



provincie **HOLLAND**
ZUID

GS brief aan Provinciale Staten

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

Datum
10 maart 2020

Ons kenmerk
PZH-2020-728263884
DOS-2017-0008469

Bijlagen
-

Aan Provinciale Staten

Onderwerp
Aanvullende informatie aanbesteding concessie Zuid-Holland Noord.

Geachte Statenleden,

In de Statencommissie Bereikbaarheid en Energie (verder: Statencommissie BE) van 12 februari 2020 bleek de vergadertijd niet toereikend om alle aspecten van het Beleidskader aanbesteding concessie Zuid-Holland Noord afdoende te bespreken. Door de beperkte tijd konden niet alle gestelde vragen worden beantwoord. In deze brief zullen wij nader ingaan op een aantal onderwerpen dat in de commissie is besproken. Per onderwerp zullen ook zoveel mogelijk technische vragen worden beantwoord. U heeft aangegeven de behandeling van het beleidskader te willen vervolgen in de Statencommissie BE van 18 maart 2020. De informatie in deze brief kunt u gebruiken bij de bespreking.

Rol Provinciale Staten

In het beleidskader staat "Provinciale Staten stellen met dit beleidskader de kaders en uitgangspunten vast, waarbinnen Gedeputeerde Staten de aanbesteding uitvoeren". In de bespreking over het beleidskader werd gevraagd waar Provinciale Staten nog invloed kunnen uitoefenen op het verdere verloop van het aanbestedingsproces nadat het beleidskader eenmaal is vastgesteld. In de Wet Personenvervoer 2000 is vastgelegd dat het verlenen van concessies voor openbaar vervoer, waaronder het vaststellen van het Programma van Eisen, een bevoegdheid is van Gedeputeerde Staten. Dat laat onverlet dat wij met u in gesprek gaan over de invulling van de nieuwe concessie.

De huidige planning richt zich er op dat het Ontwerp-PvE op 7 juli 2020 door GS wordt vrijgegeven voor consultatie en aan u wordt toegezonden. Na besluitvorming door GS zal het Ontwerp-PvE openstaan voor inspraak tot 1 oktober 2020. Wij organiseren begin september 2020 graag een bijeenkomst om u te informeren over het Ontwerp-PvE. Tevens wordt u uitgenodigd voor de gebiedsconferentie waarin de inhoud van het Ontwerp-PvE in het kader van de consultatie wordt toegelicht. Hiervoor worden ook regio's, gemeenten en reizigersoverleg Hollands Midden uitgenodigd.

Uiteraard staat het u vrij het Ontwerp-PvE naar aanleiding van deze bijeenkomsten te bespreken in de Statencommissie BE. Met het oog op de einddatum van de inspraakperiode, verzoeken wij u dringend eventuele bespreking vóór eind september 2020 plaats te laten vinden. Zo wordt verdere vertraging in het aanbestedingsproces voorkomen en blijft er voldoende tijd voor de fase implementatie.

Financiën

In het Statenvoorstel van het Beleidskader hebben wij met betrekking tot het beschikbare budget het volgende aangegeven:

“Voor de verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer in de concessie Zuid-Holland Noord stellen Gedeputeerde Staten dit bedrag van € 1,1 miljoen beschikbaar.”

Het is te overwegen om een bedrag van bijvoorbeeld € 300.000 van dat budget achter de hand te houden voor maatwerkoplossingen in de lijnvoering bij de start van de concessie. Als hiervoor gekozen wordt, zullen Provinciale Staten en de regio's betrokken worden bij de invulling van deze middelen.

Planning aanbesteding

Uitgaande van een behandeling in Provinciale Staten op 1 april 2020 is de vaststelling van het beleidskader met één maand vertraagd. Hierdoor zullen ook de vervolgfases vertraging oplopen. Dit komt omdat eerst de kaders vastgesteld moeten worden, voordat met de nadere uitwerking in een Ontwerp-PvE naar buiten kan worden getreden. Uiteraard worden ambtelijk al wel voorbereidingen getroffen om deze vertraging zoveel als mogelijk op te vangen. Door de verschuiving vallen twee besluitmomenten in het zomerreces, waardoor de implementatietermijn voor de nieuwe concessie minimaal twee maanden korter zal zijn dan eerder voorzien. Dit gaat dus ten koste van een deel van de extra genomen implementatietijd; een belangrijke aanbeveling naar aanleiding van de aanbesteding DAV (nu DMG)¹. De nieuwe planning voor de aanbesteding ziet er als volgt uit:

¹ Zie de GS brief aan Provinciale Staten met onderwerp: Aanbieding eindrapportage Twynstra Gudde 'Evaluatie implementatieproces OV concessie DMG' met kenmerk PZH-2020-723946134 DOS-2015-0007638.



<i>Activiteit (eindverantwoordelijke provincie Zuid-Holland)</i>	<i>Planning oud</i>	<i>Planning nieuw</i>
Fase beleidsvorming: fase tot en met vaststellen beleidskader in PS Product: beleidskader met uitgangspunten concessie (bijlage document basisinformatie)	Februari 2018 – Maart 2020	Februari 2018 – April 2020
Fase operationalisatie: van vaststelling beleidskader in PS tot vaststellen Bestek en PvE in GS Vrijgeven Ontwerp-PvE voor consultatie door GS Bijeenkomst PS en Gebiedsconferentie Ontwerp-PvE Sluiting inspraak op Ontwerp-PvE GS besluit vaststelling definitief PvE voor inschrijvingsfase, Nota van Beantwoording en Bestek Producten: PvE, Nota van beantwoording en bestek	Maart 2020 – September 2020	April 2020 – November 2020 7 juli 2020 begin september 2020 01 oktober 2020 10 november 2020
Fase inkoop: inschrijvingsfase. Betreft: inschrijven door vervoerders beoordelen inschrijvingen en gunnen concessie Producten: Definitief PvE waarin vragen Nota van Inlichtingen zijn verwerkt, gunningsbesluit	September 2020 – Maart 2021 Maart 2021 – Juni 2021	November 2020 – Mei 2021 Mei 2021 – September 2021
Fase implementatie: implementatie concessie	Juni 2021 – December 2022	September 2021 – December 2022
Start nieuwe concessie	December 2022	December 2022

Diverse onderwerpen

In de Statencommissie BE heeft u diverse vragen gesteld. Wij hebben deze vragen, voor zover deze betrekking hebben op het beleidskader aanbesteding Zuid-Holland Noord, zoveel mogelijk gebundeld en hieronder van een reactie voorzien. Een aantal vragen en opmerkingen heeft ons inziens meer betrekking op het Programma van Eisen voor deze aanbesteding. Deze worden meegenomen bij het opstellen van het Programma van Eisen.

Leerervaringen eerdere aanbestedingen

Belangrijke leerpunten uit vorige aanbestedingen zijn meegenomen in het Beleidskader. Zo moet de concessieovergang meer geleidelijk verlopen en moet er meer aandacht zijn voor communicatie richting reizigers. Concreet betekent dit dat wij in het beleidskader hebben opgenomen dat de huidige haltes in het begin van de nieuwe concessie aangedaan moeten worden. Daarnaast is er voor gekozen om in deze concessie de ketenvoorzieningen aanvullend op het openbaar vervoer te laten zijn en niet als vervanging van buslijnen. Dit betekent continuïteit in de beschikbaarheid van het openbaar vervoer voor de reiziger. Tot slot hebben wij in de planning meer tijd opgenomen voor de implementatiefase, ook na aanpassing van de hiervoor genoemde planning.

Wij hebben juridisch advies gevraagd naar de mogelijkheid om de concessie met een half jaar te verlengen naar aanleiding van de evaluatie implementatieproces OV concessie Drechtsteden, Molenlanden, Gorinchem. Juridisch gezien is het niet mogelijk om een concessie voor meer dan 10 jaar aan te besteden, tenzij daar vooraf in de concessie voorschriften voor zijn opgenomen. Dit is bij de concessie Zuid-Holland Noord niet het geval.

Vergelijking huidige concessie en nieuwe concessie

In de Statencommissie BE is gevraagd om een vergelijking tussen de huidige concessie Zuid-Holland Noord en de nieuwe concessie Zuid-Holland Noord te maken. In de Statencommissie BE van 12 februari 2020 is het beleidskader behandeld. In het aanbestedingsproces van de huidige (lopende) concessie is – wij spreken dan over 2010 – geen beleidskader op- en vastgesteld, maar alleen een Nota van Uitgangspunten. De vorm en inhoud van beide documenten verschillen dusdanig van elkaar dat een vergelijking tussen deze twee documenten weinig toegevoegde waarde heeft.

In de Statencommissie BE is ook gevraagd naar het verschil tussen de (minimum) eisen in het huidige Programma van Eisen en het huidige aanbod van de vervoerder. De eisen van de provincie moeten gezien worden als kader, waarbinnen de vervoerder de dienstregeling mag vormgeven. De gestelde eisen gaan dus niet over de lijnvoering, maar over bijvoorbeeld het ontsluiten van locaties. Elk jaar maakt de vervoerder een nieuwe dienstregeling en rijdt hij hetzelfde aantal uren met bussen (aantal dienstregelinguren per jaar). Het gemiddeld aantal bussen per dag dat een locatie aandoet kan per jaar verschillen. Dit soort wijzigingen zijn toegestaan, als de vervoerder maar voldoet aan de door de provincie gestelde eisen. De vervoerder rijdt over het algemeen het meest frequent waar ook de meeste behoefte aan openbaar vervoer is.

In de fase operationalisatie zal een vergelijking gemaakt worden tussen het huidige PvE Zuid-Holland Noord en het nieuwe PvE Zuid-Holland Noord. Deze vergelijking zal beschikbaar zijn voor de inspraakronde van het Ontwerp-PvE.

Reacties op beleidskader ter consultatie

In de Statencommissie BE werd gevraagd hoe er is omgegaan met de reacties op het beleidskader ter consultatie. Alle binnengekomen reacties zijn doorgenomen en zijn – conform afspraken in het afsprakenkader – voorgelegd aan de stuurgroep Aanbesteding concessie Zuid-Holland Noord met een behandelvoorstel. Het voorliggende beleidskader is in afstemming met de regio's tot stand gekomen en akkoord bevonden om voor besluitvorming door de provincie voor te leggen. Vooraf is aan alle belanghebbende gecommuniceerd dat reacties op de consultatieversie niet worden vertaald in een nota van beantwoording. Wij hebben de gelegenheid geboden om tijdens de gebiedsconferentie van 24 januari 2020 vragen te stellen en met andere betrokkenen van gedachte te wisselen. Op deze gebiedsconferentie, die voor een ieder open stond en waarvoor u ook was uitgenodigd, zijn via een plenaire opening de doorgevoerde wijzigingen op het voorliggende beleidskader toegelicht. Vervolgens kon via vrije in- en uitloop in vier themazalen verdiepende vragen worden gesteld aan de provincie. Tevens is op basis van veel voorkomende reacties vanuit het gehele participatieproces een algemene vragen en antwoorden document op de website geplaatst.

Participatie van burgers

In de Statencommissie BE werd gevraagd of burgers ook zijn betrokken bij de totstandkoming van het beleidskader. Burgers en reizigers konden zich via de specifieke aanbestedingswebsite Zuid-Holland Noord aanmelden en zowel reageren op het document basisinformatie als op het beleidskader ter consultatie. Daarnaast waren burgers en reizigers welkom op de gebiedsconferentie 24 januari 2020. Aan de ontvangen reacties op het beleidskader is te zien dat burgers hebben gereageerd (zowel privé als vanuit een belangengroepering). Het beleidskader is redelijk abstract en de reacties van burgers zijn – zoals verwacht – op detailniveau, dus lijnniveau. Vooraf is gecommuniceerd dat deze fase gaat over het beleidskader en dat opmerkingen op detailniveau niet worden behandeld. De reacties op detailniveau worden in de fase operationalisatie meegenomen.

Bedieningseisen, loopafstanden

In de stuurgroep en op verzoek van de regio's is gekozen om de dekking- en ontsluitingseisen zoals voor de huidige concessie van toepassing zijn, te veranderen in meer algemeen toepasbare bedieningseisen. De nu tot stand gekomen bedieningseisen leiden tot meer eenduidigheid en zekerheid voor inwoners wat betreft de bediening van woonkernen in het concessiegebied en is daarmee een verbetering. Om meer zekerheid in te bouwen bij aanvang van de nieuwe concessie is er ook voor gekozen dat de vervoerder minimaal het eerste halfjaar alle bestaande haltes moet blijven aandoen, maar mag daarop zijn eigen lijnvoering bedenken. De lijnvoering en frequenties kunnen wel veranderen afhankelijk van het aanbestedingsresultaat. Dit is dan geen gevolg van de gestelde eisen, maar van het resultaat van de aanbesteding. Dit zou overigens ook kunnen gebeuren bij het handhaven van de huidige eisen.

Bij de meetmethodiek is er keuze tussen loopafstand of hemelsbrede afstand. In de huidige concessie zijn alle eisen op één na op basis van hemelsbreed. Deze laatste eis is voor de nieuwe concessie omgezet naar hemelsbreed en de afstand is van 1.000m naar 800m teruggebracht. Dit heeft naar verwachting niet of nauwelijks gevolgen voor busreizigers. De praktijk is dat haltes geplaatst worden waar ook voldoende vraag is, naast fysieke inpasbaarheid. De locatie van een nieuwe halte is het gevolg van samenspraak tussen wegbeheerder, vervoerder en omgeving. Het is niet wenselijk én niet de verwachting dat haltes voorzien worden op locaties waar voor het voor- en natransport fysieke barrières aanwezig zijn als vaar- en spoorwegen waardoor de afstanden veel groter worden dan de genoemde 800 meter. Het kan overigens wel voorkomen in de praktijk.

Ook door een aanpassing in de openbare ruimte kan er voor gezorgd worden dat de loopafstand afneemt, bijvoorbeeld de aanleg van een brug als een sloot de barrière vormt. De vervoerder is niet eindverantwoordelijk voor het realiseren van de loopafstand. Meestal is dit de gemeente als beheerder van de openbare ruimte.

Noot: In het beleidskader staat een onjuistheid figuur 4 die niet in lijn is met de tekst. De 1000m in de figuur moet 800m zijn. De tekst is correct en leidend.

Nachtnet

Er was een aantal insprekers dat speciale aandacht vroeg voor een nachtnet in het concessiegebied. In het beleidskader van de concessie Zuid-Holland Noord worden geen venstertijden voorgeschreven en daarmee ook geen nachtnet. De vervoerder is binnen de kaders van het beleidskader vrij om dit aan te bieden. In de Statencommissie BE heeft gedeputeerde Vermeulen aangegeven open te staan voor pilots. Eventueel kan hiervoor gebruik worden gemaakt van de budgetten in de Subsidieregeling mobiliteit in het kader van de regionale gebiedsagenda, als de regio dit belangrijk vindt. Een pilot kan aantonen of er voldoende vraag is naar een nachtnet. Indien een pilot voldoende vraag genereert moeten afspraken worden gemaakt, ook met gemeenten, over het eventueel structureel opnemen van de pilot als onderdeel van de concessie. Het aanbieden van een nachtnet zou voorts ook positief kunnen worden gewaardeerd bij de beoordeling van de inschrijvingen.

Lokale initiatieven

Wij vinden het belangrijk dat lokale initiatieven ook in de nieuwe concessie de ruimte krijgen. Wij zullen in het Programma van Eisen een tekst opnemen waarin wij aangeven hoe de vervoerder ruimte moet geven aan lokale initiatieven. Zoals dit ook mogelijk is gemaakt in de concessie DMG en daar bijvoorbeeld heeft geleid tot uitbreiding van e-wheels in de Drechtsteden.

Ontwikkefunctie bij vervoerder

Net als bij de andere concessies van de provincie Zuid-Holland ligt de ontwikkelingsfunctie bij de vervoerder. Dit betekent dat de inschrijvende vervoerders een vervoerplan indienen waarmee zij denken zo goed mogelijk invulling te geven aan de door ons gestelde eisen. Hiervoor kunnen ze gebruik maken van de aanwezige kennis, studies en ideeën die leven in het gebied. Voorbeelden hiervan zijn regionale en gemeentelijke mobiliteitsplannen en studies zoals van de heer Evers die hij heeft uitgevoerd voor de gemeente Nieuwkoop. Het is aan de inschrijvende partijen of ze hiervan gebruik willen maken.

Hogere ambitie op Zero Emissie Bussen

Een aantal partijen heeft in de Statencommissie BE gevraagd naar een hoger ambitieniveau op het gebied van duurzaamheid. In de Statencommissie BE heeft gedeputeerde Vermeulen aangegeven in de marktconsultatie te toetsen wat een realistische ambitie is om uiteindelijk in het Programma van Eisen op te nemen. Daarom zal binnenkort een eerste specifieke marktconsultatie worden gehouden over de haalbaarheid van extra verduurzaming van de busvloot. Daarnaast is een algemene marktconsultatie voorzien ten tijde van de adviesronde voor het Ontwerp-PvE. De uitkomsten van de marktconsultatie worden meegenomen bij het opstellen van het Ontwerp-PvE.

Materieel

Er zijn zorgen geuit over de betrouwbaarheid van het functioneren van het in te zetten materieel. Wij delen die zorgen met u en zullen in het Programma van Eisen formuleringen opnemen om dit te ondervangen. Het voorschrijven van een bepaald bustype van een bepaalde leverancier is echter niet mogelijk. Het Programma van Eisen bevat kaderstellende voorschriften. Het materieel dient in ieder geval te voldoen aan de wetgeving die betrekking heeft op toegankelijkheid in het openbaar vervoer. Het toestaan van de inzet van semi-touringcar materieel in de concessievoorschriften, zoals dit in de oude en nieuwe concessie DMG het geval was en is, is in de concessie Zuid-Holland Noord overigens niet aan de orde.

Overdracht materieel

Voor deze concessie moet de nieuwe vervoerder de 23 elektrische bussen van de stadsdienst Leiden overnemen. De kwaliteit en onderhoudsstaat van het materieel wordt door een onafhankelijke derde partij vastgelegd. Bij de aanbesteding DMG was er geen discussie tussen de vervoerders ten aanzien van de overname van de vijf elektrische bussen aangezien hier al zorgvuldige afspraken over waren gemaakt met de zittende concessiehouder.

Toegankelijkheid haltes

Momenteel wordt door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gewerkt aan een wijziging van de regelgeving rondom toegankelijke haltes. Dit kan ook van invloed zijn op de eisen die aan een toegankelijke halte worden gesteld. Voor het toegankelijk maken van de haltes zijn de wegbeheerders, zoals de gemeenten, Rijkswaterstaat, waterschappen en de provincie verantwoordelijk. Om haltes toegankelijk te maken heeft de provincie een subsidieregeling waar wegbeheerders gebruik van kunnen maken. De provincie stimuleert daarmee wegbeheerders om haltes toegankelijk te maken.



Tarieven openbaar vervoer

De kilometertarieven zullen door een extra budgetverhoging ook in de nieuwe concessie laag blijven. Ook eisen wij het Regio abonnement zodat de frequente reiziger een aantrekkelijk reisproduct kan blijven kopen dat ook geldig is in aangrenzende concessies. De tarieven mogen jaarlijks maximaal stijgen met de landelijke tarieven index. Met deze eisen gaan wij er van uit dat ook in de nieuwe concessie het openbaar vervoer voor de reiziger betaalbaar blijft. Sommige reizigers die nu nog gebruik maken van een verlengregeling van Arriva kunnen er bij de overgang van de concessie wel op achteruit gaan. Deze reizigers hebben dan zes jaar lang goedkoper kunnen reizen dan reizigers die geen gebruik hebben gemaakt van deze regeling.

Gestelde eisen aan inschrijvers

Alle inschrijvers moeten voldoen aan solvabiliteits- en andere eisen die passen binnen de kaders zoals opgenomen in de aanbestedingswet 2012.

Ook kan de provincie bedrijven uitsluiten van deelname wanneer op hen één of meerdere van de genoemde uitsluitingsgronden in de Aanbestedingswet 2012 van toepassing zijn. De provincie heeft niet de mogelijkheid om bij een Europese aanbesteding specifieke bedrijven uit te sluiten van inschrijving, omdat de provincie inschrijvers op grond van artikel 1.9 van de Aanbestedingswet 2012 op gelijke en niet-discriminerende wijze moet behandelen.

Tot slot

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Vanzelfsprekend kunt u verdere technische vragen nog stellen voorafgaand aan de bespreking in de Statencommissie BE.

Het tijdig plaatsvinden van besluitvorming is van essentieel belang om door te kunnen met de verdere procedure van de aanbesteding, en voldoende tijd te hebben voor de implementatiefase.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

drs. H.M.M. Koek

voorzitter,

drs. J. Smit