

Concept Nota van Uitgangspunten

Concessieverlening NoordWest
Noord-Holland (NWNH)

CONCEPT

VOORWOORD

Deze concept Nota van Uitgangspunten is de eerste stap in een voor de provincie belangrijk traject, het verlenen van een nieuwe concessie die in 2028 in zal gaan.

De ‘Visie Publieke Mobiliteit’ biedt de lezer een duidelijk beeld van de ambitie van de provincie op het gebied van openbaar vervoer in verschillende verschijningsvormen: de ketenreis van deur tot deur en deelmobiliteit als samenhangende onderdelen van publieke mobiliteit.

Een middel om delen van de ambitie te realiseren is het verlenen van een nieuwe concessie voor het openbaar vervoer. Deze Nota van Uitgangspunten biedt de lezer een beeld van de uitgangspunten die we bij de concessieverlening voor het openbaar busvervoer hanteren.

Meer dan ooit moeten we in kunnen spelen op veranderingen. De contracten moeten zodanig flexibel zijn dat mee veranderen mogelijk is. Niet alleen bij de concessieverlening maar ook gedurende de concessieperiode. Goed openbaar vervoer voor onze reizigers, een dragend en robuust busnetwerk, is een grote opgave waar de provincie graag aan werkt. Gelukkig kunnen we hierin samenwerken met de wegbeheerders, andere overheden en in de nabije toekomst de nieuwe concessiehouder!



Jeroen Olthof
Gedeputeerde Mobiliteit

INHOUD

1	Inleiding	4
1.1	Rol en positie Nota van Uitgangspunten	4
1.2	Concessieverlening via een openbare aanbesteding	4
1.3	Juridische grondslag voor de concessie	5
2	Trends en ontwikkelingen	7
2.1	Koppeling met Perspectief Mobiliteit	7
2.2	Koppeling met de visie Publieke Mobiliteit	7
2.3	Financiële ontwikkelingen	8
2.4	Infrastructurele ontwikkelingen en ambities uit het Regionaal TBOV 2040 Noord-Holland/Flevoland	9
2.5	Hoofdthema's en uitdagingen voor het ov in Noord-Holland	10
3	Wat willen we bereiken met deze aanbesteding	11
3.1	Doelen van openbaar vervoer en middelen om dat te bereiken	11
3.2	Doelen voor de aanbesteding	12
3.3	Marktspanning	12
4	Uitgangspunten	13
4.1	Beste kwaliteit voor reiziger binnen financiële kaders	13
4.2	Beheersbare concessie voor beide partijen	16
4.3	Invulling geven aan – en meebewegen met – maatschappelijke ontwikkelingen	18

INLEIDING

1.1 ROL EN POSITIE NOTA VAN UITGANGSPUNTEN

De concept Nota van Uitgangspunten (hierna NvU) is gebaseerd op de – nog vast te stellen – Visie Publieke Mobiliteit. In die visie staat hoe het openbaar vervoer er in de toekomst uit moet zien. Het gaat bij publieke mobiliteit niet om meer, maar vooral om beter en ander (openbaar) vervoer. Denk aan treinen, bussen, maar ook deelfietsen en deelauto's. Passend bij de wensen van de reiziger. In de NvU zijn de hoofdlijnen voor de nieuwe concessie voor het regionaal busvervoer vastgelegd. Voor de andere vervoersvormen moet nog uitgewerkt worden hoe de Provincie Noord-Holland daar invulling aan gaat geven.

Op 15 juli 2028 eindigen de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. Op grond van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) is het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland (GS) concessieverlener voor het vervoer in beide gebieden/concessies. Door middel van een aanbesteding gunnen GS de concessie aan een nieuwe vervoerder.

Een concessieverlening is een moment om het ovaanbod 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. Daarbij spelen ook externe ontwikkelingen als het herstel na corona, hoge inflatie en chauffeurstekorten een belangrijke rol.

In deze **concept Nota van Uitgangspunten** (hierna NvU) zijn de hoofdlijnen voor de nieuwe concessie vastgelegd. De huidige concessiegebieden worden samengevoegd tot één concessiegebied: "NoordWest Noord-Holland (NWNH)". Dit betekent dat er één vervoerder komt die het openbaar vervoer mag verzorgen dat nu nog gereden wordt in de bestaande concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord. De argumentatie voor deze keuze is te vinden in hoofdstuk 4 bij de hoofdkeuzes.

1.2 CONCESSIEVERLENING VIA EEN OPENBARE AANBESTEDING



Deze NvU is de eerste officiële stap in het aanbestedingsproces. In de NvU worden de strategische keuzes beschreven die de

provincie maakt in het kader van de aanbesteding. Hierin komen zaken aan bod zoals de doelstelling van de aanbesteding, hoe te komen tot een optimale inrichting van de concessie (concessieduur, rolverdeling concessieverlener-concessiehouder, etc.), de te volgen aanbestedingsprocedure, en de hoogte en wijze van subsidiering. Dit alles met als doel een aantrekkelijk openbaar vervoer product te realiseren voor de reizigers. De NvU wordt vastgesteld door Provinciale Staten (PS).



Op basis van de NvU wordt vervolgens het Programma van Eisen (PvE) uitgewerkt, dat de basis vormt voor het bestek, de daadwerkelijke uitvraag aan marktpartijen. Het PvE beschrijft de minimumeisen die aan de nieuwe vervoerder worden gesteld. Dit zijn eisen op het gebied van uitvoering, materieel en duurzaamheid, marketing, tarieven, omgaan met de reizigers, veiligheid, monitoring etc. Dit proces start met het opstellen van een ontwerp PvE. Dit ontwerp wordt ter advies aan PS en de stakeholders (zoals ROCOV, gemeenten en omliggende vervoersautoriteiten) voorgelegd. Na verwerking van de reacties wordt het definitieve PvE door GS vastgesteld, waarna het onderdeel wordt van het bestek. Dit PvE heeft zowel een functie bij de inschrijving als tijdens de concessieperiode. Voor het PvE zal een participatietraject worden opgesteld.



Vervolgens wordt de aanbesteding de markt op gezet middels een bestek. Het bestek is met al haar bijlagen een technische en juridische uitwerking van het PvE. In het bestek wordt ook ingegaan op welke wijze de inschrijvingen van deelnemende vervoerders worden beoordeeld, en worden de afspraken en subsidies voor de concessieperiode vastgelegd. Via een verplichte Europese aanbesteding worden vervoerders uitgenodigd om een bod in te dienen op de concessie(s). Uiteindelijk bepalen GS welke inschrijver de concessie gegund krijgt, op basis van een van tevoren vastgesteld gunningsmodel.



Tot slot volgt de implementatie en ingang van de nieuwe concessie. Tijdens de implementatietermijn wordt toegewerkt naar de start van de concessie. Deze periode duurt tenminste 18 maanden.

In onderstaande tabel zijn de verschillende stappen uitgezet in de tijd.

	Periode van	tot en met
Fase 1: Beleid		
Opstellen Visie Publieke Mobiliteit Opstellen NvU	Oktober 2023 September 2023	Juni 2024 December 2024
Besluit samenvoegen HIJ & NHN	Februari 2024	April 2024
Vrijgave voor advies concept Visie Publieke Mobiliteit door GS	December 2023	
Adviesperiode concept Visie Publieke Mobiliteit	December 2023	Eind april 2024
Vrijgave voor advies concept NvU	1 juni 2024	
Adviesperiode concept NvU	1 juni 2024	19 juli 2024
Definitieve Visie Publieke Mobiliteit, vaststelling PS		Juni 2024
Definitieve NvU, vaststelling PS		December 2024/Q1 2025
Fase 1a: Ontwikkelen strategische assets	n.t.b.	n.t.b.
Fase 2: Voorbereiden aanbesteding		
Ontwerp Programma van Eisen	December 2024	Maart 2025
Ontwerp PvE vaststelling GS		Maart 2025
Ontwerp PvE bespreken met PS	Maart/april 2025	
Adviesperiode ontwerp PvE	Maart 2025	juli 2025
Bestek, inclusief definitief PvE vastgesteld door GS		Maart 2026
Fase 3: Aanbesteding en beoordeling		
Inschrijfperiode	April 2026	Augustus 2026
Beoordeling	Augustus 2026	November 2026
Gunning	December 2026	
Bezwaartermijn en afronding	December 2026	Januari 2027
Fase 4: Implementatie		
Implementatieperiode	Januari 2027	Juli 2028
Start concessie NWNH	16 juli 2028	

1.3 JURIDISCHE GRONDSLAG VOOR DE CONCESSIE

De provincie Noord-Holland is bevoegd om concessies te verlenen voor het openbaar vervoer (geen trein) in de gebieden Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond, en Gooi en Vechtstreek. De Vervoerregio Amsterdam heeft die bevoegdheid voor het gebied rondom groot Amsterdam en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voor de treinverbindingen op het Hoofdrailnet (alle personen-spoorverbindingen binnen de provincie Noord-Holland vallen onder het Hoofdrailnet).

De grondslag voor de concessieverlening is vastgelegd in de [Wp 2000](#), het Besluitpersonenvervoer 2000 ([Bp 2000](#)) en de Europese Verordening ([EG](#)) [1370/2007](#) (PSO-verordening)¹. De PSO-verordening vormt het EU-rechtelijke kader voor de verlening van openbare dienstcontracten voor openbaar vervoer per spoor en over de weg. In Nederland hebben deze openbare dienstcontracten de vorm van concessies in de zin van de Wp2000. De Wp2000 vormt de wettelijke basis voor het verlenen van een concessie voor het openbaar vervoer, en bevat de belangrijkste regels met betrekking tot de verlening en aanbesteding van ov-concessies. Het Bp2000 bevat tot slot nadere regels ter uitwerking van de Wp2000.

¹ Ten aanzien van de aanbesteding van concessies maakt de PSO-verordening onderscheid tussen concessies waarbij het exploitatierisico bij de vervoerder ligt (in aanbestedingsrechtelijke zin: dienstenconcessies) en concessies waarbij het exploitatierisico bij de opdrachtgever ligt (in aanbestedingsrechtelijke zin: overheidsopdrachten). Voor de aanbesteding van concessies behorend tot de eerste categorie (dienstenconcessies) gelden enkel de regels die zijn opgenomen in artikel 5 van de PSO-verordening. Concessies die kwalificeren als overheidsopdracht moeten – op grond van artikel 5 lid 1 PSO-verordening – worden aanbesteed conform Richtlijn 2014/24/EU of 2014/25/EU. Aangezien de provincie Noord-Holland in haar hoedanigheid van concessieverlener geen speciale-sectorbedrijf is, is in dat geval de Richtlijn 2014/24/EU van toepassing. Deze richtlijn is in Nederland via de herziene Aanbestedingswet 2012 (juli 2016) geïmplementeerd.

Aan de concessie worden door GS voorschriften verbonden als bedoeld in artikel 32 Wp2000. Daarbij worden eisen gesteld aan de voorwaarden voor de exploitatiesubsidie. De inhoudelijk eisen aan het vervoer worden opgenomen in het PvE. Inschrijvers worden via het gunningsmodel aangemoedigd om het juiste vervoer met de juiste kwaliteit aan te bieden. Wat de winnende vervoerder aanbiedt moet hij ook realiseren, diens offerte maakt onderdeel uit van de concessie. Dit maakt dat de provincie de gegunde vervoerder kan aanspreken op het nakomen van het toegezegde aanbod.

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

TRENDS EN ONTWIKKELINGEN

2.1 KOPPELING MET PERSPECTIEF MOBILITEIT

Provinciale Staten van Noord-Holland hebben in 2021 het Perspectief Mobiliteit vastgesteld. Dit Perspectief Mobiliteit geeft, als uitwerking van de Omgevingsvisie, inzicht in de trends en verwachte ontwikkelingen op het gebied van verstedelijking en bereikbaarheid, en een uitwerking van de principes op deze thema's.

De belangrijkste inzichten uit het Perspectief Mobiliteit zijn:

- De Provincie Noord-Holland heeft een grote opgave qua ruimtelijke ontwikkelingen, maar ook grote verschillen in gebied. De grootste groei in woningen vindt plaats in de Metropoolregio Amsterdam (MRA), rond Alkmaar en rond Hoorn. De groei van werkgelegenheid vindt voor het grootste deel plaats rondom Amsterdam en Schiphol;
- Het Daily Urban System van Amsterdam dijt steeds verder uit. Een deel van Noord-Holland Noord (Alkmaar/Heerhugowaard en West-Friesland) komt steeds meer in beeld bij woningzoekenden vanuit de regio MRA. Dat betekent dat de grootste mobiliteitsgroei met name binnen de MRA, tussen Alkmaar/Hoorn-MRA en tussen MRA-rest van de Randstad plaatsvindt;
- De voorzieningen in kleine kernen staan onder druk. Het wordt belangrijker om vanuit de kleine kernen in de grotere steden te komen. Tegelijkertijd is het niet meer overal mogelijk om regulier openbaar vervoer naar deze kernen aan te bieden, wegens te weinig reizigers en te hoge kosten;
- Er ligt een grote klimaat- en leefbaarheidsopgave. We willen bijdragen aan de reductie van 55% van CO₂-uitstoot in 2030 (t.o.v. 1990), en in 2050 willen we dat Noord-Holland volledig klimaatneutraal is. Dat vraagt om een andere energiebron van de voertuigen, maar ook om ander mobiliteitsgedrag.

Om in te spelen op deze ontwikkelingen zet de provincie Noord-Holland in haar mobiliteitsbeleid in op de volgende drie pijlers:

1. **Verminder:** voorkomen van (de groei van) mobiliteit door minder te reizen door slimme ruimtelijke ordeningen en verminderen

piekdruk door meer buiten de spits te reizen (o.a. werkgeversaanpak, mogelijk prijsbeleid);

2. **Verander:** inzetten op een verschuiving van gebruik van vervoerwijzen richting duurzame en ruimte-efficiënte vervoerwijzen (lopen, fiets, ov, water, deelmobiliteit, elektrische (deel)auto) door in deze modaliteiten te investeren en het inzetten op mobiliteitsmanagement;
3. **Verbeter:** beter benutten van beschikbare infrastructuurnetwerken, verduurzaming van voertuigen (zero emissie) en verbeteren van de verkeersveiligheid.

2.2 KOPPELING MET DE VISIE PUBLIEKE MOBILITEIT

Juni 2024 wordt de Visie Publieke Mobiliteit vastgesteld door PS van Noord-Holland. Deze visie geeft de uitwerking van het beleid zoals ingezet met het perspectief Mobiliteit op het gebied van publieke mobiliteit, waaronder openbaar vervoer.

Deze visie beschrijft de ambitie voor publieke mobiliteit; dat is alle vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel, zoals auto of fiets, kunnen of willen gebruiken. De ambitie van de provincie is dat publieke mobiliteit overal in de provincie goed georganiseerd is. Daarbij is de provincie wettelijk verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer per bus in een groot deel van de provincie. Voor de bruikbaarheid van het openbaar vervoer is het van belang dat de gehele reis van deur tot deur goed werkt.

De provincie kiest voor een samenhangend systeem voor publieke mobiliteit bestaande uit twee lagen:

1. **Een ruggengraat van hoogwaardig openbaar vervoer:** een aantrekkelijk, snel, frequent netwerk van hoogwaardige ov-verbindingen van, naar en tussen belangrijke bestemmingen en ov-knooppunten. Dit systeem bestaat uit (bestaande) spoorverbindingen en hoogwaardige buslijnen, de **R-netlijnen** en het **Plusnet**. Als er sprake is van zeer grote vervoerstromen dan is dit de **Bus Rapid Transit (BRT)** ofwel de metrobus. Onderdeel van het Plusnet en R-net zijn hoogwaardige **hubs** (met voldoende voorzieningen/beleving).

2. **Basisnet** en **Flex** is de tweede laag. Waar en wanneer het Plusnet of R-net niet rijdt, is Basisnet of flexvervoer beschikbaar. Dit kent verschillende vormen, afhankelijk van de vervoersvraag en lokale mogelijkheden om dit in te vullen:

Basisnet wordt ingevuld met buslijndiensten en is lijngebonden (vaste route met haltes). Het Basisnet is bedoeld voor vervoerstromen die te klein zijn voor de frequentie verbindingen van het Plus- of R-net, maar waar de inzet van een bus effectiever is dan Flexvervoer. Een alternatief is de inzet van buurtbussen. Deze zijn een passende invulling van Basisnet als de vervoerstromen in de kleinere buurtbussen passen én als er vrijwilligers zijn die deze buurtbuslijnen willen rijden. Voor de zeer kleine stromen is **flexvervoer** voorzien. Voorbeelden van flexvervoer zijn de Texelhopper, FlexOverall, HubTaxi en Stop-en-go. Ook de ov-taxi van NS van en naar stations is hier een voorbeeld van. Ook specifieke lokale initiatieven kunnen **maatwerkvervoer** bieden. In Noord-Holland zijn diverse initiatieven, vaak uitgevoerd door vrijwilligers. Door deze vindbaar te maken en een betaalsysteem te organiseren, kunnen deze initiatieven ook maatwerkvervoer bieden

(bijvoorbeeld bij nachtvervoer). Deze lokale initiatieven bieden vervoer in een klein gebied, van en naar een specifieke bestemming en/of een specifieke reisrelatie.

Niet alle onderdelen van de ambitie publieke mobiliteit kunnen worden gerealiseerd met het verlenen van de nieuwe ov-concessie. De concessie concentreert zich rondom het ov: R-netlijnen, Plusnet, Basisnet en flexvervoer.

2.3 FINANCIËLE ONTWIKKELINGEN

Het openbaar vervoer in de provincie Noord-Holland is niet kostendekkend. De inkomsten uit reizigersopbrengsten zijn lager dan de totale kosten van de vervoerder. Daarom verleent de provincie jaarlijks een subsidie aan de concessiehouder om de concessie uit te kunnen voeren. Voor de vervoerders bestaat de businesscase van de concessie uit drie inkomstenbronnen:

1. Directe reizigersopbrengsten (o.a. reizen op saldo en abonnementsverkoop);
2. Bijdrage studenten ov-chipkaart (SOV bijdrage);
3. Exploitatiebijdrage vanuit concessieverlener (Provincie Noord-Holland in dit geval).

Directe reizigersopbrengsten

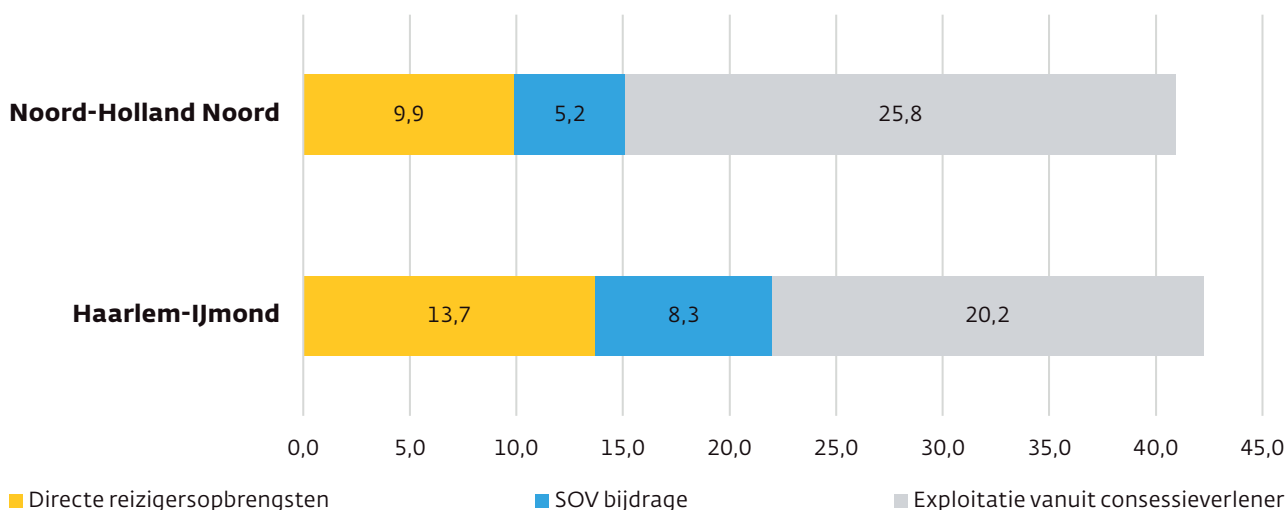
SOV bijdrage

Exploitatie vanuit concessieverlener

De directe opbrengsten van reizigers zijn alle opbrengsten van vervoerders vanuit kaart- en abonnementsverkoop van reizigers. De bijdrage voor de Studenten OV-kaart (SOV-bijdrage) komt voort uit het contract dat alle vervoerders gezamenlijk hebben met het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW). OCW betaalt een bedrag aan de vervoerders en biedt aan de studenten een studentenreisproduct, de studentenkaart.

De exploitatiebijdrage is het bedrag dat de provincie jaarlijks bijdraagt vanuit de provinciale begroting. Deze bijdrage is onderdeel van de concessieafspraken.

Onderstaande figuur geeft inzicht in de omvang (2023) van de opbrengsten en subsidiebijdragen voor de beide concessiegebieden.



Figuur 1: inkomsten vervoerders concessiegebieden Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond in 2023 [x mln. €, prijspeil 2023].

De kostendekkingsgraad van een concessiegebied is het aandeel van de totale kosten van de concessie dat opgebracht wordt door de reizigers (incl. SOV-bijdrage). Te zien is dat de kostendekkingsgraad van beide concessiegebieden behoorlijk verschilt. In Noord Holland Noord is de kostendekkingsgraad 37%. Dus 37% van de kosten van de concessie wordt betaald door de reizigers (incl. SOV-bijdrage). In Haarlem IJmond is dit 57%².

Verwachte ontwikkelingen

SOV-bijdrage: periodieke herijking SOV-bijdrage

OCW voert regelmatig onderzoek uit en kan op basis daarvan drie-jaarlijks de omvang van de SOV-bijdrage aanpassen. Dit onderzoek was voorzien voor 2024 maar is uitgesteld tot 2025. Eventuele effecten hiervan voor onze concessies zijn op dit moment onbekend, maar de verwachting is dat de bijdrage aan de provinciale concessies zal afnemen.

SOV-bijdrage: Nieuwe verdeelsleutel SOV-bijdrage

Haarlem-IJmond

Naast de bovengenoemde drie-jaarlijkse aanpassing, geldt voor de concessie Haarlem-IJmond dat de verdeelsleutel met ingang van de nieuwe concessie met ruim 60% afneemt, van 3,181% van de totale SOV-bijdrage naar 1,150%. De verdeelsleutel voor concessie Noord-Holland Noord blijft gelijk.

SOV-bijdrage: Conclusie

Bij de start van de concessie is er minder geld beschikbaar vanuit de landelijke SOV-bijdrage voor met name het gebied Haarlem IJmond. De geschatte afname is € 5,3 mln. prijspeil 2023, als gevolg van de gewijzigde verdeelsleutel. Om het budget voor de nieuwe concessiehouder 'gelijk' te laten blijven, is in die Kaderbrief 2025 hiervoor extra budget aangevraagd voor de periode 2028-2038.

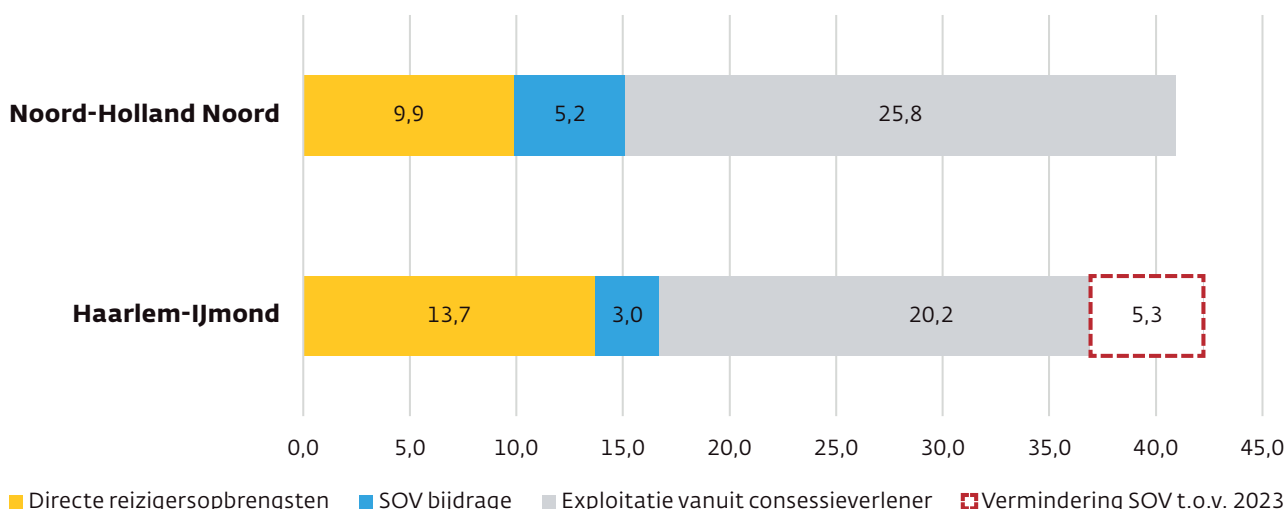
Motie Bikker

Vanuit de Rijksoverheid is structureel extra geld beschikbaar gesteld om de voorziene tariefstijging in 2024 in het ov te voorkomen, en om het regionaal ov verder te versterken. Voor de provincie Noord-Holland gaat dit om een totaalbedrag van € 7,7 mln. per jaar. Hiervan is € 4,1 mln. bestemd om de derving bij de vervoerder als gevolg van het niet doorvoeren van de tarievenindexatie van 2024 te compenseren. Dit is het totaal voor alle concessiegebieden waarvoor de provincie Noord-Holland concessieverlener is (dus Gooi en Vechtstreek, Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord). De besluitvorming over de allocatie van de resterende € 3,6 mln. per jaar binnen de provincie dient nog plaats te vinden.

2.4 INFRASTRUCTURELE ONTWIKKELINGEN EN AMBITIES UIT HET REGIONAAL TBOV 2040 NOORD-HOLLAND/FLEVOLAND

Er zijn ook infrastructurele ontwikkelingen die (mogelijk) plaats gaan vinden gedurende de looptijd van de concessie en effect hebben op de invulling daarvan. In Noord-Holland Noord is dat mogelijk de implementatie van de HUB-strategie. In Haarlem is dat de wijziging van het stationsplein in combinatie met realisatie van het nieuwe knooppunt Haarlem-Zuid.

Daarnaast zijn er in het Regionaal OV Toekomst 2040 Noord-Holland & Flevoland ook ambities opgesteld. Dit regionale Toekomstbeeld is opgesteld door de lokale en regionale overheden in die provincies en geeft invulling aan de door de regio gewenste ontwikkeling van het ov-netwerk. Belangrijke en meest concrete ambitie voor deze gebieden is de ontwikkeling van een Bus Rapid Transit (BRT-)netwerk in de regio Haarlem. Door deze maatregelen ontstaat een BRT-verbinding tussen



Figuur 2: geschatte effect vermindering SOV-bijdrage voor concessies Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond (prijspeil 2023).

² In 2023 is door afschalingen niet het volledige exploitatiebudget gebruikt (exploitatiebijdrage bedroeg €16,9 mln.). De kostendekkingsgraad is daar op berekend.

Haarlem, Schiphol en Amsterdam, waarbij de BRT-bussen in Haarlem mogelijk verder doorrijden. Concessieverlener is in gesprek met de Vervoerregio Amsterdam (VRA) (concessieverlener Amstelland-Meerlanden) over de ontwikkeling en afspraken rondom deze verbinding, om zo mogelijk de stap naar BRT in de regio te zetten. Hierbij moet gedacht worden aan afspraken over het opdrachtgeverschap, de bekostiging, nemen van infrastructurele maatregelen etc.

2.5 HOOFDTHEMA'S EN UITDAGINGEN VOOR HET OV IN NOORD-HOLLAND

De hoofdlijnen voor de concessieverlening zoals opgenomen in deze NvU sluiten aan bij het perspectief Mobiliteit en de Visie Publieke Mobiliteit. Daarbij zijn er een aantal hoofdthema's die in samenhang de uitdagingen vormen voor (de positie van) het ov in Noord-Holland:

- Er is grote druk op de beschikbare ruimte en de woningbouwopgave, waarin het ov door zijn ruimte-efficiëntie een belangrijke rol speelt. Dit speelt met name in de stedelijke gebieden, waar verdichting plaatsvindt en een mobiliteitstransitie benodigd is om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken. Ook vanuit de klimaatopgave speelt het ov een belangrijke rol, om op korte termijn te kunnen voldoen aan de klimaatdoelstellingen.
- Tegelijkertijd heeft corona het reisgedrag van reizigers blijvend veranderd. De reizigersaantallen zijn momenteel nog steeds lager dan pre-corona. Ook reispatronen zijn veranderd. Dit vraagt om aanpassingen in bedieningsniveau om het aanbod beter aan te sluiten op de vraag. Daarbij dient oog te zijn voor de verschillende rollen die het ov vervult. Voorspellingen over het reisgedrag in de toekomst zijn meer onzeker dan eerder. Dit vereist flexibiliteit in de concessie.
- Het ov heeft een belangrijke functie voor het bieden van bereikbaarheid voor mensen die er van afhankelijk zijn. We zien dat voorzieningen in de kleinere kernen in de niet-stedelijke gebieden verdwijnen. Bewoners zullen soms verder moeten reizen naar voorzieningen. Een deel doet dat met eigen vervoer, andere maken gebruik van ov of andere vormen van publieke mobiliteit. Tegelijkertijd staat ook de betaalbaarheid van het openbaar vervoer voor de reiziger onder druk. Daarnaast werken we toe naar een verder toegankelijk openbaar vervoer, in lijn met het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer.
- Er worden in steden steeds meer 30 km/uur zones ingesteld. Dat betekent dat de gemiddelde snelheid van het ov lager wordt met als gevolg dat de vervoerder meer inzet (materieel en personeel) moet plegen om dezelfde frequenties te handhaven.
- De kosten van openbaar vervoer staan onder druk. Lagere reizigersaantallen zorgen voor minder reizigersopbrengsten. Aan de andere kant zorgen hoge energieprijzen en inflatie voor grote kostenstijgingen bij vervoerders. Dit zorgt ervoor dat het in stand houden van het huidige voorzieningenniveau onder druk staat.
- We werken aan de doorontwikkeling van het ov-netwerk voor de langere termijn, in lijn met het Regionaal Toekomstbeeld OV en de mogelijke ontwikkeling van een BRT-netwerk in de regio en knooppunt Haarlem Nieuw Zuid.
- Het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus uit 2016 is een grote opgave voor het regionale ov. In deze concessieperiode zal de transitie richting van volledig emissievrij (Zero Emissie, ZE) busvervoer plaatsvinden (zero-emissie bussysteem). De transitie wordt gehinderd door de beschikbaarheid van energie (het energienet zit "vol") en de beschikbaarheid van stallingen en laadpunten.
- De wereld van mobiliteit staat niet stil: nieuwe betaalvormen zoals de betaalpas, creditkaart, QR-code etc. (OVPay), nieuwe vormen van vervoer (o.a. deelmobiliteit), Mobility As a Service (MaaS), maar ook chauffeurs-tekorten en congestie van het energienetwerk etc. zijn ontwikkelingen waar we op in moeten en willen spelen. Niet alleen bij aanvang van de concessie maar ook gedurende de concessie. Ook dit vereist flexibiliteit in de concessie.

WAT WILLEN WE BEREIKEN MET DEZE AANBESTEDING

3.1 DOELEN VAN OPENBAAR VERVOER EN MIDDELEN OM DAT TE BEREIKEN

Openbaar vervoer vervult meerdere doelen, die samen te vatten zijn in 4 hoofddoelen. Deze overlappen grotendeels met de doelen en opgaven zoals vastgesteld in het Perspectief Mobiliteit en nader uitgewerkt in de visie Publieke Mobiliteit:

1. Borgen van bereikbaarheid

Het ov speelt een belangrijke rol in het mobiliteitssysteem in de provincie. De sterke hoogwaardige lijnen (met name rail, R-Net en stroomlijnen in NHN) bieden snelle verbindingen tussen woon-, werk- en onderwijslocaties waar veel reizigers gebruik van maken. Het versterkt de economische bereikbaarheid van toplocaties en het vestigingsklimaat voor bedrijven. Het ov biedt een volwaardig alternatief voor de auto en speelt daarmee ook een belangrijke rol in de klimaatopgave en de verdichtingsopgave (binnenstedelijke uitbreiding) voor de toekomst. Met name in de stedelijke gebieden is de ruimte schaars en dient de auto-afhankelijkheid minder te worden om de verdichtingsopgave te realiseren. Daarbij geven we invulling aan de ambities zoals opgesteld in het kader van het Regionaal Toekomstbeeld OV 2040, en werken we onder andere samen met de VRA in de ontwikkeling van het Bus Rapid Transit (BRT-) netwerk in de regio.

2. Bijdrage aan inclusief (toegankelijk) mobiliteitssysteem

Het ov speelt ook een belangrijke rol in de sociale ontplooiingsmogelijkheden van burgers. Het zorgt ervoor dat sociale contacten en voorzieningen bereikt kunnen worden, (juist) ook voor mensen die geen eigen vervoer tot hun beschikking hebben. De bereikbaarheid van de landelijke gebieden met ov staan daarbij onder druk omdat het gebruik van het ov achterblijft en/of laag is, terwijl het belang van openbaar vervoer voor inwoners sterker wordt als gevolg van verdwijnende voorzieningen. Daarbij is op onderdelen mogelijk een andere invulling nodig (meer maatwerk) in de vorm van Publieke Mobiliteit, zoals nader is uitgewerkt in de Visie Publieke Mobiliteit. Verder is ook de toegankelijkheid van het ov (zowel fysiek als mentaal) en betaalbaarheid een belangrijk onderdeel.

3. Kostenefficiënt systeem: aanbod in balans met vraag en financiële middelen

Om het ov in de toekomst ook te kunnen borgen is het belangrijk dat het vervoersaanbod passend moet zijn met de financiële middelen en de reizigersvraag. De financiële middelen staan onder druk (zowel aan bij de provincie – als bij vervoerders) waardoor de noodzaak voor een kostenefficiënt systeem (maatwerk) groot is.

4. Bijdrage aan duurzaam mobiliteitssysteem

Er is een grote opgave voor verduurzaming in het gehele mobiliteitssysteem. Het ov speelt daar een belangrijke rol in, doordat het op duurzame wijze grote reizigersstromen kan accommoderen en concurreert met de auto.

Wij streven er naar dat de concessieverlening bijdraagt om bovengenoemde doelen te realiseren. Voor het bereiken van de doelen voor het ov heeft de provincie, al dan niet in samenwerking met andere partijen, meerdere instrumenten ter beschikking:

• Ov-concessieverlening

Ov-concessies regelen het recht om ov uit te voeren in een specifiek gebied. Hierbij horen financiële afspraken tussen Provincie en vervoerder. Bij deze afspraken worden ook afspraken gemaakt om een minimum kwaliteitsniveau te borgen (uitvoering, voertuigen).

• Voldoende financiering, ook vanuit andere bronnen

Openbaar vervoer is, zeker op regionaal niveau, niet kostendekkend (in termen van reizigers-opbrengst ten opzichte van exploitatiekosten). Er dienen voldoende financiële middelen beschikbaar te zijn op de provinciale begroting. Jaarlijks draagt de provincie al (geïndexeerd) ruim € 60 miljoen bij aan de huidige concessies. Het ov dient brede maatschappelijke doelen. Niet alleen de bereikbaarheid maar ook de klimaatopgave, woningbouwopgave en levert een bijdrage aan een inclusieve samenleving. Aanboren van andere financiële bronnen dan de traditionele ov-gelden is dan ook goed denkbaar. Daarbij valt te denken aan financiering vanuit duurzaamheidsbeleid, knooppunten, bereikbaarheid woningbouwontwikkeling en subsidies vanuit de Rijksoverheid. Deze gelden zouden zowel op incidentele (investeringen) als structurele

(exploitatie) basis onderdeel uit kunnen maken van het ov-budget en daarmee bijdragen aan de realisatie van de ambities uit Publieke Mobiliteit.

• Flankerend beleid

De kwaliteit van het ov staat of valt met het totaal plaatje. Niet alleen de financiën en de concessies moeten op orde zijn maar ook de infrastructuur, het ov in de keten en het ov in relatie tot andere vormen van vervoer. Daar staat de provincie niet alleen voor. Een goede doorstroming voor het ov op de weg, waar wegbeheerders voor verantwoordelijk zijn, draagt bij aan meer reizigers en een efficiënt ingericht ov. Bussen staan niet onnodig stil of rijden niet onnodig langzaam. Verder is het ov een onderdeel van de verplaatsing van reizigers. De ketenvoorzieningen, dus de aansluitingen tussen het ov en de overige modaliteiten (o.a. (deel)fiets, trein en auto), zijn van groot belang omdat reizigers niet van halte-halte reizen maar van deur-tot-deur. De inrichting van de halte zelf en de ontsluiting daarvan in het onderliggend netwerk is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Daarnaast draagt flankerend beleid op andere gebieden ook bij aan beter openbaar vervoer, zoals actief parkeerbeleid op plekken met schaarse openbare ruimte om autogebruik te ontmoedigen, stimuleren van deelmobiliteit als first/last-mile en P+R's om de ov-reis aantrekkelijker te maken, de ruimtelijke ontwikkeling plaats te laten vinden rondom ov-knooppunten en binnenstedelijke locaties, en betere spreiding binnen het ov door bijvoorbeeld afspraken met werkgevers.

3.2 DOELEN VOOR DE AANBESTEDING

Deze NvU richt zich op de uitgangspunten van de nieuwe concessie. De aanbesteding waarmee de concessieverlening plaats vindt is niet het enige instrument om de doelen van het ov te bereiken. Het is wel een heel krachtig instrument, omdat de aanbesteding het moment is om de kaders, ambities en doelen voor een nieuwe concessieperiode vast te stellen. De hoofddoelen van voor deze aanbesteding zijn:

1. **Beste kwaliteit voor de reiziger binnen financiële kaders.**

★★★★★ We willen de beste kwaliteit realiseren voor de reiziger, binnen de gestelde financiële kaders. Onder kwaliteit verstaan we het aanbod van openbaar vervoer, uitvoeringskwaliteit en materieel.

2. **Beheersbare concessie voor beide partijen**

We willen een beheersbare concessie voor beide partijen, dus voor zowel concessieverlener (provincie) als concessiehouder (vervoerder). Ov-concessies hebben een lange looptijd waardoor ze per definitie met onzekerheid te maken als gevolg van maatschappelijke veranderingen en ontwikkelingen. We leggen de risico's daar waar ze het beste beheerst kunnen worden. De exploitatierisico's liggen hoofdzakelijk bij de vervoerder. Tegelijkertijd willen niet dat vervoerders te hoge, niet te dragen (exogene) risico's incalculeren.

3. **Invulling geven aan – en meebewegen met – maatschappelijke ontwikkelingen**

We willen dat de afspraken in de concessie bijdragen aan maatschappelijke behoeften. Dit houdt onder andere in dat het openbaar vervoer bijdraagt aan een duurzaam mobiliteitssysteem. In dit kader hebben we ons onder andere gecommitteerd aan het Bestuursakkoord Zero-Emissie Bus en nemen zelf ook onze verantwoordelijkheden in het bereiken daarvan. Maar het houdt ook in dat we goed werkgeverschap verwachten van onze vervoerder, en dat we als concessieverlener maatschappelijk verantwoord inkopen. Naast de prijs hebben we ook nadrukkelijk oog voor de effecten van de inkoop op de omgeving (klimaat, milieu en grondstoffen) en sociale aspecten. Maatschappelijke behoeften kunnen gedurende de concessie ook wijzigen. Dat vergt dus flexibiliteit in de concessie.

3.3 MARKTSPANNING

Om het beste uit de markt te halen streeft de provincie naar het in de markt zetten van een zo aantrekkelijk mogelijke concessie. Alle partijen die voldoen aan een aantal minimale eisen m.b.t. financiële en economische draagkracht, technische en beroepsbekwaamheid en beroepsbevoegdheid kunnen meedingen naar de concessie. Tijdens de aanbesteding zal de provincie zorg dragen voor een grotere kans van daadwerkelijk inschrijven van gegadigden. Dit kan door:

- De informatie uit marktverkenning en het consulteren van marktpartijen te gebruiken bij het opstellen van de documenten;
- Realistische en haalbare eisen te stellen;
- Via openbare bronnen zoals de website en bij marktconsultatie inzicht geven in het tijdspad voor de aanbesteding en partijen te enthousiasmeren over de concessie via relevante informatie;
- Ervoor te zorgen dat de inschrijftermijn niet samenvalt met de inschrijftermijn van (teveel) andere concessies. Door de COVID-crisis heeft de markt circa twee jaar stil gelegen. Daardoor vindt er nu een inhaalslag plaats. Om te voorkomen dat alle aanbestedingen na de COVID-crisis tegelijk zouden plaatsvinden is er door de decentrale openbaar vervoer autoriteiten (provincies en vervoerregio's verenigd in het DOVA) een aanbestedingskalender opgesteld. Daarin zijn tijdslots voor iedere aanbesteding opgenomen. Bij het samenvoegen van de twee concessies wijken we niet af van dit/deze tijdslot(s);
- Inschrijvers ruim voldoende de tijd te geven om een goede inschrijving te doen;
- Bij het bestek en indien mogelijk al voor de start van de aanbesteding ruim voldoende achtergrondinformatie te verstrekken, waaronder informatie over reisgedrag en reizigersopbrengsten;
- Kritisch na te denken hoe de opbrengstrisico's voor vervoerders aanvaardbaar blijven;
- Ruim voldoende tijd te geven voor implementatie. En zo nodig zelf voorbereidingen of voorzieningen treffen in aanloop naar de gunning van de concessie (met name energie-aansluitingen, beschikbaarheid stallingsterreinen, eindpunten, etc.)

UITGANGSPUNTEN

Op basis van de trends en ontwikkelingen uit hoofdstuk 2, en de doelen voor het ov en de aanbesteding in hoofdstuk 3, zijn in dit hoofdstuk de keuzes op hoofdlijnen weergegeven. Dit is gedaan aan de hand van de drie doelen, met per doel weergegeven tot welk uitgangspunt dat leidt.

1. Beste kwaliteit voor reiziger binnen financiële kaders;
2. Beheersbaar contract voor beide partijen;
3. Invulling geven aan – en meebewegen met – maatschappelijke ontwikkelingen.



4.1 BESTE KWALITEIT VOOR REIZIGER BINNEN FINANCIËLE KADERS

4.1.1 Samenvoeging concessiegebieden Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord in één perceel



We voegen beide concessiegebieden (Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord) samen in één perceel. De naam van het nieuwe samengevoegde concessiegebied wordt: NoordWest Noord-Holland (NWNH). Door de concessies samen te voegen in één perceel verwachten we dat er een aantrekkelijker gebied ontstaat voor vervoerders om op in te schrijven en dat hiermee de marktspanning wordt vergroot. Financieel gezien is het gebied aantrekkelijker omdat de balans tussen sterke en minder sterke lijnen groter is en het gebied uitdagender is. Bovendien kan de vervoerkundige samenhang beter worden overgebracht naar de reizigers (beter reisproduct, doorgaande lijnen). De huidige concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord worden ingevuld door dezelfde vervoerder. We zien dat dat schaalvoordelen oplevert in de aansturing als in de operatie (bijvoorbeeld op het gebied van beschikbaarheid van chauffeurs), zowel aan de concessiehouder- als concessieverlenerskant. Door samenvoeging kunnen alle inschrijvende partijen deze voordelen incalculeren en ten goede laten komen van hun inschrijving. Doordat de concessietermijnen elkaar zo kort opvolgen scheelt het ook aan inzet in het aanbestedingsproces, die

beter besteed kan worden aan de invulling van het product in de concessie en daarmee aan meer vervoer in de concessie.

4.1.2 Samengevoegd concessiegebied blijft gelijk

Het concessiegebied van de nieuwe concessie bestaat uit het samengevoegde concessiegebied van de gebieden Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord met de daarin liggende gemeenten. Het principe dat reizigers zonder problemen over concessiegrenzen naar buurconcessies moeten kunnen reizen blijft ook in deze concessie bestaan. Maar we spannen ons ervoor in om dat ook buiten de concessiegrenzen te organiseren. Daarover gaan we in gesprek met de VRA, de provincie Fryslân en de Provincie Zuid-Holland.

In de concessie zijn duidelijke voorwaarden opgenomen over grensoverschrijdende lijnen van en naar de buurconcessies. Vastgelegd wordt welke ‘binnenkomende’ lijnen vanuit buurconcessies de concessiehouder dient te gedogen, zoals onder andere de huidige R-NET lijnen die Haarlem met Amsterdam verbinden vanuit de concessie Amstelland-Meerlanden. De gedoogconstructie mag toekomstige grensoverschrijdende ontwikkelingen niet in de weg staan. De provincie Noord-Holland gaat in gesprek met de VRA (concessieverlener Amstelland-Meerlanden) over de toekomst van deze verbinding, om zo mogelijk de stap naar BRT in de regio te zetten. Datzelfde geldt voor lijn 350 (Alkmaar – Leeuwarden), die valt onder de concessiebevoegdheid van de Provincie Fryslân.

4.1.3 Reikwijdte van de ov-concessie: flexvervoer mogelijk op termijn buiten de concessie

Primair onderwerp van deze concessie is het reguliere ov. Daaronder verstaan we het ov binnen het concessiegebied van de reguliere bus, R-net, Plusnet, Basisnet, Buurtbussen en flexvervoer. Trein, veerponten, ov-zonetaxi, zijn geen onderdeel van deze concessie. De inschrijvende partijen mogen meer flexvervoer (vraagafhankelijk) aanbieden.

Voor het reguliere busvervoer en de buurtbussen blijft, ook in de toekomst, de concessie de juridische basis. Voor het flexvervoer ligt dit genuanceerder. Het flexvervoer speelt een belangrijke rol in de ontsluitende en sociale functie van het ov, met als belangrijk verschil dat dit vervoer vraagafhankelijk is. Reizigers moeten hun reis aanmelden voordat het aanbod daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Het flexvervoer is in basis halte-halte of halte-hub vervoer. Onze ambitie is om dit op termijn mogelijk uit te breiden met halte-deur of wellicht deur-tot-deur reizen.

Het WMO-vervoer en het leerlingenvervoer vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Die hebben zich binnen het concessiegebied gegroepeerd in verschillende vervoersgebieden. Per gebied zijn er tussen gemeenten en vervoerders afspraken gemaakt over de voorwaarden en looptijd van het contract. Eventuele samenwerking tussen flexvervoer en doelgroepenvervoer (WMO en leerlingen in het bijzonder) is afhankelijk van deze afspraken. Provincie gaat deze mogelijkheid samen met de gemeenten onderzoeken. Er zijn wellicht kansen dit gezamenlijk efficiënter in te richten, waarbij door bundeling van reizigers idealiter schaalvoordelen kunnen worden behaald en bijdraagt aan de ambitie van de provincie tot publiek vervoer. Om daadwerkelijk tot samenwerking te komen is nog een lange weg te gaan omdat een goede organisatie en goede financiële afspraken nodig zijn. Voorlopig uitgangspunt is daarom dat het huidige flexvervoer onderdeel is van de concessie, maar mogelijk tijdens de concessie gecombineerd wordt met doelgroepenvervoer (en daarmee tussentijds uit de concessie wordt gehaald).

4.1.4 Reikwijdte van de ov-concessie: deelmobiliteit buiten de ov-concessie, aansluiten bij lopende onderzoeken voor verdere uitwerking

Binnen het mobiliteitslandschap zien we dat deelmobiliteit (fietsen, scooters, auto's) een steeds belangrijkere rol krijgt. Mensen betalen vaker voor het gebruik van vervoermiddelen in plaats van deze zelf te bezitten. Deelmobiliteit kan daarin aanvullend werken op het openbaar vervoer, bijvoorbeeld in de first- and last mile, maar soms ook juist vervangend, bijvoorbeeld op momenten dat het reguliere ov niet of minder rijdt. Binnen deze concessie vragen we aan de concessiehouder om in eerste plaats datgene te doen waar hij goed in is: het uitvoeren van openbaar vervoer.

De ov-markt en de deelmobiliteitsmarkt verschillen van elkaar, waarbij de ov-markt een volwassen markt is met heldere kaders, en de deelmobiliteitsmarkt in vergelijking nog in de kinderschoenen staat. Daarom scheiden we de exploitatie en ontwikkeling van deelmobiliteit expliciet van de reikwijdte van deze concessie. Omdat deelmobiliteit wel bijdraagt aan de doelen die de provincie voor publieke mobiliteit nastreeft, is het wel een onderwerp

waar de provincie mee aan de slag is en moet (o.a. als onderdeel van het 'verander' deel van beoogde mobiliteitstransitie uit het Perspectief Mobiliteit).

In de concessie Gooi en Vechtstreek wordt momenteel onderzoek gedaan naar de samenhang tussen deelmobiliteit en de ov-concessies. Uitgangspunt is dat we voor wat betreft de verdere uitwerking van deelmobiliteit binnen de provincie aansluiten bij de resultaten van dit onderzoek (brengen we het bijvoorbeeld onder in een aparte concessie, of laten we het volledig aan de markt, of ...). Naast het onderzoek in concessie Gooi en Vechtstreek kijken we ook naar initiatieven in andere gebieden, waaronder de VRA en Utrecht.

4.1.5 MaaS-waardige concessiehouder voor een naadloos mobiliteitssysteem voor de reiziger

'Mobility as a Service' gaat om het aanbieden van mobiliteit als een dienst. Daarbij gaat het voor de reiziger in de eerste plaats niet om de modaliteit of de vervoerder/aanbieder van de dienst, maar om het aanbieden van mobiliteit. MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van het mogelijke vervoer via apps. Vooral het combineren van verschillende soorten vervoer in een ketenreis maakt reizen op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk.

Om dit mogelijk te maken, is het belangrijk dat de concessiehouder data deelt met derde partijen met betrekking tot de dienstregeling, zodat derde partijen bijvoorbeeld innovatieve apps met informatie of mobiliteitsdiensten aan kunnen bieden. De concessiehouder heeft geen eigendomsrecht op de gegevens en kan geen opslag berekenen voor het leveren van gegevens voor bijvoorbeeld plannen, boeken en betalen (MaaS diensten) aan derden. Ook vinden we het belangrijk dat concessiehouder onderdeel is van de ontwikkelingen rondom MaaS in algemene zin.

Daarnaast vinden we het belangrijk dat concessiehouder niet alleen reisinformatie deelt over hun eigen producten maar over de gehele reisketen van haar reizigers.

We eisen van de concessiehouder dus niet om een regisseursrol binnen MaaS op zich te nemen. Dat doen we niet omdat we van de concessiehouder primair verwachten dat zij doet waar ze goed in zijn, namelijk ov leveren.

4.1.6 Ov-netwerk in lijn met de Visie Publieke Mobiliteit en Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond

We vragen aan de nieuwe concessiehouder om uitwerking te geven aan de Visie Publieke Mobiliteit. Daartoe behoren ook de aanpassingen aan het lijnennet ten gevolge van het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord en de komende aanpassingen voor Haarlem-IJmond. In de volgende fase van de aanbesteding wordt in het PvE

minimumeisen aan de bediening en het netwerk gesteld. Onze verwachting is dat we met het huidige budget een vergelijkbaar aanbod (niveau) krijgen, maar dat we de vervoerders zullen uitdagen om een beter aanbod te bieden. Daarbij streven we naar een doorontwikkeling van het huidige netwerk volgens de lijnen van de Visie Publieke Mobiliteit: niet om meer, maar vooral om beter en ander openbaar vervoer. Denk aan treinen, bussen, maar ook deelfietsen en deelauto's. Passend bij de wensen van de reiziger. We vragen in grote lijnen om een verdeling van financiële middelen over de twee huidige concessiegebieden (deelgebieden) op basis van de huidige verhoudingen.

4.1.7 Gemakkelijk betalen centraal

De concessiehouder zorgt voor betaalgemak voor de reiziger. De vervoerder vervult hierbij een actieve rol, staat open voor en werkt constructief mee aan de invoering en doorontwikkeling van OVPay. De concessiehouder stemt de activiteiten die hij in dit kader onderneemt nauw af met de concessieverlener en concessiehouders van aangrenzende concessies. De concessiehouder conformeert zich aan de OVPay standaarden zoals deze zijn gepubliceerd op de website van Translink of diens opvolger en implementeert nieuwe/gewijzigde OVPay standaarden binnen de aangegeven termijnen.

Als bij de start van de concessie de ov-chipkaart nog steeds als wettig betaalmiddel in het openbaar vervoer geldt, dan zorgt de concessiehouder er tevens voor dat hij over de hiervoor benodigde apparatuur beschikt.

4.1.8 Inclusiviteit: een toegankelijk ov-systeem voor iedereen

De provincie vindt het belangrijk dat iedereen mee kan doen aan de maatschappij, en dus ook aan het mobiliteits-systeem. Eén van de opgaven uit het Perspectief Mobiliteit is zorgen voor veilig en toegankelijk reizen. Voor het openbaar vervoer betekent dat onder andere dat we eisen stellen aan de toegankelijkheid van die aspecten in het ov waarvoor de concessiehouder verantwoordelijk is. Daarbij gaat het naast fysieke toegankelijkheid ook om mentale toegankelijkheid: informatievoorziening, comfort en bejegening die drempels wegnemen bij (potentiële) reizigersgroepen. Mede in dat kader heeft de provincie mede het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer ondertekend, en willen we ook dat de vervoerder daaraan voldoet.

De provincie is bezig met een uitvoeringsprogramma toegankelijk ov, volgend op het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer. Dit zal op onderdelen ook effect hebben op de eisen zoals gesteld in de concessie. Dit wordt later in de verdere aanbestedingsdocumenten nader uitgewerkt.

4.1.9 Begrijpelijke reisinformatie, overal en altijd

Volledige en begrijpelijke reisinformatie is het uitgangspunt, overal en altijd. Daaronder verstaan we in ieder geval het aanbieden van actuele informatie op (mobiel) internet, in het voertuig en bij haltes met meer dan 20 instappers per dag. Daarbij gaat het om informatie over de dienstregeling (inclusief vraaggestuurde systemen) en real-time informatie over vertragingen en verstoringen. Daarbij wordt van de concessiehouder verwacht dat zij de reisinformatie en de middelen waarmee de informatie wordt verstrekt afstemmen op de behoefte van verschillende doelgroepen, zodat de dynamische en statische reisinformatie voor iedereen toegankelijk en beschikbaar is. Gezien het belang van hubs en ov-knooppunten in het ov-netwerk vraagt de kwaliteit van de reisinformatie en informatie over beschikbaarheid van voorzieningen op deze punten extra aandacht.

Van de vervoerder wordt verwacht dat hij 'goede' service aan de reiziger verleent. Daarom worden ook aan de klantenservice eisen gesteld in het PvE. Dit omvat eisen aan de bereikbaarheid van de klantenservice, social media en webcare, maar ook eisen aan de afhandeling van binnengekomen klachten.

4.1.10 Sociale veiligheid

We eisen een hoog basisniveau van sociale veiligheid. De concessiehouder is verantwoordelijk voor de sociale veiligheid in de voertuigen. Landelijk is afgesproken dat op sociale veiligheid niet wordt geconcurrereerd; vervoerders moeten een basiskwaliteit garanderen en kunnen geen punten verdienen in de aanbesteding met maatregelen.

Tijdens de implementatieperiode maakt de vervoerder samen met de provincie een (meerjarig) sociaal veiligheidsplan. Hierin analyseert hij de situatie qua sociale veiligheid en beschrijft hij maatregelen om de sociale veiligheid te waarborgen. De vervoerder stelt het sociaal veiligheidsplan periodiek bij.

4.1.11 Gunning concessie: beste prijs-kwaliteitverhouding

Aansluitend bij dit doel van de concessie ('beste kwaliteit voor reiziger binnen financiële kaders') wordt het gunningsmodel zo opgebouwd dat inschrijvers uitgedaagd wordt zich te onderscheiden op de doelen van concessie om op deze manier te borgen we dat we de beste kwaliteit voor de reiziger realiseren binnen de financiële kaders. In het gunningsmodel wordt ook het realiteitsgehalte van de aanbidding meegewogen.

4.1.12 Mogelijkheid voor innovatieve oplossingen

Voor ov en voor deelmobiliteit vinden veel innovaties plaats in het kader van slimme mobiliteit. Daarbij gaat het zowel om technieken, processen als ook de behoefte en bekendheid van de potentiële reiziger. Daarom is het belangrijk om de komende jaren de ontwikkelingen scherp te monitoren en waar mogelijk nieuwe mogelijkheden te omarmen en implementeren. Daarom willen we flexibiliteit inbouwen in de concessie-afspraken.

Momenteel wordt op een aantal plaatsen geëxperimenteerd met zelfrijdend vervoer en rijdt al sinds 1999 de ParkShuttle tussen metrostation Kralingse Zoom in Rotterdam en bedrijvenpark Rivium in Capelle aan den IJssel. Ook in Noord-Holland kunnen innovaties als zelfrijdende voertuigen wellicht op termijn onderdeel worden van het publieke mobiliteitssysteem.

4.2 BEHEERSBARE CONCESSIE VOOR BEIDE PARTIJEN



4.2.1 Gezamenlijke verantwoordelijkheid van provincie en vervoerder met heldere verantwoordelijkheden

Strategisch niveau waarin de kaders worden vastgesteld:

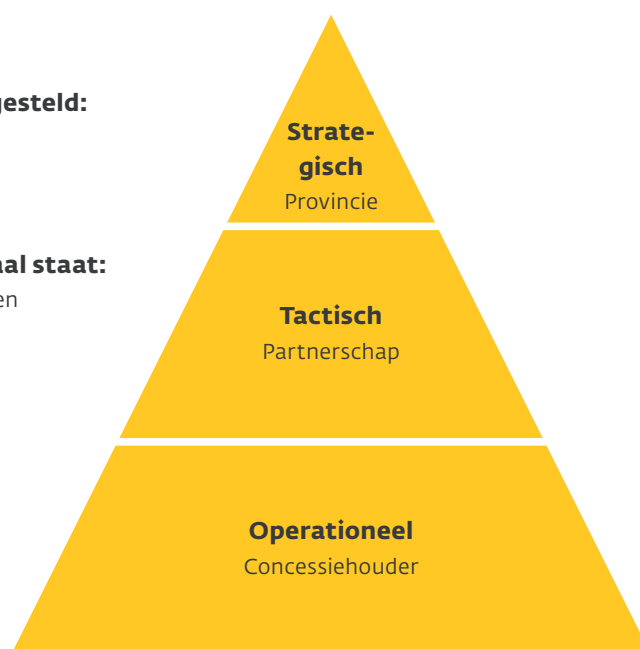
- Vaststellen van kaders voor het OV
- Visie en beleid op strategische assets
- Financiële en juridische kaders vaststellen

Tactisch niveau waarin de ontwikkeling zelf centraal staat:

- Ontwikkelen lijnennet, dienstregeling, betaalgemak, tarieven
- Sturen op beleidsmatige doelen
- Sturen op financieel haalbare exploitatie
- Lobby/betrokkenheid landelijk opgaven

Operationeel waarin de operatie leidend is:

- Het exploiteren van het OV
- Klantgericht en doelmatig vervoer
- Contacten wegbeheerders



Figuur 3: samenwerkingsmodel

In het proces om te komen tot goed openbaar vervoer ziet de provincie Noord-Holland drie schaalniveaus waarop werkzaamheden plaatsvinden. Op het strategische niveau ligt dit voornamelijk bij de provincie zelf. Wij stellen de kaders vast voor het ov, en stellen beleid en visie op voor de strategische assets. Ook stellen we de financiële en juridische kaders vast. Deze NvU behoort ook toe tot deze werkzaamheden.

Op het tactische niveau staat de ontwikkeling van het product zelf centraal. Daarin wordt onder andere het lijnennet en de dienstregeling ontwikkeld. De concessieverlener (Provincie Noord-Holland) stuurt hierbij met name op de beleidsmatige doelen. De concessiehouder (vervoerder) zoekt binnen deze kaders de meest efficiënte en haalbare exploitatie. Wij willen dat deze werkzaamheden plaatsvinden in een gezamenlijke verantwoordelijkheid tussen provincie en vervoerder, waarbij het initiatief en de verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling bij de vervoerder ligt (in afstemming met de provincie).

Dit past grotendeels bij de huidige manier van werken van de provincie. De provincie geeft invulling aan deze gezamenlijke verantwoordelijkheid (partnership) door voortdurend in gesprek te gaan met de vervoerder over de doorontwikkeling van het product. Aanvullend ten opzichte van de huidige situatie is dat de provincie meer input meegeeft bij de doorontwikkeling van het product, om zo sterker te sturen naar de beleidsdoelen. Bij de gezamenlijke verantwoordelijkheid hoort ook transparantie vanuit beide partijen om inzichten over het ov-product in de regio te delen.

Op het operationele niveau is de operatie leidend. Dit ligt logischerwijs volledig bij de concessiehouder (vervoerder).

4.2.2 Flexibel contract met een herijkmoment

De provincie vindt het belangrijk een concessie te verlenen die flexibel en wendbaar is. De wereld staat niet stil en na covid is het reizigersgedrag meer onzeker dan eerder. Met een flexibele en wendbare concessie blijft uitbreiding en verandering van het ov mogelijk als gevolg van tech-

nische- en/of ruimtelijke ontwikkelingen, of aanpassingen in de infrastructuur. Passend bij de wens voor meer regie bij de concessieverlener vindt de ontwikkeling meer plaats in samenspraak tussen concessiehouder en concessieverlener.

Deze flexibiliteit bouwen we op twee manieren in de concessie in. Ten eerste met het jaarlijkse vervoerplanproces. Gedurende de concessieperiode vinden de veranderingen in het netwerk plaats via de jaarlijkse vervoerplannen. Voor deze plannen wordt een proces opgenomen in de concessieafspraken waarin diverse stakeholders worden betrokken (inclusief concessieverlener) en de gelegenheid/het recht hebben om advies te geven.

Daarnaast bouwen we tenminste één herijkingsmoment in, tijdens de concessie, maar als de situatie daarom vraagt, kunnen het ook 2 of 3 zijn. Op dit moment kunnen we de kaders van de aanbesteding in de concessie herijken. Tijdens dit herijkingsmoment kijken we terug op de realisatie en vooruit naar de ontwikkeling. Binnen de kaders van de concessie passen we doelstellingen en indien nodig de businesscase aan. Het inbouwen van voldoende flexibiliteit in de concessie heeft, naast meer regie, als bijkomend voordeel dat er geen onnodige risico's worden ingecalculeerd, en de risico's daar gelegd worden waar ze gedragen en beïnvloed kunnen worden.

4.2.3 Evenwichtige verdeling van het opbrengstenrisico

De reizigersopbrengsten zijn afhankelijk van zowel de prestaties van de vervoerder als ook van meer externe factoren, die in meer of mindere mate door overheden beïnvloed worden. Door het bieden van een hoge kwaliteit, een telkens verbeterd product en excellente service stimuleert de concessiehouder een groter gebruik van ov en daarmee een groei in reizigersopbrengsten. De provincie investeert in de infrastructuur om het ov efficiënter en aantrekkelijker te maken en stelt de tarieven van het ov vast. Flankerend beleid (bijvoorbeeld autoluwe binnensteden) en ruimtelijke ordening zijn voorbeelden waar andere overheden invloed hebben op de reizigersopbrengsten binnen het ov.

We leggen de opbrengstverantwoordelijkheid niet volledig bij de vervoerder, maar voor een deel ook bij de concessieverlener. Dit doen we omdat:

- Beide partijen beïnvloeden de reizigersopbrengsten. Door als concessieverlener ook een deel van de opbrengstverantwoordelijkheid te pakken, vloeit een deel van de opbrengsten terug ten gunste van de reiziger;
- De concessie is een langdurig contract met op langere termijn veel onzekerheden. Op deze manier loopt de vervoerder minder risico, en hoeft daardoor ook minder risico in te prijzen. Dit leidt naar verwachting tot een beter bod.

Om de concessiehouder voldoende te stimuleren om reizigersgroei te ambiëren, zal de concessiehouder naar verwachting een groter deel van de opbrengstverantwoordelijkheid dragen dan de concessieverlener. Daar speelt ook bij mee dat een groter deel van de opbrengstverantwoordelijkheid ook vraagt om grotere risico-reserveringen bij de provincie. In het verdere aanbestedingsproces (Programma van Eisen) wordt dit nader uitgewerkt.

4.2.4 Concessieduur 10 jaar, gelijke start gebieden Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord

We gaan uit van een concessieduur van 10 jaar. De wet geeft ruimte om, onder bepaalde voorwaarden, de concessieperiode op te rekken tot 15 jaar. Deze optie willen we zeker openhouden in het contract. Het voordeel van een lange concessie is dat er voldoende tijd is om de concessie te laten renderen. Dat is uiteindelijk goed voor de reiziger. Door voldoende flexibiliteit in te bouwen hoeft de lange concessieduur geen beperking te zijn. De concessie is verlengbaar tot de maximale duur die wetgevingstechnisch mogelijk is.

Door de huidige concessie Haarlem-IJmond met circa één jaar te verlengen tot de einddatum van de concessie Noord-Holland Noord, gaat de nieuwe concessie direct voor het hele gebied in.

4.2.5 Concessiebeheer

De provincie zal door monitoring toezien op de uitvoering van de concessie en de geleverde prestaties. Daarvoor benoemen we in de verdere aanbesteding kernprestatie-indicatoren (KPI's). Deze hebben in ieder geval betrekking op de klanttevredenheid, reisinformatie, stiptheid, rituitval en eventueel regelmaat. Deze informatie komt de provincie onder andere toe via een digitaal dashboard van de vervoerder, mystery guest onderzoek, op regelmatige managementrapportages of signalen van reizigers. Op basis van die informatie kan de provincie besluiten om te (laten) onderzoeken of de vervoerder zich aan de afspraken houdt. In de concessie staan bepalingen om overtredingen van de regels (of niet voldoen aan bepaalde waarden) te voorkomen en op te lossen (of juist sommige ontwikkelingen te stimuleren).

4.2.6 Financiële risico's en uitdagingen

Het ov in beide concessies is niet kostendekkend. Dat betekent dat er naast de reizigersopbrengsten altijd een aanvullende bijdrage nodig is om de kosten te dekken. Als gevolg van de lagere SOV-bijdrage is het verhogen van de provinciale bijdrage voor het ov wenselijk om het voorzieningenniveau tenminste op het huidige peil te houden. Een voorstel hiervoor wordt voorgelegd aan PS in de Kaderbrief 2025.

Daarnaast zijn er aanbestedingsrisico's. De kosten van het ov lijken als gevolg van een aantal onzekerheden harder te kunnen stijgen dan verwacht. Een aantal onzekerheden zoals, loonkosten en brandstof/energie prijzen, maken onderdeel uit van al afgesproken indexaties. Binnen de

provincie zijn hier reeds middelen voor gereserveerd. Andere onzekerheden zoals bijvoorbeeld duurder materieel, echter niet. Dit effect kan zichtbaar worden in de aanbidding die vervoerders doen. Het aanbod van de vervoerders wordt gedaan onder marktspanning. Het is niet voorspelbaar of die een hoger, gelijkblijvend of lager aanbod aan vervoer zal zijn.

In het geval van een lager aanbod heeft de provincie de twee mogelijkheden:

- Het aanbod accepteren en minder vervoer dan het huidige niveau
- Meer financiële middelen beschikbaar stellen en daarmee extra vervoer inkopen.

Tot slot vinden we het van belang dat we de bijdrage blijven verdelen op basis van de huidige verdeling per regio. Het verschuiven van middelen (geld of aangeboden vervoer) van het noordelijk deel van de concessie naar het zuidelijk deel of andersom is niet gewenst.

4.2.7 Tarieven: aansluiten bij tariefbeleid

Voor het ov wordt van de reiziger een passende prijs gevraagd. De prijs (en de ontwikkeling daarin) moet vallen binnen de kaders van het landelijk en regionaal tariefbeleid (wordt opgesteld door de provincie in het kader van OVPay). Hiermee stelt de provincie de kaders/randvoorwaarden vast waarbinnen de vervoerder zijn tariefvoorstellen kan indienen.

Daarnaast werkt concessieverlener met andere concessieverleners aan het realiseren van tariefintegratie tussen verschillende concessies. Voor de reiziger zou het niet uit moeten maken of hij tijdens zijn ov-reis een concessiegrens overschrijdt of niet. Daarom heeft de provincie de ambitie om verdere tariefintegratie te bewerkstelligen. Daarbij gaat het onder andere om tariefintegratie met de concessies Amstelland-Meerlanden, Zaanstreek-Waterland en Friesland maar ook met de hoofdrailnetconcessie (NS).

4.2.8 Data

Technologische ontwikkelingen en digitalisering zorgen voor steeds meer data en oplossingen. Dit gaat breder dan de reguliere en huidige NDOV (Nationale Databank OV)/GOVI-data (Grenzeloze OV Informatie). Mede omdat het openbaar vervoer in aanzienlijke mate wordt gefinancierd uit openbare middelen, hecht de Provincie veel waarde aan de openbaarheid van gegevens met betrekking tot de uitvoering van de concessie. Openbaarheid is dan ook het uitgangspunt. Omdat er gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid gaat gelden, dient de financiële verantwoording op niveau van de verantwoording van de Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) geleverd te worden (zowel opbrengsten- als kostenkant met accountantsverklaring). Daarnaast dient inzicht te worden gegeven in de persoonsbeschikbaarheid.

De vervoerder dient de data real-time en als open data aan te leveren aan de provincie en aan landelijke servers (NDOV/GOVI). Deze data kunnen worden benut voor monitoring van uitvoeringskwaliteit, informatie aan stakeholders en om informatiepanelen op de halte (DRIS) aan te sturen.

4.3 INVULLING GEVEN AAN – EN MEEBEWEGEN MET – MAATSCHAPPELIJKE ONTWIKKELINGEN



4.3.1 Voldoen aan Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer

In 2016 hebben de Nederlandse ov-concessieverleners zich verbonden aan het bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer. In dit bestuursakkoord is met elkaar afgesproken om vanaf 2025 alleen nog maar zero-emissie bussen te laten instromen, 100% van de vloot vervangen te hebben voor zero-emissie bussen in 2030 en uiterlijk in 2025 100% gebruik te maken van hernieuwbare regionaal opgewekte energie.

Voor de nieuwe concessie betekent dit dus dat de nieuwe bussen die instromen bij start van de concessie zero-emissie bussen moeten zijn. Daarbij schrijven we geen aandrijftechniek of energiedrager voor.

4.3.2 Overname materieel verplicht

Er is een verplichte overnameregeling van materieel en laadinfra. Die komt voort uit het feit dat zero-emissie voertuigen een langere levensduur hebben dan de duur van de concessies. Om te voorkomen dat zero-emissie bussen voortijdig (binnen de concessie) moeten worden afgeschreven, wordt een overnameverplichting opgenomen van de zittende vervoerders, tegen de dan geldende boekwaarde. Voor het concessiegebied Haarlem-IJmond betreft dit circa 70% van de huidige vloot, voor het concessiegebied Noord-Holland Noord is dit circa 50% van de huidige vloot. Daarbij dient de nieuwe vervoerder rekening te houden met batterijvervanging bij aanvang van de nieuwe concessie.

Voor de nieuwe concessie kan de toekomstig concessiehouder er ook vanuit gaan dat een overnameverplichting voor het nieuwe materieel dat tijdens de concessie instroomt. Dit past binnen onze circulariteitsgedachte en vereenvoudigt de implementatie van de nieuwe (en volgende) concessie. Tevens betekent dit dat de vervoerder minder risico draagt en daarmee een naar verwachting beter aanbod kan doen. Het gevolg is wel dat nieuwe concessieperiodes niet meer starten met 100% nieuw materieel.

4.3.3 Provincie pakt verantwoordelijkheid in strategische activa

De continuïteit van het ov is het beste gewaarborgd als de concessieverlenende partij de regie heeft over de strategische activa. Zo zijn deze randvoorwaarden ook na afloop van de concessie geborgd. Daarom pakt de provincie, samen met gemeenten, de verantwoordelijkheid voor het zorgen voor stallingslocaties, eindpuntvoorzieningen en de aansluiting op het energienetwerk. Het overvolle energienetwerk in Noord-Holland maakt dat dit een uitdagende taak is. In de verdere aanbestedingsstukken wordt nader uitgewerkt van welke strategische activa de concessiehouder mag uitgaan.

4.3.4 Laad- of tank voorzieningen regelen de concessiehouders, net als de energie-inkoop

De verantwoordelijkheid voor de laad- of tankvoorzieningen leggen we bij de concessiehouders. Dit omdat de laadstrategie van de voertuigen nauw samenhangt met de voertuigen (actieradius) waarmee concessiehouder gaat rijden en invulling van de dienstregeling.

Daarnaast leggen we de verantwoordelijkheid voor de (groene) energie-inkoop ook bij de concessiehouder. Op deze manier wordt concessiehouder gestimuleerd tot een energiezuinige dienstuitvoering.

4.3.5 Goed werkgeverschap

Goed werkgeverschap is voor de provincie belangrijk. Zowel naar haar eigen werknemers, als naar de werknemers van vervoerders in opdracht van de provincie. We eisen dat de concessiehouder zich houdt aan alle wet- en regelgeving en dat ze de cao naleven (met bijvoorbeeld afspraken over rij- en pauzetijden). Voor de overgang van het personeel van de oude naar de nieuwe concessie geldt datgene wat daarover is opgenomen in de Wet personenvervoer 2000.

Daarnaast geldt dat vervoerder voldoet aan de Code Verantwoordelijk Marktgedrag. Werkgevers en werknemers van ov-bedrijven hebben in de CAO afgesproken dat er een Code Verantwoordelijk Marktgedrag komt. Daarin worden de sociale aspecten en rechten van medewerkers verder geborgd, bijvoorbeeld door meer overleg met de opdrachtgever, meer aandacht voor sociaal personeelsbeleid, aandacht voor gastheerschap, veiligheid op de werkvloer en inclusiviteit.

4.3.6 Maatschappelijk Verantwoord Inkopen

De provincie vindt Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) belangrijk. De provincie wil dat Noord-Holland in 2050 volledig circulair en klimaatneutraal is, met oog voor het welzijn van mens en dier. Daarvoor heeft de provincie in 2021 haar inkoopbeleid verder aangescherpt, met circulair-, klimaatneutraal-, sociaal- en ethisch inkopen als vier kernpunten. Hiervoor worden de volgende leidende principes gehanteerd:

1. Onze inkoopopgaven zijn financieel passend;
2. Onze inkoopopgaven zijn gebaseerd op een professionele en integrale samenwerking;
3. Onze inkoopopgaven zijn conform geldende wet- en regelgeving.

Voor meer informatie zie de provinciale website https://www.noord-holland.nl/Over_de_provincie/Inkoop_en_aanbesteden/Maatschappelijk_Verantwoord_Inkopen_MVI

4.3.7 Circulariteit

Belangrijk onderdeel van Maatschappelijk Verantwoord Inkopen is dat de provincie inzet op circulariteit. In aanbestedingen van het ov wordt zoveel mogelijk ingezet op Circulair Inkopen. Daarbij sluiten we aan bij het convenant circulair ov.

Bij circulair inkopen wordt inkopen als instrument ingezet om productie en (her)gebruik van (circulaire) producten en diensten te stimuleren en daarmee het aanjagen van de circulaire economie. In de circulaire economie bestaat afval niet. Verspilling van grondstoffen wordt voorkomen door de herbruikbaarheid van producten en materialen te maximaliseren en waardevernietiging te minimaliseren. Het circulair inkopen omvat de hele keten van een product. Het omvat dus het moment van het winnen van de grondstoffen tot het maken en gebruiken van producten tot het moment waarop de grondstof waarvan het product is vervaardigd weer wordt (her)gebruikt. Circulaire economie gaat daarbij niet alleen over recyclen, wat feitelijk een van de laagste vormen van hergebruik is. De circulaire benadering gaat verder. Voorkomen moet worden dat producten worden geproduceerd die niet of nauwelijks worden gebruikt: het efficiënter omgaan met producten.

Als concessieverlener stuurt de Provincie op het bevorderen van circulariteit in het openbaar vervoer met circulaire gunningscriteria en door ruimte te bieden in het PvE. Daarbij stellen we verschillende vragen, als:

- Hoe reduceren we het gebruik van primaire abiotische grondstoffen (denk aan batterijen en laadinfra) in het materieel?
- Welke oplossingen zorgen ervoor dat we minder nieuwe bussen en onderdelen nodig hebben om de exploitatie mogelijk te maken?
- Welke oplossingen zorgen ervoor dat door verbeterd rijgedrag en slimme laadscenario's de levensduur van een batterij en andere onderdelen wordt verlengd?
- Welke oplossingen zorgen ervoor dat er vernieuwende ketensamenwerking ontstaat waarbij afgedankte batterijen van de bussen toegepast worden als 'second-life battery' voor de opslag van lokaal opgewekte energie?
- Welke oplossingen zorgen ervoor dat materialen (van bijvoorbeeld bedrijfskleding of het interieur van de bussen) in gebruik blijven en geen afval worden?

4.3.8 Social return

Daarnaast stelt de provincie social return als contractvoorwaarde (bijzondere uitvoeringsvoorwaarde) bij aanbestedingen. Met social return creëert de provincie kansen op werk voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Voor aanbestedingen van de provincie betekent het toepassen van dit social returnprincipe dat van de gegunde vervoerder wordt verwacht dat hij een bijdrage levert 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 binnen het door de provincie vastgestelde social return beleid.

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

The Creative Hub

Haarlem, 27 mei 2024