



Onderwerp

Beleidskader concessie Zuid-Holland Noord

Bestuurlijke samenvatting van het voorstel

Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 is de provincie Zuid-Holland opdrachtgever voor het openbaar vervoer in de regio's Holland Rijnland en Midden-Holland. De huidige concessie loopt in december 2022 af. Gelet op de ervaringen met vorige aanbestedingen is er voor gekozen om vroegtijdig te starten met de voorbereiding van de nieuwe aanbesteding. Om te zorgen voor een soepele overgang van de huidige concessie naar de nieuwe concessie in december 2022.

Met het beleidskader aanbesteding concessie Zuid-Holland Noord (gevormd door de regio's Holland Rijnland en Midden-Holland) wordt een eerste stap gezet in deze aanbesteding. Het beleidskader bevat de hoofdlijnen van beleid en de vertaling hiervan naar uitgangspunten voor het Programma van Eisen voor de aanbesteding. Daarnaast zijn in het beleidskader relevante onderwerpen in meer detail beschreven zoals loopafstand naar de halte en het minimale bedieningsniveau.

Proces

Het proces van de aanbesteding is eind 2017 gestart. Het proces om te komen tot het beleidskader is aangestuurd door de Stuurgroep 'Aanbesteding concessie Zuid-Holland Noord'. Deze bestaat uit: de gedeputeerde Verkeer en Vervoer (voorzitter), de regiobestuurders Verkeer en Vervoer en de regiobestuurders Sociaal Domein van zowel de regio Holland Rijnland als de regio Midden-Holland.

De Stuurgroep heeft bij het vormgeven van het beleidskader voor de aanbesteding Zuid-Holland Noord gekozen voor een interactief proces met belanghebbende in en buiten het concessiegebied. Voor de totstandkoming van het beleidskader is een ambtelijke begeleidingsgroep ingesteld, die is aangestuurd door een onafhankelijke projectleider.

Concessiebreed zijn alle gemeenten gezamenlijk (bestuurlijk, ambtelijk en raad) door de gehele begeleidingsgroep (provincie en regio's) betrokken. De begeleidingsgroep heeft bijvoorbeeld meer dan tien sessies georganiseerd voor en met alle gemeenteambtenaren Verkeer en Vervoer en Sociaal domein in het concessiegebied.

Om het proces goed te kunnen doorlopen is in juni 2018 de huidige concessie met twee jaar verlengd. In het proces is onder andere een verkenning uitgevoerd naar de meerwaarde van samenwerking tussen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer. De uitkomsten zijn gepresenteerd aan de wethouders Verkeer en Vervoer en Sociaal Domein in het

concessiegebied. Belangrijkste uitkomst daarvan was dat er geen verandering in verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor doelgroepenvervoer en openbaar vervoer nodig is om een beter vervoersaanbod te kunnen bieden aan reizigers(profielen). Hierdoor is de provincie Zuid-Holland de aanbestedende overheid van OV (zonder doelgroepenvervoer) en stellen Provinciale Staten uiteindelijk het 'beleidskader aanbesteding concessie Zuid-Holland Noord' vast.

De interactie met partijen is bedoeld geweest om met de nieuwe concessie optimaal te kunnen inspelen op behoeften en ontwikkelingen in Zuid-Holland Noord. De analyse van het gebied is vastgelegd in de 'Basisinformatie over concessie Zuid-Holland Noord'. Op basis van deze gebiedsanalyse en het interactieve proces zijn de in dit beleidskader genoemde opgaven voor het gebied gedestilleerd.

Inhoud

Het concessiegebied is groot. Er zijn stedelijke, minder stedelijke en landelijke gebieden. Er zijn gebieden die sterk en minder sterk groeien. Ook hebben de gebieden verschillende vervoervraag (volume) en vervoersrichtingen; sommige gebieden zijn op één stad gericht en andere gebieden hebben meer spreiding in de belangrijkste reisrelaties. Het bereikbaar houden van alle type gebieden is een opgave waaraan het OV kan bijdragen.

De nieuwe OV-concessie moet zo veel mogelijk invulling geven aan de ambities in het gebied:

- best bereikbare provincie (waaronder het bieden van keuzevrijheid voor de reiziger);
- klimaatambities en energietransitie;
- ruimtelijke ambities (stimuleren van gebiedsontwikkeling);
- inclusieve samenleving.

Daarnaast is het de ambitie om de leerervaringen van de aanbesteding van de voorgaande concessies mee te nemen. Heel specifiek is dit 'meer aandacht voor de overgang van een concessie'. De overgang van een concessie zorgt er vaak voor dat reizigers verrast worden door de (soms grote hoeveelheid) veranderingen. Daarom wil de provincie bij de overgang van de concessie geen grootschalige veranderingen voor de reizigers en stelt de provincie gerichte eisen aan reizigerscommunicatie. Het uitgangspunt is dat de vervoerder gaandeweg de concessie het aanbod ontwikkelt zodat reizigers en andere belanghebbenden (waaronder personeel) goed kunnen worden meegenomen.

Financiën en dekking

Het OV is binnen de concessie Zuid-Holland Noord niet kostendekkend. De vervoerder ontvangt daarom jaarlijks een vergoeding van de provincie. De huidige jaarlijkse vergoeding voor de concessie bedraagt in totaal € 33 miljoen (prijspeil 2020). De jaarlijkse vergoeding dient de vervoerder te gebruiken voor de exploitatie en het doorontwikkelen van de nieuwe concessie. De vergoeding wordt jaarlijks geïndexeerd met de Landelijke Bijdrage Index.

Door Provinciale Staten is de afgelopen jaren budget ter beschikking gesteld om de tarieven te verlagen. Voor de opbrengstderving wordt de huidige vervoerder gecompenseerd. Dit betreft een bedrag van ongeveer € 1,35 miljoen (prijspeil 2022). Daarnaast is er een afspraak gemaakt met

de Metropool Regio Rotterdam Den Haag om lijn 45 aan hun over te dragen per dienstregeling 2021 en wordt de exploitatiebijdrage voor de concessie Zuid-Holland Noord met € 0,50 miljoen (prijspeil 2022) verlaagd. Gedeputeerde Staten vergroten het exploitatiebudget voor de concessie Zuid-Holland Noord met € 0,85 miljoen, zodat ook in de nieuwe concessie het OV betaalbaar blijft zonder dat dit ten kostte gaat van het voorzieningenniveau. De dekking hiervan is gevonden in programma 2 – bereikbaar en verbonden.

Daarnaast is er de mogelijkheid om de huidige HOV-tarieven af te schaffen. In de huidige concessie mag de vervoerder op specifieke corridors een hoger tarief vragen als hier gereden wordt met HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer, dit betreft R-net en Q-liners). Gedurende de concessie zijn er nieuwe HOV (R-net) lijnen bijgekomen waarop het reguliere tarief geldig is in plaats van het HOV tarief. In de nieuwe concessie is de insteek dat al het materieel van hoogwaardige kwaliteit is, waardoor de uitlegbaarheid van een verschillend tarief minder wordt. Het afschaffen van het HOV-tarief betekent een opbrengstderving voor de vervoerder van ongeveer € 1,07 miljoen (prijspeil 2018) per jaar. Om het HOV-tarief af te schaffen zonder dat dit ten kostte gaat van het voorzieningenniveau zou de jaarlijkse exploitatiebijdrage nog meer verhoogd moeten worden. Hiervoor is geen structureel budget beschikbaar.

Tot slot ten aanzien van tarieven is er sinds 2017 een verlengingsregeling van Arriva reisproducten. Deze wordt met bijdrage van de provincie aangeboden tot einde concessie. Jaarlijks maken er steeds minder reizigers gebruik van deze regeling, maar ook aan het einde van de huidige concessie zullen er nog gebruikers zijn van deze regeling. Deze reizigers kunnen bij de overgang naar de nieuwe concessie geconfronteerd worden met een prijsstijging, doordat hun huidige reisproduct na zes jaar niet meer aangeboden wordt en de nieuwe concessiehouder geen aantrekkelijk reisproduct aanbiedt voor deze groep reizigers. Gedeputeerde Staten zorgt met het voorschrijven van standaard lage tarieven voor betaalbaar OV en zal geen extra budget uittrekken voor specifieke groepen.

In programma 2 (bereikbaar en verbonden) is nog € 1,1 miljoen in de structurele ruimte van OV beschikbaar voor alle OV concessies van de provincie Zuid-Holland. 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. Dit betekent ongeveer 3% meer dienstregelingen in vergelijking tot de huidige concessie. Dit kan gedekt worden binnen de bestaande middelen van Programma 2.

Totdat de nieuwe concessie in gaat kan het bedrag van 1,1 miljoen euro gebruikt worden voor de verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer in de concessies in opdracht van de provincie Zuid-Holland.

Juridische aspecten

Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 is de provincie Zuid-Holland opdrachtgever voor het openbaar vervoer in de regio's Holland Rijnland en Midden-Holland. Dit beleidskader beschrijft het handelingsperspectief van de provincie voor de aanbesteding Zuid-Holland Noord. Dit beleidskader heeft geen direct rechtsgevolg. De inkoopprocedure van de aanbesteding zal wel leiden tot een direct rechtsgevolg.

Formele bevoegdheid van Provinciale Staten

De formele bevoegdheid met betrekking tot de aanbesteding en gunning van het openbaar vervoer ligt bij Gedeputeerde Staten. Met het beleidskader geven Provinciale Staten de kaders en uitgangspunten mee die Gedeputeerde Staten gebruiken om invulling te geven aan de formele bevoegdheid.

Procedure

Na vaststelling van het beleidskader zullen deze beleidsmatige uitgangspunten worden vertaald naar:

- Een Programma van Eisen voor de aanbesteding van het openbaar vervoer;
- Een bestek voor de aanbesteding van het openbaar vervoer.

Deze documenten zullen in september 2020 worden vastgesteld in Gedeputeerde Staten, zodat uiterlijk in eind september 2020 de aanbesteding zal starten. In de voorbereiding op deze documenten zullen de eerdergenoemde partijen gericht en actief worden betrokken.

Ontwerp-Besluit

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 17 december 2019, met het besluitnummer PZH-2019-717887418;

Gelet op Artikelen 105, lid 1 en 143 lid 2 van de Provinciewet;

Besluiten:

Vast te stellen het Beleidskader aanbesteding OV-concessie Zuid-Holland Noord (ZHN).

Den Haag, 4 maart 2020

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

griffier,

voorzitter,

Bijlagen:

- Beleidskader aanbesteding OV-concessie Zuid-Holland Noord (ZHN);
- Document basisinformatie over concessie Zuid-Holland Noord;
- Binnengekomen reacties op beleidskader ter consultatie (1a t/m 1j).

Den Haag, 7 januari 2020

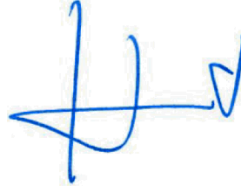
Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

secretaris,



drs. H.M.M. Koek

voorzitter,



drs. J. Smit