

Technische vragen voor behandeling in de commissie E&M d.d. 2 september 2013, behorend bij agendapunt 7 (Brief Ondernemingsraad Veolia over Nota van uitgangspunten voor het Plan van Eisen OV Zeeland).

Uit ambtelijke informatie blijkt dat het niet de bedoeling is dat het Plan van Eisen (PvE) voor vaststelling aan de commissie E&M c.q. PS wordt voorgelegd omdat het standpunt wordt ingenomen dat dit uitvoering is van het reeds vastgestelde Beleidsplan. Wel zal de commissie bijgepraat worden over de inhoud. Op dit moment is er een Nota van Uitgangspunten voor het PvE die intern is maar wel al in het bezit van externe partijen. Hierdoor komen er ook berichten in de media over het verdwijnen van de "Breda-bus", zonder dat PS hierover is geïnformeerd. Dat heeft vervolgens weer geleid tot het stellen van schriftelijke vragen van de SP en NZ. In een reactie van GS op het commentaar van de OR van Veolia (zie bijlage bij de agenda voor de comm. E&M 2-9-2013) staat dat deze nota een intern werkdocument is waarvan de inhoud inmiddels is achterhaald. Inmiddels heb ik via derden deze nota ontvangen, welke is bijgevoegd met het verzoek deze ook ter kennis te brengen van de leden van Provinciale Staten.

Hoewel het college van GS laat weten dat deze nota niet ter behandeling staat, wil ik n.a.v. het ingekomen stuk bij agendapunt 7 toch de volgende technische vragen hierover stellen:

- **Waarom is deze informatie nu achterhaald?**

De NvU is een tussenfase tussen beleidsplan en Programma van Eisen (PvE). Het is gebruikt voor een ambtelijke afstemronde met diverse belanghebbenden, w.o. OPOV en gemeenten. Op basis van de ontvangen reacties, zijn diverse uitgangspunten aangescherpt.

- **Is het college van GS het met mij eens dat het een onzorgvuldige wijze van communiceren is dat derden deze nota hebben ontvangen, terwijl de Statenleden hiervan geen kennis hebben kunnen nemen?**

Het gaat hier om een ambtelijke consultatieronde, bedoeld om tot een scherpere definitie van de uitgangspunten te komen, dit alles uiteraard binnen de door PS aangegeven beleidskaders. Het is daarom niet nodig om de NvU voor te leggen aan PS.

- **Is het college van GS bereid het Plan van Eisen, voordat het wordt vastgesteld, voor te leggen aan de commissie E&M?**

Het PvE blijft binnen de door PS vastgestelde beleidskaders. Na vaststelling in GS kunnen leden van de cie E&M een papieren exemplaar van het PvE inzien bij de Statengriffie. Wij willen het PvE niet breed (digitaal) verspreiden, dit ter bescherming van het aanbestedingsproces.

- **Wordt bij de aanbestedingsprocedure ook gebruik gemaakt van een ervaren inkooporganisatie, dan wel is deze specialiteit in het ambtelijk apparaat aanwezig?**

Ja, wij hebben een ter zake deskundig adviesbureau ingehuurd.

Inmiddels heb ik kennis genomen van de Nota van uitgangspunten, zoals deze thans is uitgevoerd. Omdat ik over een aantal punten mijn zorgen heb wil ik u daarover de volgende vragen stellen:

Provincieoverschrijdend OV (pag. 11):

In de Start- en Kadernota OV staat onder "Provincieoverschrijdend openbaar vervoer" het volgende: *"De grootste stroom OV-reizigers die Zeeland in- en uitreist, doet dat met de trein. Waar dat per bus gebeurt, zoals richting Bergen op Zoom, Rotterdam, Antwerpen, Breda en Brugge, is dat met doorgaande buslijnen, die rijden in opdracht van de Provincie Zeeland, Deze buslijnen zijn onderdeel van het kernnet."*

Vervolgens staat er als beleidsuitgangspunt:

"Onze intentie is om deze doorgaande grensoverschrijdende verbindingen nog verder te verbeteren (sneller, frequenter)."

In het Beleidsplan OV wordt dit verder niet uitgewerkt. Vervolgens lees ik in de Nota van uitgangspunten voor het PvE dat met uitzondering van lijn 42 (Breskens-Brugge) de overige lijnen niet verplicht worden voorgeschreven. Dat zijn dus de lijnen:

- 12 Oostburg-Maldegem
- 19 Hulst-Antwerpen-Breda
- 50 Terneuzen-Gent (weekend)

Hierover wil ik de volgende vragen stellen:

- **Is het college van mening dat het niet verplicht stellen van bovengenoemde lijnen in overeenstemming is met het hierboven geciteerde uitgangspunt in de Start- en Kadernota OV?**

Wat er in het beleidsplan OV staat, is leidend. De omvang van de vervoersvraag is de belangrijkste factor om te komen tot het voorschrijven van een aantal (inter)regionale verbindingen als verplicht op te nemen in het kernnet. Genoemde grensoverschrijdende verbindingen hebben een te lage vervoersvraag (lijnen 12 en 50) of een sterk wisselende vervoersvraag (lijn 19). Voor lijn 19 is dit deels vanwege seizoensinvloeden (doelgroep toeristen) en deels vanwege de specifieke reisdagen van de studenten (vrijdagavond, zondagavond). Bovendien is het een dure lijn, doordat er onderweg nauwelijks haltes zijn, waardoor de bezetting onderweg niet 'ververst' wordt. Bovendien reizen studenten met de studenten OV-kaart, die per gereisde kilometer een lage opbrengst heeft.

- **Kan het college een opgave verstrekken van het aantal reizigers dat het afgelopen jaar gebruik hebben gemaakt van de buslijnen 12,19 en 50?**

Nee, dat gaat ons te ver. U kunt ervan uitgaan dat de vervoersvraag bij de lijnen 12 en 50 dusdanig laag is, dat het niet verantwoord is om deze lijnen verplicht voor te schrijven.

- **Wat zijn de argumenten van het college dat buslijn 19, met een snelle verbinding naar Antwerpen en Breda niet verplicht wordt voorgeschreven, terwijl de snelbus Zierikzee-Rotterdam wel verplicht wordt voorgeschreven?**

Vanwege het specifieke karakter van lijn 19 met diverse piekbezettingen, maar ook lange perioden met een lage bezetting, hebben wij besloten om lijn 19 wél voor te schrijven, maar hieraan geen tijdvensters of minimumfrequentie te verbinden. De vervoerder zal dus de specifieke vervoersvraag als uitgangspunt moeten nemen voor zijn aanbod.

Voor de lijn naar Rotterdam Zuidplein geldt dat deze niet verplicht is voorgeschreven als kernnetlijn. Indien de vervoerder deze lijn echter niet in zijn aanbieding meeneemt als kernnetlijn, dan is hij verplicht een spitslijn tussen Zierikzee Busstation en Rotterdam Zuidplein op te nemen, dit om de grote groep forensen een directe verbinding te blijven bieden. Deze situatie is vergelijkbaar met lijn 19, maar dan hier gericht op de doelgroep forensen.

Servicebus (pag. 12):

Blijkbaar wil het college de voortzetting van het experiment Servicebus aan de vervoerder overlaten. Juist in een inclusieve samenleving, waarbij het WMO-vervoer en het reguliere openbaar vervoer worden samen gevoegd – één van de uitgangspunten van het provinciebeleid – zouden er meer dwingende randvoorwaarden in de aanbesteding opgenomen moeten worden.

Met name in de vier grote gemeenten in Zeeland (Vlissingen, Middelburg, Goes en Terneuzen) zou dit project verder uitgewerkt moeten worden. Dit zou dan moeten onder verplichting dat de gemeenten een financiële bijdrage leveren die tenminste gelijk is aan de uitgespaarde WMO-gelden. Die verplichting zou kunnen vervallen indien gemeenten die bijdrage niet willen verlenen.

- **Is het college bereid een dergelijke dwingende voorwaarde op te nemen in het Plan van Eisen?**

Wij zijn het met u eens dat de Servicebus een belangrijke bijdrage kan leveren aan de integratie van Wmo-vervoer en openbaar vervoer. Echter, wij kunnen deze lijnen niet

voorschrijven, omdat de financiële ondersteuning door gemeenten ten tijde van de aanbesteding nog niet geregeld is. Het is echter altijd mogelijk om tijdens de concessie een Servicebus toe te voegen.

Scholierenvervoer (pag. 14):

Onze motie over de OV-kaart voor minderjarige MBO-ers is door GS overgenomen en zou samengevoegd worden met de scholierenkaart. Hierover is in de Nota van Uitgangspunten niets terug te vinden.

- **Op welke wijze wordt bij de aanbesteding de OV-kaart voor MBO-ers opgenomen in het Plan van Eisen?**

De strekking van de motie is in een toezegging van gedeputeerde Van Heukelom opgenomen. We zijn nu bezig om alles in rij en gelid te zetten voor wat betreft het toekomstig scholierenproduct. Enerzijds gaat het dan om functionele eisen die we stellen aan het systeem ('achterkant') en de kenmerken van de aan te bieden kaartsoort ('voorkant'). Anderzijds gaat het om de prijs. Wanneer deze lager is dan nu (45% korting voor scholieren die een abonnement kopen via de Stichting Scholierenvervoer Zeeland), dan moet er dekking gevonden worden voor de opbrengstenderving.

Tarieven (pag. 16):

In de Nota van Uitgangspunten wordt een tariefplafond gehanteerd voor het eerste jaar, waarbij het tariefniveau niet meer dan 25% mag stijgen boven het tarief van 31 december 2013. De verwachting is dat bij de inschrijvingen dit lager zal worden omdat het een gunningscriterium is voor de laagste inschrijver. De vraag is of er daadwerkelijk veel offertes zullen komen. Bij een beperkt aantal inschrijvingen zal men dan eerder in de buurt van het maximum tarief komen. Omdat dit tarief leidend is voor de gehele concessieperiode van 10 jaar kan dit een forse tariefsverhoging betekenen. In het OPOV is gepleit voor een plafond van 10%.

- **Is het college bereid het tariefplafond voor het eerste jaar naar beneden bij te stellen?**

Dat gaan wij inderdaad doen. Er zal een maximum gelden van 10% prijsverschil bij concessieovergang. Voor de doelgroep scholieren mag er geen prijsverhoging toegepast worden.

- **Komen er in het Plan van Eisen ook criteria m.b.t. de solvabiliteit, de ervaring met OV en het personeelsbeleid van de vervoersonderneming?**

Ja, zoals gebruikelijk zullen we op deze terreinen eisen stellen.

Klachtenbureau:

Onze motie over een Zeeuws klachtenbureau OV is overgenomen door GS. Hierover staat niets in de Nota van Uitgangspunten.

- **Op welke wijze wordt de vorming van een Klachtenbureau OV-Zeeland opgenomen in het Plan van Eisen?**

Dit is momenteel nog onderdeel van nadere uitwerking. Voorlopig zien wij hier een rol weggelegd voor een contactpersoon vanuit de vervoerder die is verbonden aan de Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland.

WiFi in het openbaar vervoer in Zeeland:

Recentelijk heeft de PvdA schriftelijke vragen gesteld om te onderzoeken of WiFi in het openbaar vervoer kan worden gerealiseerd. Hierop is nog geen antwoord gekomen. Omdat de concessie betrekking heeft op een periode van 10 jaar is het goed om met deze ontwikkeling rekening te houden.

- **Is het college bereid iets over WiFi in het openbaar op te nemen in het Plan van Eisen?**

Nee, wij zijn terughoudend met het stellen van eisen die een prijsverhogend effect hebben. De basis – het vervoer – moet goed geregeld zijn. Mocht de vervoerder vanuit marketingoverwegingen WiFi willen aanbieden, dan staat hem dat vrij.

Met vriendelijke groeten,
namens de Statenfractie van de PvdA,

Frits de Kaart.