

Haarlem, 14 januari 2014

2013 | 98

## Vragen van de heer J.H. Leever (ONH), inzake concessiegebied Haarlem/IJmond.

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 28 november 2013 door het lid van Provinciale Staten, de heer **J.H. Leever** (ONH), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

### Inleiding:

Er komt een nieuwe aanbesteding voor het busvervoer in het concessiegebied Haarlem/IJmond voor de periode vanaf 13 december 2015-2025. Bij de start van een nieuwe concessie moet de provincie er zeker van zijn dat gedurende de hele looptijd van de concessie de afgesproken exploitatiebijdrage betaald kan worden aan de vervoerder. Door bezuinigingen vanaf 2014 van het Rijk en een hogere kostprijs per gereden dienstregelingsuur (DRU) staat dit onder druk. De verwachting is dat de kosten niet gelijk blijven lopen met de inkomsten uit opbrengsten en de Rijksbijdrage.

### Vragen:

- 1 Wat is momenteel jaarlijks het totale bedrag, dat de provincie bijdraagt aan het openbaar vervoer in Noord-Holland?
- 2 Wat is jaarlijks het totale bedrag aan subsidie, dat het Rijk bijdraagt aan het openbaar vervoer in Noord-Holland?
- 3 Welk bedrag draagt de provincie jaarlijks bij aan de huidige exploitatie van het concessiegebied Haarlem/IJmond:
  - a uit eigen middelen?
  - b uit de subsidie van het Rijk?
- 4 Met welke bedrag per jaar aan vermindering van de Rijkssubsidie houdt u naar uw inschatting vanaf 2014 rekening?
- 5 Gegeven het antwoord van vraag 4 welk bedrag per jaar wordt dit dan voor het concessiegebied Haarlem/IJmond?
- 6 Uitgaande van de Rijksbezuinigingen, een hogere kostprijs per gereden dienstregelingsuur (DRU) en een gelijkblijvende bijdrage van vervoerder wat wordt dan naar uw verwachting het totale tekort per jaar op de concessie voor het gebied Haarlem/IJmond voor de provincie van af 2015?
- 7 In het persbericht van 13-11-2013 noemt u mogelijke oplossingen om de nieuwe concessie Haarlem/IJmond financieel gezond te krijgen zoals: het vinden van extra middelen door onder andere het verhogen van de opbrengsten (bijvoorbeeld door tariefdifferentiatie, het verhogen van het reizigersbijdrage en het kritisch kijken naar het aanbod) of het toevoegen van provinciaal geld.
 

Als mogelijke oplossing wordt ook genoemd: het kritisch kijken naar het aanbod. Naar onze mening, gezien de context, moeten we dit lezen als het verminderen van het aanbod. Hierbij gaan we er wel vanuit, dat dit niet de allereerste bezuiniging is, die ingezet gaat worden.

Kunt u een indicatie geven op welk moment deze bezuiniging ingezet gaat worden?
- 8 Bij de hierboven genoemde oplossingen vinden we niet de mogelijkheid van bezuiniging door investeringen in het OV te temporiseren of gedeeltelijk/geheel te schrappen. U mag er vanuit gaan dat de Ouderenpartij NH bij deze investeringen ook denkt aan de HOV-investering, in totaal rond € 200 mln. In het eerste kwartaal van 2014 komt u met concrete voorstellen om de concessie Haarlem/IJmond financieel gezond.

Ligt het niet voor de hand om even pas op de plaats te maken met de HOV-projecten, tot het moment, dat u de concessie Haarlem/

IJmond financieel rond hebt. Financieel zal er dan ook veel meer duidelijkheid zijn dan nu, zeker m.b.t. het Rijk. U kunt tegen die tijd ook kennis nemen van het onderzoek van de Randstedelijke Rekenkamer naar de HOV-projecten, indien dat doorgaat.

Wat is uw mening over de temporisering van de investeringen in het OV en in het bijzonder die in de HOV-projecten? Gaarne een gefundeerde reactie.

- 9 Het zal u bekend zijn, dat met het schrappen van een substantieel deel van de HOV-projecten of het geheel schrappen van die projecten de financiële problemen rond de concessieverlening in een keer opgelost zijn. Het geld dat hierbij vrij komt kan meerdere concessies, niet alleen die van Haarlem/IJmond, in de toekomst financieel gezond maken.

Bij welke (financiële) omstandigheden gaat u deze mogelijkheid serieus in overweging nemen? Gaarne een gefundeerd antwoord.

### **Ons antwoord aan Provinciale Staten luidt:**

Vraag 1:

Wat is momenteel jaarlijks het totale bedrag, dat de provincie bijdraagt aan het openbaar vervoer in Noord-Holland?

Antwoord 1:

De provincie heeft in 2013 circa € 45 miljoen bijgedragen aan de exploitatie van het OV (hieronder vallen ook de bijdrage aan de OV-taxi, buurtbussen en de Fast Flying Ferry).

Daarnaast investeert de provincie de komende jaren o.a. in infrastructuur (doorstromingsmaatregelen) zoals HOV 't Gooi (circa € 120 miljoen), R-net (circa € 70 miljoen), HOV Velsen (circa € 63 miljoen), BDU kleine infrastructuur (OV-gerelateerd circa € 0,6 miljoen per jaar) en Quick-Win maatregelen in het kader van het Uitvoeringsprogramma Visie OV-2020 (circa € 5 miljoen).

Vraag 2:

Wat is jaarlijks het totale bedrag aan subsidie, dat het Rijk bijdraagt aan het openbaar vervoer in Noord-Holland?

Antwoord 2:

Circa € 44 miljoen per jaar voor de exploitatie van het OV wordt betaald uit de BDU. Daarnaast ontvangt de provincie nog gelden uit Rijkssubsidie-regelingen zoals Beter Benutten en AROV-gelden voor verbeteringsmaatregelen in de infrastructuur voor het OV.

Vraag 3:

Welk bedrag draagt de provincie jaarlijks bij aan de huidige exploitatie van het concessiegebied Haarlem/IJmond:

- a uit eigen middelen?  
b uit de subsidie van het Rijk?

Antwoord 3a:

U heeft voor de beantwoording van vraag 3.a. aangenomen dat de jaarlijkse bijdrage – uit eigen middelen – aan de huidige exploitatie van het concessiegebied Haarlem-IJmond € 14,5 miljoen bedraagt. Dat is niet correct. Uit eigen middelen werd tot en met 2013 € 1,2 miljoen per jaar bijgedragen aan de exploitatie (FFF).

Antwoord 3b:

€ 14,5 miljoen per jaar aan de concessie Haarlem-IJmond, € 1,2 miljoen per jaar aan de OV-taxi en € 5.000 per jaar aan buurtbusprojecten.

Vragen 4 t/m 6:

De vragen 4 t/m 6 zijn beantwoord tijdens de vergadering van de commissie Wonen en Mobiliteit van 2 december 2013.

Vraag 7:

In het persbericht van 13-11-2013 noemt u mogelijke oplossingen om de nieuwe concessie Haarlem/IJmond financieel gezond te krijgen zoals: het vinden van extra middelen door onder andere het verhogen van de opbrengsten (bijvoorbeeld door tariefdifferentiatie, het verhogen van het reizigersbijdrage en het kritisch kijken naar het aanbod) of het toevoegen van provinciaal geld.

Als mogelijke oplossing wordt ook genoemd: het kritisch kijken naar het aanbod. Naar onze mening, gezien de context, moeten we dit lezen als het verminderen van het aanbod. Hierbij gaan we er wel vanuit, dat dit niet de allereerste bezuiniging is, die ingezet gaat worden.

Kunt u een indicatie geven op welk moment deze bezuiniging ingezet gaat worden?

Antwoord 7:

Als er een bezuiniging in het voorzieningenniveau noodzakelijk is, dan gaan wij er vanuit dat deze bezuiniging ingezet wordt bij de start van de nieuwe concessie op 13 december 2015. Mocht onverhoopt de bezuiniging eerder moeten worden ingezet, dan zullen wij u hiervan op de hoogte brengen.

Vraag 8:

Bij de hierboven genoemde oplossingen vinden we niet de mogelijkheid van bezuiniging door investeringen in het OV te temporiseren of gedeeltelijk/geheel te schrappen.

U mag er vanuit gaan dat de Ouderenpartij NH bij deze investeringen ook denkt aan de HOV-investering, in totaal rond € 200 mln. In het eerste kwartaal van 2014 komt u met concrete voorstellen om de concessie Haarlem/IJmond financieel gezond.

Ligt het niet voor de hand om even pas op de plaats te maken met de HOV-projecten, tot het moment, dat u de concessie Haarlem/IJmond financieel rond hebt. Financieel zal er dan ook veel meer duidelijkheid zijn dan nu, zeker m.b.t. het Rijk. U kunt tegen die tijd ook kennis nemen van het onderzoek van de Randstedelijke Rekenkamer naar de HOV-projecten, indien dat door gaat.

Wat is uw mening over de temporisering van de investeringen in het OV en in het bijzonder die in de HOV-projecten? Gaarne een gefundeerde reactie.

Antwoord 8:

Het temporiseren dan wel het schrappen (van een deel) van de investeringen in het OV, en specifiek in HOV, kan incidenteel financiële ruimte opleveren welke in te zetten is voor de exploitatie. Daarentegen levert investeren in doorstromingsmaatregelen tijdwinst op waardoor de exploitatie structureel goedkoper wordt. Bovendien willen wij ook een betrouwbare overheid zijn en onze afspraken en verplichtingen die wij hebben gemaakt, nakomen. GS zullen alle mogelijkheden – dus ook temporisering van investeringen – op hun consequenties beoordelen bij de oplossing van het financiële dilemma van de exploitatiegelden voor het OV.

Vraag 9:

Het zal u bekend zijn, dat met het schrappen van een substantieel deel van de HOV-projecten of het geheel schrappen van die projecten de financiële problemen rond de concessieverlening in een keer opgelost zijn. Het geld dat hierbij vrij komt kan meerdere concessies, niet alleen die van Haarlem/IJmond, in de toekomst financieel gezond maken.

Bij welke (financiële) omstandigheden gaat u deze mogelijkheid serieus in overweging nemen? Gaarne een gefundeerd antwoord.

Antwoord 9:

GS zullen alle mogelijkheden op hun consequenties beoordelen bij de oplossing van het financiële dilemma van de exploitatiegelden voor het OV. Zie ook het antwoord bij vraag 8.

## NAUWELIJKS EISEN AAN CO2-UITSTOOT OPENBAAR VERVOER



Gert van Wijland • 25 okt 2013 • 2 reacties

Provincies en stadsregio's laten bij het aanbesteden van het openbaar vervoer in hun gebied grote kansen liggen om de CO2-uitstoot te verminderen. In weerwil van strenge richtlijnen over duurzaam inkopen stellen zij in de meeste gevallen geen emissieplafond aan het vervoer. Dat geldt ook voor gemeenten die contractvervoer aanbesteden. 'Een bandenspanningsmeter in de auto is al genoeg om de aanbesteding te kunnen winnen'.

### Ov en contractvervoer

Dat stelt projectleider Jan Theo Hoefakker van het aardgasbedrijf CNG NET, dat onderzoek deed naar de duurzaamheidseisen die de lokale overheden stellen aan vervoerders die op een aanbesteding inschrijven. CNG bekeek vele tientallen aanbestedingen voor openbaar vervoer of zogenoemd contractvervoer. In slechts een enkel geval bleken de overheden eisen te stellen aan de uitstoot van CO2.

### Richtlijnen duurzame inkoop nauwelijks nageleefd

En dat terwijl alle overheden in ons land gehouden zijn aan het programma duurzaam inkopen, compleet met richtlijnen over hoe dat te bereiken. Vanaf 2015 moet er zelfs verplicht 100 procent duurzaam worden ingekocht. Behalve sociaal verantwoord moet elk product dan ook aantoonbaar zo weinig mogelijk tot geen milieuschade meer opleveren. Leveranciers die hier niet aan voldoen krijgen minder punten bij de aanbesteding.

### Makkelijkste weg

Nog afgezien van de vraag wat nu precies 100 procent duurzaam is, kiezen gemeenten, stadsregio's en provincies volgens Hoefakker binnen het programma maar al te vaak de makkelijkste weg: 'Ze sturen op techniek en op instrument in plaats van op doelgerichtheid. Ze stellen geen CO2-plafond in de aanbesteding, maar eisen dat er een bandenspanningsmeter in de auto zit en dat de chauffeur een certificaat zuinig rijden heeft. Zo ja, dan krijg je al snel veel punten en maak je kans de aanbesteding te winnen zonder dat je duidelijk maakt of de CO2-uitstoot ook werkelijk minder is dan daarvoor.'

### Gelderse eisen maken ov niet duurder

Overheden missen vaak de technische kennis en mankracht om werkelijk duurzaam aan te besteden, ook zijn ze bang dat het OV duurder wordt als er te strenge eisen worden gesteld. Dat hoeft echter niet, stelt CNG. 'In Gelderland stelde de provincie wel een plafond en liet het aan de bedrijven zelf via welke techniek ze dat willen halen. Daar rijden nu bussen op groen gas. Dat scheelt veel uitstoot, zonder dat het de provincie of de reiziger meer kost'.