

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 13 december 2017

Datum GS-besluit: : 16 januari 2018

Vragen nr. 2017-111

Vragen van de heer **J.H. Leever** (Ouderenpartij NH) over wijzigingen OV-dienstregeling Noord-Holland Noord

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 13 december 2017 door het lid van Provinciale Staten, de heer **J.H. Leever** (Ouderenpartij NH), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

#### INLEIDING VRAGEN

Op 30 juni 2018 eindigt de huidige openbaar vervoersconcessie Noord-Holland Noord. Op grond van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) is de provincie verplicht de nieuwe concessie door aanbesteding toe te wijzen aan een marktpartij. De aanbestedingsprocedure is uitgevoerd en Connexxion is de winnaar van deze aanbesteding geworden. Op 1 juli 2018 gaat dan de nieuwe dienstregeling in.

Nu de nieuwe dienstregeling van Connexxion bekend is, blijkt er vanuit Noord-Holland Noord een breed gedragen kritiek te zijn op een aantal wijzigingen in de dienstregeling.

De gedetailleerde beschrijving van deze wijzigingen laten we hier achterwege, maar willen wel noemen dat de lijnen 150, 152, 158 en 164 in de huidige vorm niet terug komen. Dit is een grote verschraling van het aanbod van OV in N-H Noord met negatieve gevolgen voor wonen en werken in de Noordkop.

De gemeenten Hollands Kroon, Schagen en Den Helder hebben hierover veel kritiek geuit vanuit gemeenteraden, college van wethouders, schoolbesturen, scholieren en verdere personen en organisaties.

De gehele aanbestedingsprocedure kunnen we zien als langdurend project zoals er zovele zijn in de provincie.

Vanuit recent kunnen we denken aan het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen, document Koers 2050NH, nieuwe groenplan e.d.

Veel overleg hierbij maar uiteindelijk worden deze projecten vrij geruisloos uitgevoerd.

Zo niet bij deze aanbestedingsprocedure, aan het eind van de rit ontstaat vrij snel veel breedgedragen kritiek.

Wanneer we nauwkeuriger kijken naar de aanbestedingsprocedure dan zien dat nov. 2015 reeds de Nota van Uitgangspunten voor deze OV-concessie is vastgesteld en doorgestuurd aan de betrokken partijen: Rocov-Noord-Holland, gemeenten, naburige OV-autoriteiten en Provinciale Staten van Noord-Holland.

Het voorgaande resulteert dan in het ontwerp-Programma van Eisen die maart 2016 is vastgesteld.

Dit ontwerp is ter advisering voorgelegd aan het Rocov-Noord-Holland, gemeenten, aangrenzende concessieverleners (de Stadsregio Amsterdam, de provincie Fryslân en gemeente Lelystad) en de buurtbusverenigingen van de Concessie Noord-Holland Noord. Na verwerking van de ontvangen zienswijzen op het ontwerp is het Programma van Eisen definitief vastgesteld in september 2016.

Daarna volgt de aanbesteding, met als resultaat de nieuwe OV-dienstregeling van Connexxion voor Noord-Holland Noord en dan ineens breed gedragen kritiek.

Op twee momenten is er dus communicatie geweest over de stand van zaken m.b.t. tot de aanbesteding van het OV voor N-H Noord, maar dat heeft blijkbaar die algemene kritiek aan het eind van de rit op de dienstregeling van Connexxion niet kunnen voorkomen.

## **VRAGEN: INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN**

### **Vraag 1:**

Bent u het met ons eens, dat de in de bovenstaande alinea beschreven situatie eigenlijk voorkomen moet worden?

### **Antwoord 1:**

Nee, wij herkennen niet dat er algemene kritiek is op de nieuwe dienstregeling van Connexxion. Wel herkennen wij de zorg over het niet terugkomen van een aantal lijnen in de huidige vorm. De nieuwe aanbesteding heeft een gewijzigd aanbod als resultaat, maar wel een aanbod waar wij als Gedeputeerde Staten tevreden over zijn. Wij zijn van mening dat het een goed aanbod van openbaar vervoer voor de regio Noord-Holland Noord is. E.e.a. is overigens geheel in lijn met de Visie OV 2020 (welke uw Staten hebben vastgesteld in 2012) en het Programma van Eisen voor de aanbesteding van de concessie Noord-Holland Noord, welke is besproken in uw commissie Mobiliteit & Financiën (11 april 2016). Het Programma van Eisen is destijds ter advisering voorgelegd aan het Rocov Noord-Holland, de betrokken gemeenten en buurtbusverenigingen in het concessiegebied, de aangrenzende concessieverleners (Vervoerregio Amsterdam, provincie Fryslân en gemeente Lelystad), én het heeft ter inzage gelegen voor burgers en belanghebbenden.

**Vraag 2:**

Bent u het met ons eens dat de beschreven communicatie tussen de burger (Rocov, gemeenten enz. ) en de provincie te kort schiet, daar de genoemde wijzigingen van daaruit niet te voorzien waren, zo nee waarom niet?

**Antwoord 2:**

Nee, dat zijn wij niet met u eens. Zie ook ons antwoord bij vraag 1. Het Programma van Eisen voor deze aanbesteding liet een aantal vrijheden toe waarbij de vervoerder zelf kon invullen hoe hij het vervoer aanbiedt binnen de genoemde randvoorwaarden. De invulling die Connexxion heeft gegeven vonden wij de beste van alle ingediende offertes.

**Vraag 3:**

Mogen we ervan uitgaan dat de hoogste prioriteit van de provincie bij de aanbesteding van het OV is te voldoen aan de redelijke wensen van de burger, zo nee, waarom niet?

**Antwoord 3:**

In Noord-Holland willen wij dat iedereen overal kan komen met het openbaar vervoer dat in opdracht van ons rijdt. Op veelgebruikte routes zorgt de provincie voor betrouwbaar en frequent openbaar vervoer. Op andere plekken is maatwerk nodig. Hiervoor werkt de provincie nauw samen met gemeenten, (deel)regio's en vervoerders. Bij de aanbesteding van de concessie Noord-Holland Noord is gekeken naar het optimaal voldoen aan de reizigersvraag, met een zo hoog mogelijke kwaliteit van het openbaar vervoer binnen het beschikbare bedrag. Uit de offertes is bepaald dat het bod van Connexxion het meest aan de wensen en eisen van de provincie tegemoet komt, zoals uitgevraagd in de aanbesteding. Wij menen dat dit een goed aanbod voor de reizigers in Noord-Holland Noord is.

**Vraag 4:**

In de Nota van Uitgangspunten lezen we:

Het huidige budget aan exploitatiebijdrage (17,6 miljoen in 2014) is uitgangspunt voor de nieuwe concessie, echter bij tegenvallende marktprijzen is het mogelijk dat er een lichte daling van de vervoersomvang optreedt.

Een aandachtspunt daarbij is dat de provincie deze bijdrage direct betaalt uit het Provinciefonds, verschil in indexering.

Waarom wentelt u tegenvallende marktprijzen af op de burger en neemt u dit niet mee voor eigen rekening?

Het valt toch niet te ontkennen dat de provincie zich in een financieel riante positie bevindt.

**Antwoord 4:**

Wij herkennen ons niet in uw suggestie dat wij tegenvallende marktprijzen afwentelen op de burger. In de NVU is nog uitgegaan van een budget van € 17,6 miljoen per jaar, in het bestek heeft u kunnen lezen dat wij uiteindelijk € 19,1 miljoen per jaar beschikbaar hebben gesteld.

**Vraag 5:**

De lijnen 150, 152, 158 en 164 komen in de huidige vorm niet terug in de dienstregeling van Connexxion.

Is dit een gevolg van tegenvallende marktprijzen of een creatieve invulling van Connexxion zelf of een mix van beide?

De nieuwe dienstregeling van Connexxion vormt een grote verschraving van het OV-aanbod in N-H Noord.

Door de betrokken gemeenten en organisaties is dit uitgebreid benoemd en toegelicht.

**Antwoord 5:**

In Noord-Holland willen wij dat iedereen overal kan komen met het openbaar vervoer dat in opdracht van ons rijdt. Op veelgebruikte routes zorgt de provincie voor betrouwbaar en frequent openbaar vervoer. Op andere plekken is maatwerk nodig. Hiervoor werkt de provincie nauw samen met gemeenten, (deel)regio's en vervoerders.

De lijnen 150, 152, 158 en 164, zoals wij die nu kennen in Noord-Holland Noord, komen niet terug in de nieuwe dienstregeling. Reizigers in die gebieden krijgen alternatieven in het openbaar vervoer aangeboden waar ze gebruik van kunnen maken. In het aanbod zoals gedaan door Connexxion is gekeken naar alternatieven voor lijnen met een laag aantal reizigers en zijn die vervangen door een vorm van vraagafhankelijk vervoer. Andere lijnen waar kansen lagen om meer reizigers te vervoeren, is de frequentie verhoogd.

Het nieuwe aanbod is gedaan binnen de ruimte dat het Programma van Eisen bod- gebaseerd is op de vigerende OV visie 2020- waarin inschrijvers een aantal vrijheden kregen voor het inrichten van het vervoersaanbod. Elke inschrijver heeft dat bij zijn inschrijving op een andere manier ingevuld.

**Vraag 6:**

Bent u bereid dat genoemde bezuinigen terug te draaien en de kosten daarvan voor eigen rekening te nemen, zo nee waarom niet?

**Antwoord 6:**

Nee, want er is geen sprake geweest van bezuinigingen. Zie ook ons antwoord bij vraag 4.

**Vraag 7:**

Bij de behandeling van de laatste begrotingswijziging is gebleken dat het te verwachten rekeningsoverschot voor 2017 rond € 5 mln gaat bedragen.

Bent u bereid deze € 5 mln daarvoor te bestemmen en dit dan ook als voorstel aan PS voor te leggen, zo nee waarom niet?

**Antwoord 7:**

Nee. Wij verwijzen u naar de antwoorden op de vragen 5 en 6.