



provincie
ZUID HOLLAND

GS brief aan Provinciale Staten

Postadres Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl

Datum
24 maart 2022

Ons kenmerk
PZH-2022-801739384
DOS-2017-0008469

Bijlagen
-

Aan Provinciale Staten

Onderwerp

Behandelaanbod amendementen en moties
beleidskader aanbesteding OV-concessie Zuid -
Holland Noord

Geachte Statenleden,

In uw vergadering van 22 april 2020 over de behandeling van het beleidskader aanbesteding openbaar vervoer van de concessie Zuid-Holland Noord, heeft u de amendementen 666 en 667 en moties 911, 912, 913 en 914 aangenomen. Met deze brief geven wij aan hoe wij invulling willen geven aan deze amendementen en moties.

Ook is er in de bovengenoemde vergadering een toezegging gedaan. De invulling hiervan hebben wij bij dit voorstel betrokken, zodat de informatie rondom de aanbesteding concessie Zuid-Holland Noord zoveel mogelijk bij elkaar terug is te vinden.

Er is geruime tijd verstreken sinds het beleidskader is vastgesteld. Dit houdt verband met het opschorten van de voorbereidingen voor de aanbesteding naar aanleiding van de COVID-19 pandemie. De voorbereidingen voor de aanbesteding zijn inmiddels heropgestart. In de brief over het verdere proces van de aanbesteding wordt u hierover nader geïnformeerd.

Amendement 666: Toevoegen uitgangspunt arbeidsvoorwaarden (Kasbergen, GroenLinks)

Het amendement 666 bepaalt dat aan paragraaf 5.1 (pagina 19) van het Beleidskader OV-concessie Zuid-Holland Noord de volgende tekst is toegevoegd: "De Provincie Zuid-Holland neemt haar verantwoordelijkheid voor goede arbeidsvoorwaarden voor het OV-personeel. Daarom wil de provincie niet dat inschrijvende vervoerders concurreren op arbeidsvoorwaarden. In de nieuwe concessie dienen daarom, voor al het personeel, arbeidsvoorwaarden gelijk aan, of minimaal gelijkwaardig aan de CAO streekvervoer te worden toegepast."

Wij zullen er bij de aanbesteding en implementatie van de nieuwe concessie op toezien dat het vaste personeel van de zittende vervoerder, dat op grond van de bepalingen in de Wet Personenvervoer 2000 mee overgaat naar de nieuwe vervoerder, zijn arbeidsvoorwaarden behoudt conform de wettelijke voorschriften die daartoe bij de concessieovergang gelden.

Het is van belang daarbij te beseffen dat de Provincie niet de werkgever in deze is, en dat het niet wenselijk is om in de werkgever – werknemer relatie te treden.

Uw Staten achten het echter wel wenselijk dat er tussen het vaste personeel en de medewerkers van de flexibele schil zo min mogelijk concurrentie is op arbeidsvoorwaarden. In de marktconsultatie zullen we toetsen hoe de vervoerders tegen dit vraagstuk aankijken en welke (on)mogelijkheden zij zien. Tevens zullen wij juridisch toetsen hoe wij dit -binnen de wettelijke kaders- het beste kunnen bewaken. Mochten hier nieuwe resultaten uitkomen, dan zullen wij die zeker met u delen.

Amendement 667 (gewijzigd): Zero emissie (Kasbergen, GroenLinks)

Het amendement 667 bepaalt dat aan *hoofdstuk 6 Energietransitie openbaar vervoer naar nul uitstoot*, na de alinea die eindigt op “... in 2022 met alleen zero-emissiebussen te rijden.” de volgende tekst is toegevoegd: “De provincie daagt de vervoerder echter actief uit om extra in te zetten op het eerder behalen van de doelstellingen in het genoemde bestuursakkoord. Ook kan de vervoerder een beroep doen op de mogelijkheid om de concessieduur te verlengen naar 15 jaar mochten er hiervoor dermate grote investeringen nodig zijn dat er een langere terugverdientermijn nodig is dan 8 of 10 jaar.

Wij nemen in het Programma van Eisen voor deze concessie een verlengingsoptie op die het mogelijk maakt om de concessietermijn te verlengen naar maximaal 15 jaar (zijnde direct 13 jaar met een verlengingsoptie van 2 jaar), uitsluitend bedoeld om een grote investering in zero-emissie bussen en eventuele oplaadapparatuur terug te kunnen verdienen.

Motie 911: Vergelijkbaarheid aanbestedingen OV (Van Aelst, SP)

De motie 911 verzoekt het college om volgende OV concessies zoveel mogelijk in een vast format aan Staten aan te leveren en hiermee Staten in staat te stellen haar controlerende rol goed in te vullen.

Wij zullen bij de volgende OV aanbesteding, die van de concessie Hoeksche Waard en Goeree-Overflakkee, extra zorg dragen voor de vergelijkbaarheid tussen het oude beleid (van de huidige concessie) en het nieuwe beleid (voor de aan te besteden concessie). Hierbij zullen wij aan uw Staten aangeven hoe het nieuwe beleid zich verhoudt tot het oude.

Motie 912: OV jaarkaart in de belbus (Van Aelst, SP)

De motie 912 verzoekt het college in de OV concessie Zuid-Holland Noord als eis mee te nemen dat wanneer een kern geen regulier OV meer als eis heeft, het vervangende OV (belbus, vraagafhankelijk vervoer etc.) toegankelijk is met reeds bestaande reisproducten als de OV jaarkaart en het Studentenreisproduct.

Wij nemen in het Programma van Eisen van deze concessie op dat de OV jaarkaart en het Studentenreisproduct in al het (oproepafhankelijke) OV geldig is (zonder aanvullende kosten). Dit betreft daarmee ook de belbus. Maar het betreft daarmee niet het deur-haltevervoer dat niet volgens een vaste dienstregeling rijdt en daarmee niet onder de wettelijke definitie van OV valt. Dit is in lijn met zoals het in uw vergadering van 22 april 2020 is besproken.

Motie 913: Vrijwillige OV-ers (Kasbergen, GroenLinks)

De motie 913 verzoekt het college in de OV concessie Zuid-Holland Noord daar waar sprake is van de inzet van vrijwilligers het volgende te regelen:

1. Het vrijwaren van de vrijwilligers van aansprakelijkheid in relatie tot diensten die zij verrichten in hun vrijwillige werkzaamheden;
2. Het afsluiten van de noodzakelijke verzekeringen;
3. (Medische) keuringen en rijvaardigheidstesten voor de vrijwillige chauffeurs;
4. Het verzorgen van afdoende bijscholing of extra cursussen van de vrijwillige chauffeurs om het comfort en de veiligheid van de reizigers te waarborgen;
5. Gezorgd wordt voor een veilige omgeving en goede afspraken over verantwoordelijkheden.

Wij willen dat als er vrijwilligers worden ingezet in de concessie deze veilig kunnen werken, goed verzekerd zijn en regelmatig scholing krijgen aangeboden, zoals ook in de motie verwoord. Wij nemen in het Programma van Eisen voor deze concessie voorschriften op om dit te borgen. De motie heeft betrekking op de buurtbusverenigingen die rijden in het concessiegebied van Zuid-Holland Noord. Wij zullen in het kader van de consultaties op het ontwerp-Programma van Eisen in gesprek gaan met de buurtbusverenigingen om te toetsen of wij de motie op een voor hen werkbare wijze in de concessievoorschriften hebben overgenomen.

Motie 914: (Gewijzigd) Een stekker voor alle bussen (Kasbergen, GroenLinks)

De motie 914 verzoekt het college om:

1. Te inventariseren (ten aanzien van Zuid-Holland Noord):
 - a. Wat de energiebehoefte is als alle bussen in Zuid-Holland Noord elektrisch of op waterstof rijden;
 - b. Wat het potentiële aanbod van lokaal en duurzaam opgewekte energie is nabij de belangrijkste knooppunten;
 - c. Welke infrastructuur nodig is om vraag en aanbod op het gebied van energie bij elkaar te brengen;
 - d. Welke investeringen daarvoor nodig zijn en welke partijen daartoe bereid zijn, inclusief de provincie;
 - e. Wat de financiële consequenties zijn van het realiseren van bovenstaande, rekening houdend met de optie om de looptijd van de concessie met 5 jaar te verlengen.
2. De resultaten van deze inventarisatie terug te koppelen aan PS voor de technische sessie over het programma van eisen.

Wij zullen een inventarisatie uitvoeren in lijn met de inhoud van de motie ten aanzien van Zero Emissie rijden en wat daarvoor nodig is. Voor wat betreft financiën is het daarbij wel lastig om een uitspraak te doen, omdat dit afhangt van de keuzes die een vervoerder maakt. Wij zullen de rapportage aan u opleveren in mei 2022; nog voor de toegezegde technische sessie over het ontwerp-Programma van Eisen voor deze concessie.

Toezegging Kostendekkendheid OV

In uw vergadering is de motie 910 over onderzoek naar kostendekkendheid (Çelik, DENK) aangehouden, waarbij wij hebben toegezegd u te informeren over wat wij nu al weten over de kostendekkendheid van het openbaar vervoer.

Wij weten hoeveel exploitatiesubsidie wij jaarlijks verstrekken aan de vervoerder en de vervoerder rapporteert ook jaarlijks zijn reizigersopbrengsten aan ons. Eventuele nevenopbrengsten zien wij niet, zoals bijvoorbeeld reclame-inkomsten of vervoer voor derden als bussen niet voor OV gebruikt worden. Daarnaast weten wij niet wat de precieze kosten zijn die de vervoerder maakt en de winst die hij boekt. Uiteraard maken wij voor een aanbesteding wel een inschatting naar de onbekende getallen om een zo goed mogelijke aanbesteding in de markt te kunnen zetten. Het is echter niet in ons belang om deze inschatting naar buiten te brengen. Het is ook niet in het belang van de vervoerder om inzicht te geven in zijn kosten. Dit is bedrijfsgevoelige informatie, zeker ten tijde van een aanbesteding.

Wél kunnen wij een grove inschatting maken van de kostendekkendheid op basis van onze eigen openbare cijfers en het rapport "Kostenkengetallen regionaal openbaar vervoer 2015" van het CROW-KpVV, uitgaande van de periode van vóór de pandemie. Voor de concessie Zuid-Holland Noord gaan wij uit van de volgende kengetallen (2018), waarbij de kosten van de vervoerder allemaal zijn verdisconteerd in de kosten van een dienstregelinguur:

Inkomsten vervoerder	
Exploitatiebijdrage Provincie	31 miljoen euro
Reizigersopbrengsten	37 miljoen euro
Kosten vervoerder	
Dienstregelingenuren x tarief ¹	Tussen de 65 en 87 miljoen euro

¹ CROW-KpVV gaat uit van € 85 tot € 115 per dienstregelinguur voor een standaardbus. Deze kosten zijn opgebouwd uit: 51% direct personeel, 11% indirect personeel, 10% materieel, 18% kilometerkosten, 3% indirecte kosten en 7% risico en winst.

Onze inschatting is dat de vervoerder in 2018 op basis van de gemiddelde cijfers zoals hierboven is gepresenteerd winst maakte in de concessie Zuid-Holland Noord. Echter, aan het begin van de concessie was dit niet het geval. In uw vergadering werd gesteld dat er geen overheidsbijdrage nodig is voor een OV-concessie. Dit delen wij op basis van bovenstaande cijfers niet. Er zijn buslijnen met een hoge en een lage kostendekkendheid, maar nimmer volledig kostendekkend. Samen vormen deze buslijnen een concessie en het totaal van deze buslijnen wordt door ons aanbesteed. Hiermee kan de sociale functie van het OV ook in stand worden gehouden.

Tot slot

Wij gaan er vanuit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over de amendementen, moties en toezegging naar aanleiding van de behandeling van het beleidskader aanbesteding concessie Zuid-Holland Noord. In het algemeen brengen de aanvullende wensen kosten met zich mee. We zullen de marktpartijen uitdagen om tot oplossingen te komen voor deze wensen binnen de beschikbare budgetten voor de concessie.

