

Nota van Uitgangspunten

OV-concessie Noord-Holland Noord

17 november 2015

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Samenvatting.....	3
2. Inleiding.....	5
2.1. Doel en positie Nota van Uitgangspunten	5
2.2. Kaders NvU	5
2.3. Ontwikkelingen rond OV-aanbestedingen	6
3. De aanbesteding	7
3.1. Toelichting op de procedure	7
3.2. Visie op aanbesteden.....	7
3.3. Marktspanning	8
3.4. Financiën	9
3.5. Gunning.....	9
3.6. Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen.....	9
4. Keuzes op hoofdlijnen.....	10
4.1. Beleidsdoelen, randvoorwaarden en indicatoren	10
4.2. Concessiegebied	10
4.3. Concessieduur.....	12
4.4. Provinciale bijdrage.....	13
4.5. OV-netwerk en dienstregeling	14
4.6. Materieel: comfort voor de reiziger	15
4.7. Materieel: milieu en duurzaamheid.....	16
4.8. De Klantinterface.....	17
4.9. Sociale veiligheid.....	18
4.10. Flexibiliteit en doorontwikkeling.....	18
4.11. Concessiebeheer	19
 Bijlage 1: Planning	21
Bijlage 2: Kengetallen	23
Bijlage 3: Overzicht gemeenten en kaart concessiegebied	24
Bijlage 4: Huidige Stroomlijnen in het concessiegebied	26

1. Samenvatting

De provincie Noord-Holland is begonnen met het voorbereiden van de aanbesteding Noord-Holland Noord. Op 30 juni 2018 loopt de huidige concessie af, en op 1 juli 2018 zal de nieuw aanbestede concessie ingaan. Als eerste stap heeft de provincie de Nota van Uitgangspunten ontwikkeld, waarin op hoofdlijnen een aantal inhoudelijke en aanbestedingstechnische keuzes worden gemaakt. Deze worden daarna nader uitgewerkt tot een Programma van Eisen en een bestek, op basis waarvan geïnteresseerde vervoerders een inschrijving kunnen gaan ontwikkelen.

De Visie Openbaar Vervoer 2020 is een belangrijk kader voor deze aanbesteding. Hierin kiest de Provincie voor een openbaar vervoer-netwerk waarbij de vraag van de reiziger centraal staat.

Het huidige budget aan exploitatiebijdrage (17,6 miljoen in 2014) is uitgangspunt voor de nieuwe concessie. Uit eerste berekeningen blijkt dat dit budget afdoende zou moeten zijn om (ongeveer) de omvang van het huidige OV-aanbod te handhaven, hoewel tegenvallende marktprijzen mogelijk kunnen betekenen dat een lichte daling van de veroveromvang noodzakelijk is. De provincie streeft bij de aanbesteding naar het maximaliseren van de marktspanning, zodat de aanbesteding een zo optimaal mogelijk resultaat zal hebben en de vervoeromvang zo veel mogelijk gehandhaafd kan blijven. De concessie zal gegund worden aan die vervoerder die binnen het beschikbare budget zo veel mogelijk vervoer tegen een zo hoog mogelijke kwaliteit kan aanbieden.

De belangrijkste inhoudelijke keuzes en vragen zijn:

- **Scope van de concessie:** de nieuwe concessie duurt tien jaar. Onderzocht wordt of het zinnig is daarbij een verlengingsoptie tot 15 jaar in te bouwen als de vervoerder versneld omschakelt naar zero emissie.
Het huidige concessiegebied blijft in principe gelijk, waarbij de provincie als alternatieve optie gaat verkennen of er voordelen zijn aan het opknippen in een 'dikke' concessie op lijnen met veel vraag een maatwerkconcessie voor verbindingen met minder vraag. De vraag of Texel weer onderdeel zal uitmaken van de nieuwe concessie hangt af van de resultaten van de pilot met de Texelhopper.
- **OV-netwerk en dienstregeling:** het *stroomlijnnennet* is de ruggengraat van het netwerk: snelle buslijnen op verbindingen met veel vervoervraag. Het stroomlijnnennet wordt aangevuld met *reguliere buslijnen*, waarvan de frequentie en bedieningsperiode zal afhangen van de vraag. De huidige buurtbuslijnen worden voortgezet. Daar waar er te weinig vraag is voor een reguliere buslijn wordt de vervoerder uitgedaagd *aanvullende mobiliteitsoplossingen* te bieden. Dit kan bijvoorbeeld een systeem met flexibele busjes zijn (zoals de Texelhopper), maar er kan ook gedacht worden aan bijvoorbeeld deelauto's of -fietsen.

- **Materieel:** Het openbaar vervoer dient uitgevoerd te worden met comfortabel en toegankelijk materieel, dat bovendien duurzaam is. Een transitie naar zero emissie is een 'need to have', geen 'nice to have'. Uiterlijk in 2025 moet het vervoer volledig zero emissie zijn, maar als de vervoerder al eerder de transitie weet te maken, scoort hij hoger op de gunningscriteria.
- **Klantinterface:** de vervoerder wordt uitgedaagd om een goede en begrijpelijke klantinterface aan te bieden die het OV aantrekkelijk en eenvoudig maakt en houdt voor zowel ervaren als minder ervaren reizigers. Onderdelen hiervan zijn real-time reisinformatie, goede service, snelle klachtafhandeling, wervende marketing, betaalgemak en een niet te hoog tarief. De provincie streeft ernaar het kilometertarief gelijk te houden aan de andere Noord-Hollandse concessies.
- **Flexibiliteit en concessiebeheer:** de wereld staat niet stil tijdens de looptijd van de concessie. De provincie kiest daarom voor een flexibele concessie. Van de vervoerder wordt verwacht dat hij het vervoeraanbod – in samenspraak met andere stakeholders – continu door blijft ontwikkelen. De provincie zorgt door middel van monitoring en financiële prikkels dat de vervoerder zijn kwaliteit voor de reiziger op peil houdt.

2. Inleiding

2.1. Doel en positie Nota van Uitgangspunten

Op 30 juni 2018 eindigt de huidige openbaar vervoer concessie Noord-Holland Noord. Op grond van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) is het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland concessieverlener voor dit vervoer. Momenteel wordt de aanbestedingsprocedure voor de nieuwe concessie voorbereid.

Als eerste stap in dit aanbestedingsproces heeft de provincie Noord-Holland een Nota van Uitgangspunten (NvU) opgesteld. Deze NvU geeft een eerste invulling op de vraag die uit de Visie OV 2020 voortvloeit: “Hoe kunnen de busconcessies in de provincie Noord-Holland worden aanbesteed, op een manier waarop de reiziger een passend openbaar vervoerproduct krijgt, tegen de beschikbare overheidsbijdrage?”.

Het huidige budget voor de concessie Noord-Holland Noord is het uitgangspunt voor de nieuwe concessie. Uit eerste berekeningen lijkt het OV-aanbod qua omvang ongeveer gelijk te kunnen blijven. Maar dat wil niet zeggen dat er niets hoeft te veranderen in het OV-aanbod. Een aanbesteding is hét moment om het OV-aanbod nog eens onder de loep te nemen - en waar nodig te herzien - om aan te sluiten bij de vraag van de reiziger, bij het beleid van de provincie, en bij nieuwe ruimtelijke, vervoerkundige en technologische ontwikkelingen.

In deze NvU worden de hoofdlijnen voor de nieuwe concessie vastgelegd. Op zowel inhoudelijke als aanbestedingstechnische thema's beschrijven we onze afwegingen en hoofdkeuzes voor de toekomst van de concessie. Op basis van deze NvU wordt vervolgens een Programma van Eisen (PvE) uitgewerkt, dat op zijn beurt vormt voor het bestek - de daadwerkelijke uitvraag aan marktpartijen.

De voorliggende Nota van Uitgangspunten is op 10 november 2015 vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en wordt toegestuurd aan de betrokken partijen: Rocov - gebiedskamer Noord-Holland Noord, gemeenten, naburige OV-autoriteiten en Provinciale Staten van Noord-Holland. Aan de hand van de genoemde uitgangspunten, keuzes en op basis van de reacties naar aanleiding van deze NvU wordt het ontwerp PvE opgesteld. Na vaststelling vormen deze documenten het kader voor het opstellen van het Bestek en de uitvoering van de aanbestedingsprocedure.

2.2. Kaders NvU

De concessie is als volgt afgebakend:

- De concessie betreft het exclusieve recht om openbaar vervoer per bus en auto in het concessiegebied Noord-Holland Noord te exploiteren;
- De huidige (geografische) grenzen van het concessiegebied Noord-Holland Noord (zie voor de lijst met gemeenten en kaart bijlage 3) blijven gehandhaafd, tenzij uit

de evaluatie van de pilot Texel de aanbeveling volgt dat Texel apart dient te worden aanbesteed (zie hoofdstuk 4.2);

- De concessie begint op 1 juli 2018;
- De concessie zal voor een periode van 9,5 of 10 jaar worden verleend, waarbij overwogen wordt een verlengingsmogelijkheid naar 14,5 resp. 15 jaar op te nemen (zie ook hoofdstuk 4.3).

2.3. Ontwikkelingen rond OV-aanbestedingen

De markt voor het openbaar vervoer is de laatste jaren sterk in ontwikkeling. Kort na de introductie van de Wp2000 stond deze in het teken van het verkrijgen van (nieuw) marktaandeel en het langzamerhand wennen aan de nieuwe rolverdeling tussen de overheid en vervoerbedrijven. Vooral in de beginjaren hebben vervoerbedrijven (financiële) risico's genomen die soms goed uitpakten voor de opdrachtgevende overheid en de burger, maar die ook zorgden voor verliesgevende activiteiten.

De markt is de laatste jaren veranderd. Bij deze aanbesteding zal rekening gehouden moeten worden met een aantal ontwikkelingen, waaronder:

- juridische procedures: vervoerders stappen sneller naar de rechter bij een aanbesteding. Er dient daarom in de planning rekening gehouden te worden met bezwaar en beroep. Om te zorgen dat de gunning stand houdt bij gerechtelijke procedures is het belangrijk dat alle stukken helder en eenduidig zijn, en dat er een zorgvuldig proces van beoordeling en gunning plaatsvindt.
- hogere / meer reële marktprijzen: vervoerbedrijven schrijven niet in onder kostprijs, wat leidt tot hogere marktprijzen, en vervoerders kapitaliseren risico's. De uitdaging is om de aanbesteding zo in te richten dat vervoerders binnen de beschikbare middelen een zo veel mogelijk vervoer tegen een zo hoog mogelijke kwaliteit aanbieden – maar er tegelijk geen onrealistische biedingen worden gedaan. Een goed doordacht en gekalibreerd gunningsmodel is hierbij cruciaal: dat bepaalt immers welk aanbod de aanbesteding wint, en heeft daardoor een sterk sturend effect op de inschrijvingen die vervoerders zullen doen.

3. De aanbesteding

3.1. Toelichting op de procedure

Het aanbesteden van een exclusieve concessie

Onderwerp van de aanbesteding is de concessie voor het openbaar vervoer in Noord-Holland-Noord. Een concessie is een exclusief alleenrecht voor één vervoerder om in een bepaalde periode binnen het concessiegebied het openbaar vervoer per bus en auto¹ te verrichten. Trein, veerboot en OV-taxi zijn geen onderdeel van deze concessie.

In de concessie zullen uitzonderingen worden opgenomen voor concessiegrensoverschrijdende lijnen uit andere concessies, en voor lijnen van deze concessie die juist andere concessies bedienen.

Aan het alleenrecht van de vervoerder worden door de provincie voorwaarden gesteld. Deze voorwaarden zijn verwoord in het Programma van Eisen, waarin de inhoudelijke eisen aan het vervoer worden opgenomen. Inschrijvers worden via het gunningsmodel geprikkeld om meer vervoer en meer kwaliteit aan te bieden. Wat de winnende vervoerder aanbiedt moet hij ook realiseren, dus ook de offerte van de winnende vervoerder maakt onderdeel uit van de concessie.

Naast inhoudelijke eisen bevat de concessie ook financiële bepalingen met betrekking tot financiën, waaronder de beschikbare exploitatiebijdrage.

3.2. Visie op aanbesteden

Vijf principes voor een geslaagde aanbesteding

Om het gewenste resultaat te bereiken, hanteert de provincie in de aanpak vijf aanbestedingsprincipes:

- 1) Eenvoud en consistentie: De provincie gaat voor bondigheid en duidelijkheid. Voor alle partijen in de aanbesteding moet helder zijn wat de bedoelingen zijn, welke termijnen gelden en welke eisen gehanteerd worden. Daarbij zal het aantal eisen beperkt worden. Eenvoud en consistentie hebben een positief effect op de doorlooptijd van de aanbesteding en inschrijvingen zullen mogelijk scherper worden.
- 2) Sturen op hoofdlijnen: De provincie stuurt op (maatschappelijke) kaders en specifieke doelen voor het OV. Door minder te sturen op de gedetailleerde uitwerking en deze ruimte te laten invullen door inschrijvers, ontstaat een optimale wisselwerking tussen de maatschappelijke en beleidsmatige kaders

¹ Voor openbaar vervoer worden soms minibussen (ook wel bekend als taxibusjes) ingezet. Deze worden onder andere op buurtbusverbindingen gebruikt. Juridisch gezien vallen deze minibussen in de voertuigcategorie 'auto', en niet in de categorie 'bus'.

enerzijds en bedrijfseconomische overwegingen anderzijds. Dit heeft een positief prijseffect wat zich vertaalt in het hoger aanbod.

- 3) Functioneel prefereert boven technisch: De provincie stelt waar mogelijk functionele eisen, zonder daarbij de technische invulling vast te leggen. Daarmee wordt voorkomen dat een aanbesteding teveel afhankelijk wordt van specifieke technieken of producten, wat zou kunnen leiden tot een prijsopdrijvend effect. Tevens wordt voorkomen dat discussies vooral gaan over het middel in plaats van het doel.
- 4) Minimaliseren risico's: Door risico's die de vervoerder niet kan beïnvloeden niet bij de concessiehouder te leggen wordt de concessie beter beheersbaar. Dit maakt het voor inschrijvers makkelijker om in te schrijven en leidt tot een beter aanbod.
- 5) Maximale marktspanning: Een Europese openbare aanbesteding met voldoende marktspanning leidt tot scherpere aanbiedingen. Het is belangrijk om het bestek te toetsen aan financiële haalbaarheid voor inschrijvers. Dat hangt onder meer af van benodigde investeringen, verwachte opbrengsten, duur van de concessie en dergelijke.

3.3. Marktspanning

Streven naar voldoende marktspanning

Om het beste uit de markt te halen – meer vervoer en meer kwaliteit – streeft de provincie naar voldoende marktspanning bij deze aanbesteding. Alle partijen die voldoen aan een aantal minimale eisen m.b.t. financiële draagkracht en ervaring kunnen meedingen naar de concessie

Tijdens de aanbesteding zal de provincie op enkele manieren zorgdragen voor een grotere kans van daadwerkelijk inschrijven van gegadigden. Dit kan door:

- Alle geïnteresseerde partijen kunnen deelnemen aan een marktconsultatie, die na het publiceren van de NvU zal gaan lopen. Hierin zal de provincie onder meer toetsen hoe deze aanbesteding aantrekkelijk gemaakt kan worden voor marktpartijen.
- Het vinden van de balans tussen enerzijds het maximaliseren van marktspanning / drempels verlagen voor bedrijven en anderzijds wel borgen dat de inschrijvende partijen voldoende ervaring en financiële draagkracht hebben om de opdracht aan te kunnen. Door het toepassen van EMVI (Economisch Meest Voordelige Inschrijving, ofwel het gunnen op een goede verhouding tussen prijs en kwaliteit) kunnen kwaliteitseisen worden meegewogen in de gunning;
- Inschrijvers ruim voldoende de tijd te geven om een goede inschrijving te doen.
- Bij het bestek ruim voldoende achtergrondinformatie te verstrekken, waaronder informatie over reisgedrag en reizigersopbrengsten;
- Ruim voldoende tijd te geven voor implementatie.

3.4. Financiën

Op dit moment draagt de provincie jaarlijks circa 17,6 miljoen euro bij aan de vervoerder (exploitatiebijdrage). Dit dekt ongeveer 55% van de kosten van het vervoer. De andere helft komt uit de reizigersopbrengsten. De reizigersopbrengsten zijn:

- Chipkaart en papieren kaartjes, exclusief Studentenkaart € 10,1 miljoen
- Studentenkaart (SOV-contract) € 4,0 miljoen

Een eerste verkenning leert dat het huidige OV-aanbod in kwantitatieve zin ook haalbaar is in de nieuwe concessie. In paragraaf 4.4 gaan we hier nader op in.

3.5. Gunning

Gegund wordt aan de inschrijver met “de economisch meest voordelige inschrijving” (EMVI). Dat betekent dat er gegund wordt op prijs-kwaliteitverhouding. De provincie kiest er hierbij voor te werken met een vast budget. Inschrijvers kunnen dan niet winnen door de goedkoopste prijs te bieden, maar door binnen dit vaste budget zo veel mogelijk vervoer (kwantiteit) met een zo hoog mogelijke kwaliteit te bieden.

3.6. Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen

De provincie stelt social return als contractvoorwaarde (bijzondere uitvoeringsvoorwaarde) bij aanbestedingen. De provincie sluit met deze nieuwe voorwaarde aan bij het kabinetsbeleid. In het regeerakkoord is vastgelegd dat bij investeringen en aanbestedingen van diensten, leveringen en werken gestreefd wordt naar het scheppen van opleidingen, stage- en leerwerkplekken voor kwetsbare groepen.

Voor aanbestedingen van de provincie betekent het toepassen van dit socialreturn-principe dat van leveranciers wordt verwacht dat zij een bijdrage leveren aan het scheppen van werkgelegenheid voor mensen die moeilijk toegang hebben tot de arbeidsmarkt. Hoe dit zal worden vormgegeven zal in het bestek nader worden uitgewerkt.

4. Keuzes op hoofdlijnen

4.1. Beleidsdoelen, randvoorwaarden en indicatoren

OV-visie 2020 is het uitgangspunt

De provincie Noord-Holland heeft in de Visie OV 2020 een visie neergelegd voor de toekomst van het openbaar vervoer in de provincie. Deze visie vormt het uitgangspunt van de concessie.

Een belangrijk lonkend perspectief in de OV-visie is het *Stroomlijnnennet*. Dit is een netwerk tussen de grotere kernen van de provincie (zie bijlage 4). Hier wordt frequent, snel, betrouwbaar én toekomstvast openbaar vervoer geboden – zeven dagen per week, de hele dag door. Waar nodig wordt geïnvesteerd in de infrastructuur om een goede doorstroming te borgen.

Voor de dunste stromen met weinig reizigers sorteert de Visie OV 2020 voor op maatwerk. Hier is de traditionele streekbus niet altijd de meest passende oplossing: het is relatief duur voor de belastingbetaler, terwijl een (vaak trage) streekbus die één keer per uur door de dorpen kronkelt voor de reiziger ook niet heel aantrekkelijk is. Nieuwe technologieën zoals mobiel internet maken het mogelijk om hier te zoeken naar kleinschalige *aanvullende mobiliteitsoplossingen* die beter passen bij de vraag.

In de volgende paragrafen wordt voor alle inhoudelijke thema's op hoofdlijnen toegelicht hoe de Visie OV 2020 wordt uitgewerkt naar een concreet Programma van Eisen.

4.2. Concessiegebied

Concessiegebied is een logisch geheel

De huidige concessie Noord-Holland Noord is een logisch geheel. Het omvat al het vervoer in de provincie ten noorden van de agglomeraties Amsterdam en Haarlem-IJmond. De relatie met andere concessiegebieden is relatief beperkt. Er is dan ook geen aanleiding om de omvang van het concessiegebied aan te passen.

De concessie omvat al het vervoer per bus en auto (de formele term voor buurtbussen en minibussen). Trein maakt geen onderdeel uit van de concessie, maar is wel een belangrijke drager van het vervoer binnen het concessiegebied. Goede aansluitingen tussen bus en trein zullen dan ook een belangrijk onderdeel zijn van de beoordeling van het vervoerplan van inschrijvers.

Reizigers kunnen grenzeloos reizen

Natuurlijk moeten reizigers wel zonder problemen over concessiegrenzen heen kunnen reizen. In de concessie zullen dan ook duidelijke voorwaarden opgenomen worden over grensoverschrijdende lijnen van en naar de buurconcessies. Ook dient de concessiehouder enkele 'binnenkomende' lijnen vanuit buurconcessies te gedogen.

Een bijzondere grensoverschrijdende verbinding is de langeafstandsbus (Qliner 350) van Alkmaar naar Leeuwarden. Dit is een belangrijke schakel op een lange verbinding waar geen spoorlijn ligt. Deze lijn behoort nu tot de concessie Noord- en Zuidwest Fryslân. De provincie Noord-Holland wil in goed overleg met de provincie Fryslân verkennen of het voordelen biedt om deze buslijn op te nemen in de concessie Noord-Holland Noord.

Vraagpunt: knip tussen dikke en dunne stromen?

De Provincie wil op alle vervoerstroom een passend vervoer bieden, waarbij de vraag van de reiziger centraal staat. Regulier en frequent openbaar vervoer op de dikke stromen met veel vervoervraag, waaronder de doorstroommassen, en kleinschalige mobiliteitsoplossingen op verbindingen met weinig vraag.

Er ontstaat dus een groter palet aan mobiliteitsoplossingen dan alleen de reguliere stads- en streekbus. De vraag is of de reguliere OV-vervoerders voor het exploiteren van al deze vervoervormen de meest geschikte partij zijn. Wellicht zijn andere (al dan niet kleinere) partijen beter in staat om nieuwe, kleinschalige vervoeroplossingen die passen bij de vervoervraag op een specifieke verbinding, of van en naar een specifiek dorp.

Dat roept de vraag op of het zinvol is om de concessie te knippen in een concessie met de 'dikke' vervoerstroom, waar regulier openbaar vervoer op rijdt, en één of meer concessies met de 'dunne' vervoerstroom, waar naar aanvullende mobiliteitsoplossingen wordt gezocht.

Zo'n knip kan voordelen bieden: voor iedere vervoersvraag wordt gezocht naar de meest geschikte organisatie om de vraag te bedienen. Ook kan het kleinere partijen in staat stellen een bieding uit te brengen, wat kan leiden tot een hogere marktspanning.

Maar er kleven ook niet te onderschatten nadelen aan: opknippen in meer concessies leidt tot nieuwe *interfaces* tussen die concessies, die ingewikkelder zijn om goed te organiseren. Bovendien kunnen dergelijke opdelingen nadelen voor de reizigers met zich mee brengen, zeker als zij over moeten stappen tussen een 'dikke' en een 'dunne' lijn. Daarnaast kan dan niet meer met de opbrengsten van de 'dikke' lijnen de 'dunne' lijnen 'gefinancierd' worden.

De komende periode worden de voor- en nadelen in kaart gebracht en bij de marktconsultatie besproken met geïnteresseerde partijen. Alleen als duidelijk is dat er grote voordelen aan kleven en de reiziger er weinig tot geen nadelen van ondervindt zal overgegaan worden tot het opknippen van de concessie tussen dikke en dunne vervoersstromen.

Vraagpunt: Texel in de concessie?

Op Texel rijdt sinds december 2014 een 'aanvullende mobiliteitsoplossing' voor de dunne vervoerstroom: de Texelhopper. Dit is een vraaggestuurd vervoerssysteem,

waarbij reizigers na reservering kunnen reizen tussen circa 130 haltes op het eiland. Tot de Texelhopper behoort ook de reguliere buslijn 28 tussen Den Helder en Den Burg (Texel), waarvoor reizigers niet hoeven te reserveren.

De Texelhopper is een pilot, waarmee de provincie ervaring opdoet met een meer vraaggerichte invulling van de 'dunne stromen'. Of het vervoer op Texel weer wordt meegenomen in de concessie Noord-Holland Noord en hoe dat vervoer eruit zal zien hangt af van de momenteel lopende evaluatie van de Texelhopper.

4.3. Concessieduur

Een lange concessieduur

De provincie kiest voor een lange concessieduur. Dit geeft de vervoerder meer langetermijnperspectief en stelt hem in staat om het OV-aanbod over meerdere jaren door te ontwikkelen en te verbeteren. Om kapitaalvernietiging tegen te gaan is het bovendien wenselijk dat de concessieduur zo veel mogelijk aansluit bij de afschrijvingstermijn van het materieel. De provincie kiest daarom in principe voor de maximaal toegestane concessieduur van tien jaar.

Vraagpunt: verlenging 15 jaar voor zero emissie?

Zoals beschreven in paragraaf 4.7 is de transitie naar zero emissie een *must*. Een vraagpunt is of het zinnig is om de concessie te verlengen als de vervoerder al eerder dan de uiterlijke datum van 2025 een volledige transitie naar zero emissie weet te realiseren. Er zijn wettelijke mogelijkheden om bij investeringen in zero emissie-voertuigen een langere concessie tot 15 jaar uit te geven. Deze mogelijkheden kunnen gebruikt worden als prikkel om op relatief korte termijn volledig naar zero emissie om te schakelen.

Hierbij moet gedacht worden aan een constructie waarbij de concessie in principe voor tien jaar wordt vergeven, maar dat deze wordt verlengd als de vervoerder al voor 2023 volledig is omgeschakeld naar zero emissie. Als er dan verlengd wordt past de concessieduur beter bij de afschrijvingstermijn van de nieuwe zero emissie-bussen, waardoor het voor de vervoerder financieel aantrekkelijk is die transitie ook daadwerkelijk eerder te realiseren. Deze mogelijkheid zal de komende tijd worden uitgewerkt en in de marktconsultatie besproken worden.

Vraagpunt: tien jaar of 9,5 jaar?

Een specifiek vraagpunt hierbij is nog of de concessie 10 jaar of 9,5 jaar zal lopen (of als naar 15 jaar wordt verlengd: 14,5 of 15 jaar). Dit vraagpunt komt voort uit de afwijkende start-/einddatum van deze concessie. De meeste concessies in Nederland beginnen en eindigen medio december, tegelijk met de ingang van een nieuwe dienstregeling op het hoofdrailnet. De huidige concessie Noord-Holland Noord eindigt echter op 30 juni 2018, en bij een looptijd van tien jaar zal de nieuwe concessie ook weer in de zomer eindigen.

Een concessiewisseling in de zomer biedt voordelen: er reizen dan relatief weinig reizigers, vervoerders hebben het niet druk met implementaties elders in het land en de kans op verstoringen door extreem weer is kleiner. Een nadeel is uiteraard dat de dienstregeling op een ander moment wijzigt dan gebruikelijk. Bij de marktconsultatie zal daarom aan geïnteresseerde vervoerders worden gevraagd hoe zij aankijken tegen deze afwijkende start-/einddatum. Mede op basis van die reacties zal worden gekozen voor een looptijd van 10 jaar, of het verschuiven van de einddatum naar december – waarbij de looptijd dus circa 9,5 jaar zal zijn.

4.4. Provinciale bijdrage

De provincie keert jaarlijks een exploitatiebijdrage uit aan de vervoerder. Het huidige budget voor de exploitatiebijdrage van de concessie Noord-Holland Noord blijft ook beschikbaar voor de nieuwe concessie.

Een aandachtspunt daarbij is dat de provincie deze bijdrage betaalt uit het Provinciefonds. De indexatie hiervan is structureel lager dan de Landelijke Bijdrage Index (LBI), die sectorbreed in het openbaar vervoer wordt gebruikt voor exploitatiebijdragen. Om te voorkomen dat hier voor de provincie een tekort ontstaat zal bij het vaststellen van de beschikbare exploitatiebijdrage voor de looptijd van de concessie rekening gehouden worden met het te verwachten verschil tussen deze beide indexen, waarbij dit wordt verdisconteerd in de voor de vervoerder beschikbare bijdrage.

Uit eerste verkennende berekeningen blijkt dat het beschikbare budget naar verwachting afdoende zou moeten zijn om (ongeveer) de omvang van het huidige voorzieningenniveau (gemeten in aantal dienstregelingsuren) voort te zetten in de nieuwe concessie. Bij tegenvallende marktprijzen kan een lichte daling van de veroveromvang echter noodzakelijk is. Het lijkt er echter niet op dat er significant gesneden moet worden in de omvang van het voorzieningenniveau. Wel kan het zo zijn dat het voorzieningenniveau anders – meer vraaggericht - ingevuld wordt als gevolg van de keuzes uit de OV-visie en deze Nota van Uitgangspunten. Het is dus niet zo dat er een garantie kan worden geboden dat de bus altijd en op alle plaatsen zal blijven rijden zoals deze nu rijdt. Meer hierover is te vinden in paragraaf 4.5.

Bij de verdere uitwerking van het voorzieningenniveau t.b.v. het Programma van Eisen zal een meer gedetailleerde berekening gemaakt worden die uitwijst of het budget inderdaad toereikend is voor de huidige omvang van het voorzieningenniveau. Mocht dit onverhoopt ongunstiger uitpakken zal een afweging gemaakt worden tussen de volgende mogelijkheden: het opplussen van de exploitatiebijdrage uit andere provinciale middelen, het verminderen van het OV-aanbod of het verhogen van de tarieven voor de reiziger (of een combinatie van deze mogelijkheden).

4.5. OV-netwerk en dienstregeling

Stroomlijnnennet als ruggengraat van het OV-netwerk

Zoals beschreven in paragraaf 4.4 is de verwachting dat het vervoeraanbod qua omvang ongeveer gelijk kan blijven aan het huidige OV-netwerk. Maar dat wil niet zeggen dat het netwerk overal hetzelfde zal blijven. De provincie wil dat het vervoer zo goed mogelijk past bij de vervoervraag. Dit zal leiden tot een grotere verscheidenheid aan vervoervormen. Grofweg zijn deze te verdelen in drie niveaus: het stroomlijnnennet, het regulier openbaar vervoer, waaronder de buurtbus, en aanvullende mobiliteitsoplossingen.

Het **stroomlijnnennet**, zoals vastgelegd in de OV-visie, vormt een stabiele en toekomstvaste ruggengraat voor het OV-netwerk in de concessie Noord-Holland Noord. Dit zijn snelle verbindingen tussen de grotere kernen, die door relatief veel reizigers worden gebruikt.

De vervoerder dient de verbindingen uit dit netwerk dan ook onverkort aan te bieden. Wel krijgt de vervoerder enige vrijheid bij het bepalen van de precieze route. Randvoorwaarde is dat hij wel gebruikt maakt van specifieke OV-infrastructuur.

De stroomlijnen rijden zeven dagen per week van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat. Op de stroomlijnen rijdt overdag minimaal twee keer per uur een bus, en in de avonduren en op zondagen minimaal één keer per uur. Van deze frequenties kan worden afgeweken, als dat in de huidige concessie ook al het geval is en/of als er aantoonbaar met bijna lege bussen gereden wordt.

Fijnmazig en vraaggericht vervoer op maat

Het stroomlijnnennet wordt aangevuld met fijnmaziger vormen van vervoer, die ervoor zorgen dat reizigers ook vanuit en naar kleinere kernen kunnen reizen. De vraag van de reiziger staat hierbij centraal. Waar er voldoende vraag bestaat, zal er **regulier openbaar vervoer** blijven rijden. De frequentie en bedieningstijden van deze reguliere buslijnen zullen worden afgestemd op de aanwezige vervoervraag. De precieze route van deze lijnen wordt door de vervoerder bepaald: die is immers de vervoerkundige expert. De provincie stelt daarom functionele eisen aan de ontsluiting van kernen met voldoende vervoervraag.

Tot het regulier openbaar vervoer behoort ook de **buurtbus**. De huidige concessie telt tien buurtbuslijnen, die door vrijwilligers worden gereden. De vervoerder van de concessie zorgt voor de busjes op deze lijnen en faciliteert de buurtbusorganisaties bij de uitvoering. De buurtbus is een goed functionerende en vaak hoog gewaardeerde vorm van vervoer op lijnen met relatief weinig reizigers. De provincie kiest er daarom voor om de huidige buurtbuslijnen voort te zetten.

Daar waar onvoldoende vervoervraag is voor een reguliere buslijn zal gezocht worden naar een passende oplossing. Dat kan een buurtbus zijn, maar er kan ook worden gedacht aan andere oplossingen. Te denken valt aan flexibele buslijnen die op afroep

rijden, maar er zou zelfs gedacht kunnen worden aan hele nieuwe oplossingen, zoals ‘dorpsdeelauto’s’ en ‘digitaal liften’. Dit hele palet aan oplossingen noemen wij **aanvullende mobiliteitsoplossingen**. De huidige pilot met de Texelhopper is een voorbeeld van een aanvullende mobiliteitsoplossing.

De vervoerder wordt in de aanbesteding uitgedaagd met slimme oplossingen te komen die de vervoervraag beter bedienen dan de traditionele stads- of streekbus. De provincie stelt ook hier functioneel kaders over de bereikbaarheid van kernen en bestemmingen. Binnen deze kaders wordt de vervoerder uitgedaagd om met slimme oplossingen te komen.

Het OV-netwerk dat bij de start van de concessie gerealiseerd wordt, is niet in beton gegoten, maar kan tijdens de concessie flexibel worden aangepast op veranderingen in de vervoervraag. Zie paragraaf 4.10.

4.6. Materieel: comfort voor de reiziger

Toegankelijk, comfortabel en wervend materieel

Voor reizigers is het materieel belangrijk: je moet er lekker in zitten, het moet er schoon zijn van binnen en van buiten en het moet er prettig zijn. Een belangrijke randvoorwaarde is dat het materieel toegankelijk is, ook voor mensen met een beperking. De provincie zal in het Programma van Eisen dan ook hoge eisen stellen aan de toegankelijkheid van het materieel.

Om kapitaalvernietiging tegen te gaan dient de nieuwe vervoerder de buurtbussen uit de huidige concessie over te nemen, die tijdens de looptijd van de huidige concessie zijn aangeschaft met subsidie van de provincie. Die buurtbussen zullen bij de start van de nieuwe concessie drie tot vijf jaar oud zijn. Dit betekent dat de buurtbussen gedurende de looptijd van de concessie moeten worden vervangen. Deze vervanging zal gebeuren op kosten van de vervoerder.

Wat betreft comfort stelt de provincie een reeks basiseisen in het Programma van Eisen. De invulling van het comfort van de bus wordt door de vervoerder bepaald.

Als onderdeel van de Klantinterface (zie paragraaf 4.8) kan de vervoerder bijvoorbeeld ook een passende *branding* aanbieden, die kan helpen het vervoer wervend én inzichtelijk te maken, bijvoorbeeld door een aparte huisstijl voor de snelle en frequente stroomlijnen, zodat deze makkelijk herkenbaar voor de reiziger zijn.

Materieel dat past bij de vervoervraag

Ook voor de materieelkeuze streeft de provincie naar vervoer dat past bij de vervoervraag. Op lijnen met voldoende vervoervraag is dit een reguliere bus, of bij grotere vervoervraag een gelede bus. Echter, op lijnen met een (structureel) lagere vervoervraag wil de provincie voorkomen dat er vooral lucht wordt vervoerd. Hier wordt de vervoerder uitgedaagd om passend (kleiner) materieel en daarmee een meer duurzame oplossing aan te bieden. In de aanbesteding vraagt de provincie daarom

een Capaciteitsplan uit, waarin de vervoerder onderbouwt dat de gekozen vervoercapaciteit past bij de vervoervraag en bij de weginrichting / ruimtelijke omgeving (bijvoorbeeld geen onnodig grote bussen over smalle wegen).

Een aandachtspunt hierbij is dat pieken in de vervoervraag het soms nodig zullen maken dat er in de spits wel een grote bus rijdt. Voorkomen moet worden dat het Capaciteitsplan prijsopdrijvend gaat werken, omdat de vervoerder voor deze lijnen een grote én een kleine bus moet aanschaffen. Hier zal een zorgvuldige balans in gekozen moeten worden.

4.7. Materieel: milieu en duurzaamheid

Zero emissie is een need-to-have

De provincie Noord-Holland kiest voor duurzaam openbaar vervoer. De ontwikkelingen op het gebied van duurzame aandrijving gaan snel. Het wordt steeds beter haalbaar om openbaar vervoer zonder lokale uitstoot, ofwel zero emissie, uit te voeren – en de verwachting is dat deze ontwikkelingen de komende jaren alleen maar sneller gaan. De provincie vindt daarom een volledige transitie naar Zero emissie geen *nice-to-have*, maar een *need-to-have*. De verwachting is dat dit uiterlijk in 2025 haalbaar is, conform de ambitie van de landelijke Green deal Zero emissie busvervoer, maar mogelijk al eerder.

De vervoerder wordt daarom verplicht tijdens de looptijd van de concessie volledig over te schakelen naar Zero emissie voertuigen. Uiterlijk in 2025 moet dit volledig gebeurd zijn, maar via de gunningscriteria wordt de vervoerder geprikkeld om al eerder zo veel mogelijk over te stappen naar Zero emissie: hoe eerder en hoe meer Zero emissie voertuigen, hoe beter de beoordeling. Bovendien wordt de vervoerder ook beter beoordeeld als hij in de transitieperiode naar Zero emissie zo schoon mogelijke voertuigen inzet. Als ondergrens geldt hierbij dat nieuwe bussen moeten voldoen aan de strenge Euro VI-norm.

Daarnaast is het ten behoeve van de transitie naar zero emissie toegestaan om bestaande bussen in te zetten. Voor deze voertuigen geldt als ondergrens de Euro V/EEV-norm. Deze bussen mogen maximaal 12 jaar oud zijn, en moeten op enig moment tijdens de concessie vervangen worden door zero emissie-voertuigen.

Duurzaamheid is meer dan uitstoot alleen

De provincie zoekt een vervoerder die verder kijkt dan de uitstoot van de bus zelf, maar bij wie duurzaamheid in de genen zit. Daarom prikkelt de provincie de vervoerder om zijn hele bedrijfsvoering te vergroenen, maar ook de ambities op onderwerpen als circulaire economie en het tegengaan van geluidsoverlast. In zijn inschrijving moeten inschrijvers onderbouwen hoe zij duurzaamheid doorvoeren in de hele bedrijfsvoering, van de onderhoudswerkplaats tot het kantoor van de vervoerder.

4.8. De Klantinterface

Vervoerder verantwoordelijk voor een goede en begrijpelijke klantinterface

De vervoerder heeft op allerlei manieren contact met de reiziger: hij communiceert reisinformatie aan de reiziger, hij verleent service aan de reiziger, ontvangt opbrengsten van die reiziger en hij probeert via marketing meer reizigers te trekken. Dit geheel aan interactie tussen vervoerder en reiziger noemen we de **klantinterface**.

Om het openbaar vervoer aantrekkelijk(er) te maken en te houden voor de reiziger is het belangrijk dat de vervoerder werkt aan een goede en begrijpelijke klantinterface. Minimaal moet de basis op orde zijn: goede reisinformatie, serviceverlening en betaalgemak. Maar de provincie wil de vervoerder uitdagen om een stap verder te gaan. Te denken valt aan een wervende *branding* voor de verschillende vervoerproducten (stroomlijnen, reguliere lijnen en aanvullende mobiliteitsoplossingen) die overal wordt doorgevoerd (huisstijl van de voertuigen, op reisinformatie, etcetera). Maar ook aan slimme *apps* met reisinformatie, marketingacties in combinatie met lokale ondernemers, etcetera.

De provincie verwacht, kortom, dat de vervoerder zijn expertise gebruikt om de klantinterface te benutten om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor zowel bestaande als potentiële reizigers. Daarom stelt de provincie op deze thema's een eisenpakket vast met zaken die in ieder geval geboden dienen te worden. Via de gunningscriteria wordt de vervoerder geprikkeld de gewenste stap verder te zetten.

Begrijpelijke reisinformatie, overal en altijd

Op het gebied van reisinformatie en serviceverlening bestaat het eisenpakket in ieder geval uit informatie op (mobiel) internet, op de halte en in het voertuig. Het gaat hierbij niet alleen om informatie over de dienstregeling, maar ook om real-time informatie over vertragingen en verstoringen. Bovendien dient de vervoerder (real-time) data aan te leveren aan landelijke servers (NDOV/GOVI). Deze data kunnen worden benut om informatiepanelen op de halte (DRIS) aan te sturen, maar kunnen ook worden gebruikt door derde partijen om bijvoorbeeld innovatieve *apps* met informatie aan te bieden.

Ook wordt van de vervoerder verwacht dat hij goede service aan de reiziger verleent. Daarom worden ook aan de klantenservice eisen gesteld in het Programma van Eisen. Dit omvat eisen aan de bereikbaarheid van de klantenservice, maar ook eisen aan de afhandeling van binnengekomen klachten. En ook hier wordt de vervoerder uitgedaagd net een stap verder te zetten, bijvoorbeeld door het bieden van uitmuntende *webcare* via social media.

Tarieven: een passende prijs, gemakkelijk betalen

Voor openbaar vervoer mag van de reiziger een passende prijs worden gevraagd. Die prijs moet niet dusdanig hoog zijn dat het OV voor reizigers onaantrekkelijk gaat

worden. De provincie streeft ernaar om het kilometertarief in de nieuwe concessie gelijk te houden aan de hoogte van het tarief in de overige concessies (Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek) van de provincie.

Reizigers moeten ook gemakkelijk kunnen betalen voor hun rit. De OV-chipkaart is uitgangspunt in de concessie. De provincie stelt daarbij eisen aan het distributienetwerk van verkoop- en oplaadpunten. De vervoerder wordt daarbij uitgedaagd om een netwerk aan te bieden dat voor zo veel mogelijk reizigers toegankelijk is. Verkoop en distributie via internet kunnen daarbij een grote rol spelen, maar ook nieuwe betaalwijzen, zoals betalen met bankpas of smartphone.

Reizigers vergeten soms om uit te checken met hun OV-chipkaart. De provincie wil dat geld dat niet wordt teruggeclaimd door de reiziger terugvloeit in het openbaar vervoer, in plaats van naar de vervoerder. In de uitvraag zullen de vervoerders gevraagd worden om met voorstellen te komen hoe dit geld terugvloeit in het openbaar vervoer.

4.9. Sociale veiligheid

De vervoerder is verantwoordelijk voor de sociale veiligheid in de voertuigen. Landelijk is in de Taskforce Sociale Veiligheid afgesproken om sociale veiligheid geen onderwerp te maken waarop geconcentreerd wordt.

In de aanbesteding zal de provincie een hoog basisniveau eisen, waaraan alle vervoerders moeten voldoen, met o.a. eisen aan camera- en menselijk toezicht in de bussen. Tijdens de implementatieperiode dient de vervoerder in samenspraak met de provincie een sociaal veiligheidsplan te maken. In dit plan wordt de situatie qua sociale veiligheid geanalyseerd en worden er concrete maatregelen beschreven om de sociale veiligheid te waarborgen. Mochten er voor deze maatregelen additionele financiering nodig zijn kan de provincie hier op dat moment over besluiten. Het sociaal veiligheidsplan wordt jaarlijks herzien.

4.10. Flexibiliteit en doorontwikkeling

Een ademende concessie

De wereld staat niet stil tijdens de looptijd van de concessie. De ruimtelijke ordening verandert en vervoerpatronen veranderen mee. Nieuwe technologische ontwikkelingen maken het mogelijk om beter in te spelen op de vraag van de reiziger. Het is dus belangrijk dat de concessie niet in beton gegoten is. De provincie Noord-Holland kiest daarom voor een *ademende concessie*: een concessie met voldoende flexibiliteit om mee te bewegen met deze ontwikkelingen.

De concessie zal daarom heldere kaders kennen waarbinnen het vervoer doorontwikkeld kan worden. Deze kaders bestaan bijvoorbeeld uit de eerder

omschreven ontsluitingsnormen voor kernen, en uit de eisenpakketten aan duurzaamheid en aan de klantinterface. Maar ook deze kaders kunnen gaan knellen in de loop van de tijd. Daarom wordt op de diverse thema's een cyclus ingebouwd waarbij deze kaders elke 3 á 4 jaar herzien kunnen worden, binnen de geldende aanbestedingsregels. De vervoerder wordt aan het einde van die periode gevraagd om met een voorstel te komen voor die herziening. De provincie besluit over het herzien van de kaders. Uitgangspunt is dat (bij gelijkblijvend budget) de kwaliteit voor de reiziger niet achteruit gaat, en waar mogelijk vooruit gaat.

Ontwikkelfunctie primair bij de vervoerder

De provincie Noord-Holland ziet de vervoerder als de partij die primair verantwoordelijk is voor de (door)ontwikkeling van het vervoeraanbod. De vervoerder heeft immers de meeste expertise over zowel de vraag van de reiziger als over zijn eigen exploitatie – en kan dus als beste die exploitatie afstemmen op de vraag.

Van de vervoerder wordt daarom verwacht dat hij zich actief inzet voor de doorontwikkeling van het vervoer. Dit houdt onder meer in dat hij jaarlijks een nieuw vervoerplan ontwikkelt en uitwerkt tot een concrete dienstregeling. Ook verwacht de provincie jaarlijks een nieuw marketingplan van de vervoerder. Op andere vlakken verwacht de provincie dat de vervoerder waar en wanneer mogelijk inspeelt op nieuwe ontwikkelingen, zoals nieuwe vormen van reisinformatie.

Stakeholders nadrukkelijk betrokken bij ontwikkeling

Dat de vervoerder primair verantwoordelijk is, wil echter niet zeggen dat hij de ontwikkeling van het vervoer alleen uitvoert. De provincie zit nadrukkelijk aan tafel en overlegt op regelmatige basis met de vervoerder over de doorontwikkeling.

Van de vervoerder wordt bovendien verwacht dat hij andere stakeholders, waaronder gemeenten, scholen en grote zorginstellingen, betreft bij de ontwikkeling van het vervoer. Van de vervoerder wordt ook gevraagd om een scholencoördinator in te zetten, die het scholierenvervoer in goede banen leidt en als aanspreekpunt voor scholen fungeert. Ook dient de vervoerder een vaste coördinator voor de buurtbussen te hebben, die tevens aanspreekpunt is voor de buurtbusverenigingen.

Reizigersadviesraad ROCOV-Noord Holland wordt vanzelfsprekend ook betrokken bij de ontwikkeling van plannen. Op een aantal thema's worden de plannen ook (wettelijk) formeel voorgelegd aan het ROCOV.

4.11. Concessiebeheer

Sturingsinstrumenten: een prikkel voor goede prestaties

Van de vervoerder wordt verwacht dat hij zich houdt aan de bepalingen uit het bestek en aan hetgeen hij in zijn inschrijving beloofd heeft. Maar nog belangrijker: van de vervoerder wordt verwacht dat hij zich inspant om de reiziger goed openbaar vervoer te bieden, en waar mogelijk meer reizigers aan te trekken.

Een belangrijk sturingsinstrument is daarbij de opbrengstverantwoordelijkheid. De reizigersopbrengsten vloeien in de concessie naar de vervoerder. Deze heeft dus een direct belang bij meer reizigersopbrengsten. De prikkel om een goede kwaliteit aan de reiziger te leveren wordt versterkt door een bonus-malusregeling op de OV-Klantenbarometer: presteert de vervoerder goed, dan ontvangt hij een bonus. Blijft de prestatie achter, wordt een malus opgelegd.

De provincie zal door middel van monitoring toezien op de uitvoering van de concessie. Van de vervoerder wordt gevraagd dat hij deugdelijke monitoringsinformatie verstrekt aan de provincie. Daarnaast kan de provincie altijd zelf onderzoek doen naar uitvoering van de concessie. Mochten onverhoopt overtredingen van de concessievoorwaarden geconstateerd worden dan kan de provincie boetes opleggen. Onderdeel van de boeteregeling is een verbetertraject, waarbij als de overtreding voor het eerst wordt geconstateerd de vervoerder een kans krijgt om zijn prestatie op dit punt te verbeteren.

Goede afspraken over omleidingen

Bij concessiebeheer horen ook goede afspraken over omleidingen en stremmingen. Soms kan de bus niet over de vastgelegde route rijden vanwege bijvoorbeeld onderhoudswerkzaamheden of evenementen. Ook in dat soort situaties moet de reiziger een goede vervoervoorziening worden geboden. In de concessie worden duidelijke afspraken gemaakt over de procedures in dit soort situaties. Provincie, vervoerder en wegbeheerder moeten elkaar bij omleidingen en stremmingen tijdig informeren en de tijdelijke oplossing goed met elkaar afstemmen.

De provincie streeft daarbij ook naar duidelijke afspraken over financiën. De vervoerder kan de kosten - per project - boven de € 5000,- (berekend op basis van het meer-/minderwerk tarief, prijspeil 2014 en excl. BTW) in rekening brengen bij de provincie.

Bijlage 1: Planning

De aanbesteding van de concessie Noord-Holland Noord kent de volgende processtappen:

- | | | |
|-----|----------------------------|--|
| 1. | 17 november 2015 | Vaststellen door Gedeputeerde Staten van de NvU met de belangrijkste keuzes in de aanbesteding |
| 2. | Q4 2015 / Q1 2016 | Voorleggen aan en bespreken in PS-commissie M&F en met gemeenten en consumentenorganisaties; marktconsultatie met vervoerders; |
| 3. | Eind Q1 2016 | Gedeputeerde Staten geeft het ontwerp PvE vrij voor inspraak |
| 4. | Begin Q2 2016 | Bespreken ontwerp PvE in PS-commissie M&W, gemeenten en consumentenorganisaties |
| 5. | Q2 2016 | Sluitingsdatum reacties ontwerp PvE |
| 6. | Eind Q2 2016 | Vaststellen door Gedeputeerde Staten van PvE en Bestek (eind Q2 2016); |
| 7. | 7 Juli 2016 | Publicatie Bestek |
| 8. | 8 december 2016 | Inleveren van de offertes door vervoerbedrijven |
| 9. | Q1 2017 | Gunning door Gedeputeerde Staten van de concessie aan de winnende vervoerder |
| 10. | Q2 2017 | Gunning onherroepelijk |
| 11. | September 2017 - juni 2018 | Implementatieperiode voor de winnende vervoerder |
| 12. | 22 juli 2018 | Start uitvoering van de concessie door de winnende vervoerder |

Het Rocov (gebiedskamer Noord-Holland Noord), heeft een wettelijk adviesrecht als een ontwerp-PvE wordt opgesteld. Ook krijgen de inliggende gemeenten en de leden van Provinciale Staten de gelegenheid om een reactie te geven op het ontwerp PvE, evenals de omliggende concessieverleners. Vervolgens wordt het definitieve PvE door GS vastgesteld.

Tegelijkertijd worden ook de andere onderdelen van het bestek opgesteld:

- Concept Concessiebeschikking, inclusief Subsidiebeschikking en Uitvoeringsovereenkomst;
- Aanbestedingsleidraad.

In het bestek worden tevens financiële bepalingen opgenomen over de exploitatiebijdrage, meer-/minderwerk, bonus/malus en boetes. Ook worden procedurele afspraken tussen concessieverlener en concessiehouder vastgelegd over onder meer doorontwikkeling van de concessie, flexibiliteit en concessiebeheer.

De aanbestedingsleidraad heeft puur betrekking op de aanbesteding. Hierin staan de eisen die gelden voor de inschrijver en de inschrijvingen. In de aanbestedingsleidraad staat ook aangegeven op welke wijze de concessie gegund gaat worden. De aanbestedingsleidraad is van belang tijdens het proces van inschrijven en gunnen. Na de (onherroepelijke) gunning heeft de aanbestedingshandleiding geen betekenis meer.

Bijlage 2: Kengetallen Noord-Holland Noord^{*)}

Aantal instappers:	5,8 miljoen
Aantal reizigerskilometers:	76,9 miljoen (op basis van ov-chipkaartgegevens met ophoging voor papierenkaartjes)
Aantal buurtbusprojecten:	9
Aantal buurtbussen:	16
Opbrengsten Reizigers (direct)	€ 10,1 miljoen
Opbrengsten OV-Studentenkaart	€ 4,0 miljoen
Totaal reizigersopbrengsten	€ 14,1 miljoen
Provinciale bijdrage	€ 17,6 miljoen
Totale kosten concessie	€ 31,8 miljoen
Kostendeckingsgraad	45%
Klantwaardering algemeen:	7,7
Sociale veiligheid algemeen:	8,1

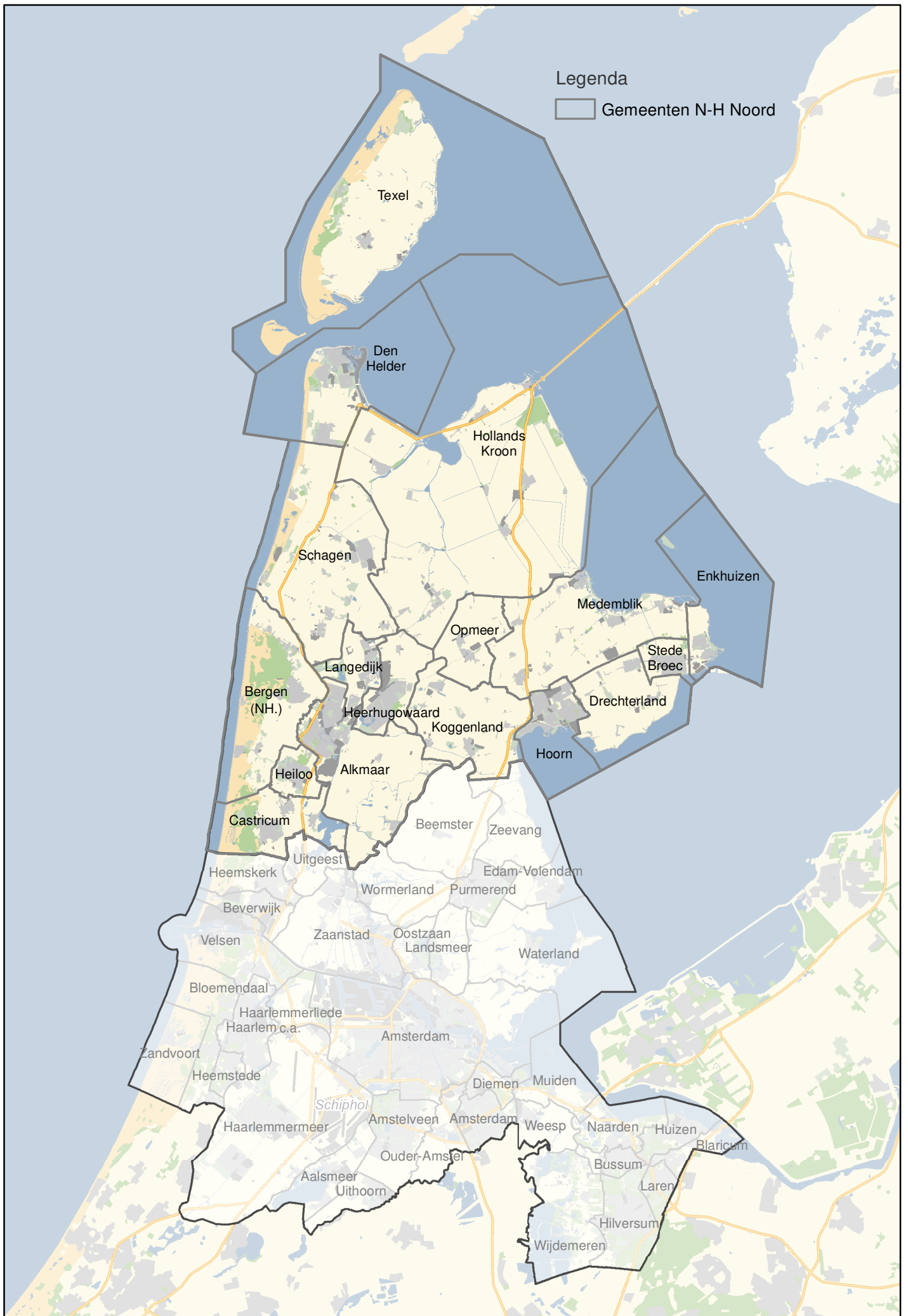
^{*)} cijfers over het jaar 2014

Bijlage 3: Overzicht gemeenten en kaart concessiegebied

Alkmaar
Bergen
Castricum
Den Helder
Drechterland
Enkhuizen
Heerhugowaard
Heiloo
Hollands Kroon
Hoorn
Koggenland
Langedijk
Medemblik
Opmeer
Schagen
Stede Broec
Texel

Legenda

Gemeenten N-H Noord



Bijlage 4: Overzichtskaart stroomlijnen

Legenda

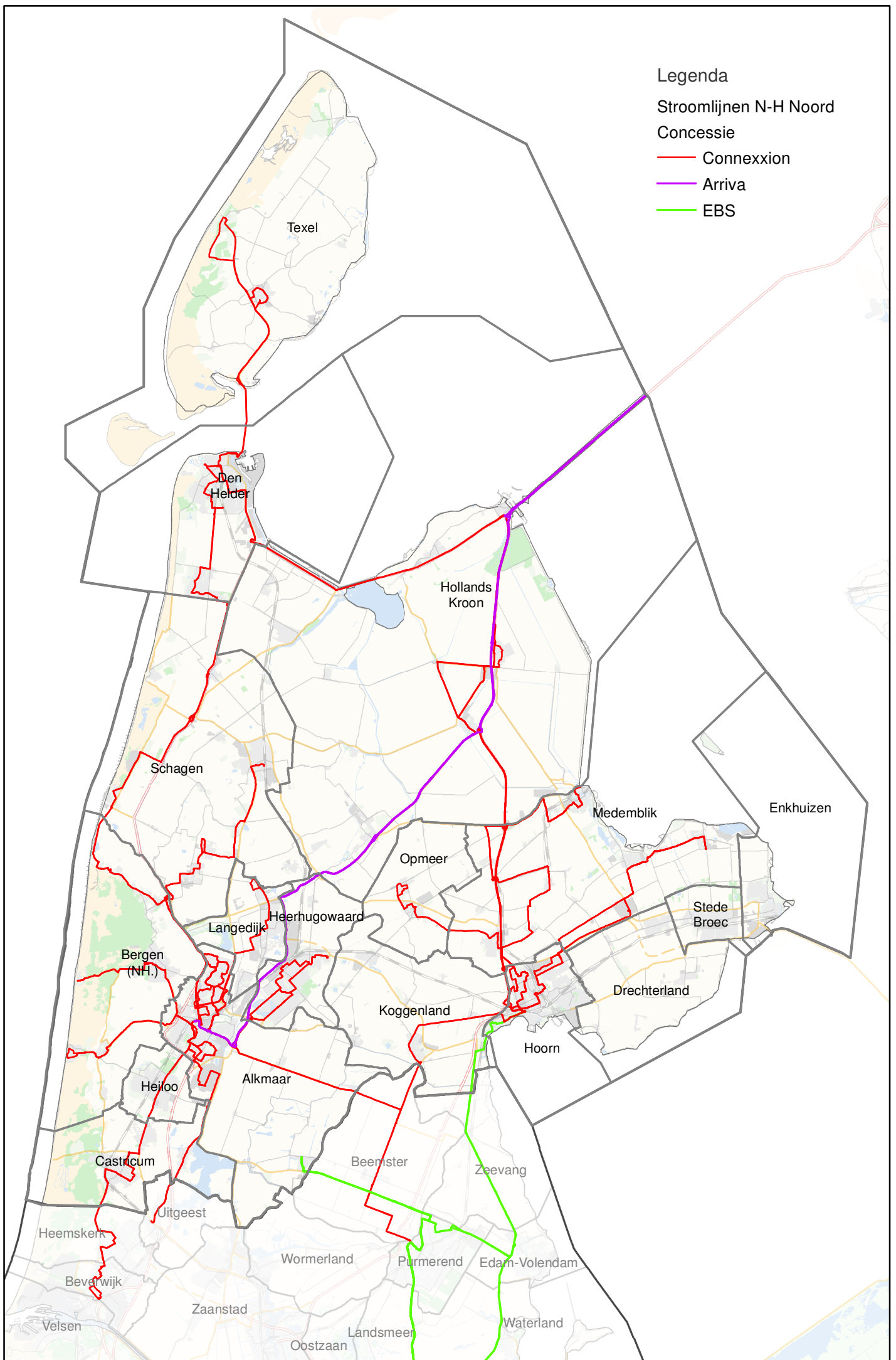
Stroomlijnen N-H Noord

Concessie

— Connexxion

— Arriva

— EBS



Provincie Noord-Holland

BEL/VV

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Telefoon (023) 5143403

postmar@noord-holland.nl

Fax (023) 514 3030

Houtplein 33

Haarlem, 2012 DE

www.noord-holland.nl