

# ANTWOORD

VAN GEDEPUTEERDE STATEN

OP VRAGEN VAN

G. Wenneker (D66) en E.M.L.H. Maassen (SP)  
(d.d. 18 februari 2009)

Nummer

2247

Onderwerp

OV-concessie Holland-Rijnland

Aan de leden van Provinciale Staten

## *Toelichting vragenstellers*

*Op een inspraakavond over de kadernota Bereikbaarheid van de gemeente Leiden (5 februari 2009) meldde de Leidse wethouder Steegh dat de provincie Zuid-Holland voornemens is de concessie voor het OV in de regio Holland-Rijnland twee jaar uit te stellen.*

*De redenering van de provincie Zuid-Holland zou als volgt te omschrijven zijn, aldus wethouder Steegh: indien de concessie voor RijnGouweLijn (RGL) en voor overig OV bij één en dezelfde exploitant terechtkomt, bereikt dat bedrijf daarmee schaalvoordelen. Die voordelen moet de exploitant dan in kaart brengen en op tafel leggen, zodat de reiziger daarvan kan profiteren.*

1. *Is het correct dat het college van GS voornemens is de OV-concessie voor Holland-Rijnland twee jaar uit te stellen? Zo ja, wat zijn daar de belangrijkste beweegredenen voor?*

## Antwoord

Dit voorstel wordt momenteel door ons onderzocht. De provincie heeft van de huidige vervoerder, Connexxion, een voorstel ontvangen voor verlenging van de vigerende concessie met twee jaar. De concessie eindigt op 31 december 2010, geen rekening houdend met een eventuele verlenging met twee jaar.

In de vigerende concessie is de mogelijkheid opgenomen om de looptijd van de concessie met maximaal twee jaar te verlengen mits de RGL in 2011 of 2012 start. Er is nog geen besluit genomen omtrent het al dan niet verlengen van de concessie. De voorbereidingen van de aanbesteding van de concessie Zuid-Holland Noord (waarvan Holland Rijnland deel uitmaakt) vinden daarom onverminderd plaats.

Vervolg vraagstellers: In een memo aan de commissie MKE (19 november 2008, kenmerk PZH-2008-936028) meldt het college het volgende: "Met het oog op de intrede van de RGL in het vervoergebied is op verzoek van de provincie door de zittende concessiehouder een onderzoek gedaan naar de effecten daarvan op het busnetwerk. De uitkomst is dat een aantal buslijnen zal verdwijnen of wijzigen. "

*Toelichting vragenstellers*

*In een memo aan de statencommissie Mobiliteit, Kennis en Economie (19 november 2008, kenmerk PZH-2008-936028) meldt het college het volgende: "Met het oog op de intrede van de RGL in het vervoergebied is op verzoek van de provincie door de zittende concessiehouder een onderzoek gedaan naar de effecten daarvan op het busnetwerk. De uitkomst is dat een aantal buslijnen zal verdwijnen of wijzigen. "*

2. *Is de uitslag van dit onderzoek aanleiding geweest om de OV-concessie twee jaar uit te stellen?*

**Antwoord**

Er is nog geen besluit genomen over het al dan niet verlengen van de vigerende concessie. Bovengenoemd onderzoek is echter geen reden om de voorbereiding van de aanbesteding uit te stellen.

*Toelichting vragenstellers*

*In hetzelfde memo meldt het college van GS: "Nota bene: bij de gunning van de nieuwe busconcessie (vanaf 2011) worden bepalingen opgenomen over het afstemmen van het busvervoer op de RGL-exploitatie, ook met het doel om parallel rijden te voorkomen".*

3. *Kan uw college zich vinden in de constatering van de SP en D66 dat er verschil is tussen 'verdwijnen of wijzigen van buslijnen' en 'afstemmen met het busvervoer'? Zo ja, welke van beide is correct?*

**Antwoord**

Nee, wij zien geen tegenstelling. De komst van de RijnGouweLijn en de nieuwe concessie Zuid-Holland Noord zorgt voor een kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer in de regio's Leiden, Duin- en Bollenstreek, Midden-Holland en Rijnstreek. Voor de toekomstige concessiehouder van de bus ligt de uitdaging om naast de RijnGouweLijn een goed onderliggend busnet op te zetten, rekening houdend met de uitgangspunten:

- Voorkomen moet worden dat beide modaliteiten elkaar gaan beconcurreren. Parallelliteit van bus en tram (RGL dan wel hoofdspoor) wordt zoveel als mogelijk voorkomen.
- Optimalisatie van het busnet, waarbij de concessiehouder van concessie Zuid-Holland Noord diens vervoerplan en bijbehorende dienstregeling zal moeten afstemmen op de RGL.
- De bus zal op sommige plaatsen moeten dienen als feeder van de RGL.
- De gebieden die buiten het invloedsgebied liggen van de haltes van de RGL dienen met eenzelfde kwaliteitsniveau als in de huidige situatie bediend te worden.
- Nieuwbouwlocaties dienen ontsloten te worden door de bus (bijvoorbeeld Valkenburg, Zuidplaspolder).
- Nieuwe knooppunten dienen aangedaan te worden door de bus (station Sassenheim conform afspraak met NS).

4. *Is in het huidige contract tussen Connexxion en de provincie Zuid-Holland een clause opgenomen, waarbij de provincie Zuid-Holland met twee jaar mag verlengen? Zo ja, onder welke condities wil de provincie Zuid-Holland dat hard maken?*

Antwoord

Ja. In de vigerende concessie is de mogelijkheid opgenomen om de vigerende concessie eenzijdig en onder gelijke voorwaarden met maximaal twee jaar te verlengen, indien de ingebruikname van de RijnGouweLijn geheel of gedeeltelijk tussen 1 januari 2011 en 31 december 2012 plaatsvindt.

5. *Indien er sprake zal zijn van uitstel van de OV-concessie, welke consequenties heeft dat voor de huidige concessiehouder, de concessie-eisen en het uitblijven van verbeteringen?*

Antwoord

Zoals in de beantwoording van vraag 4 reeds aangegeven, blijven bij verlenging van de vigerende concessie de concessievoorwaarden ongewijzigd. Bij verlenging van de concessie blijft Connexxion tot en met 31 december 2012 de concessiehouder van de concessie Duin- en Bollenstreek/Leiden en Rijnstreek/Midden-Holland.

De uitgangspunten die wij aan Connexxion hebben meegegeven voor een eventuele verlenging van de vigerende concessie zijn dat de provincie geen extra geld in de concessie stopt en dat de milieuwinst tenminste gelijk moet zijn aan de milieuwinst bij de start van de concessie per 1 januari 2011.

Uitgaande van aanbesteding met als ingangsdatum van de nieuwe concessieperiode van 1 januari 2011 kan de provincie als milieunorm EEV eisen. Echter, bij verlenging van de concessie kan de provincie de milieunorm Euro VI eisen, de opvolger van EEV. Het Europese Parlement heeft in december 2008 besloten tot het verplichten van de Euro VI-norm voor nieuw materieel per april 2013. Dit houdt in dat vanaf 2012 bussen verkrijgbaar zijn die affabriek aan deze milieunorm zullen voldoen.

6. *In de laatste Programma's van Eisen van busconcessies is er steeds sprake geweest van verdere aanscherping van de eisen met betrekking tot vervuiling en uitstoot. Zal die aanscherping in de concessie Holland-Rijnland op zich laten wachten als de huidige concessie twee jaar wordt verlengt, of wordt de huidige concessie dan op dit punt aangescherpt?*

Antwoord

Zie beantwoording vraag 5.

7. *Is het college van GS het met SP en D66 eens dat uitstel van de concessieverlening met Provinciale Staten besproken dient te worden? Zo ja, wanneer bent u voornemens dit aan Provinciale Staten voor te leggen?*

