

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 23 december 2016

Datum GS-besluit: : 24 januari 2017

Vragen nr. 155

Vragen van de heer dr. **M.C.A. Klein** (Christen Unie-SGP), de heer **N. Papineau Salm** (PvdA), de heer mr. **J.M. Bruggeman** (SP) over Social return in aanbesteding OV-concessie NHN.

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 3 januari 2017 door de leden van Provinciale Staten, de heer dr. **M.C.A. Klein** (Christen Unie-SGP), de heer **N. Papineau Salm** (PvdA), de heer mr. **J.M. Bruggeman** (SP), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN

Op 13 september 2016 hebben gedeputeerde staten het Definitief Programma van Eisen voor de OV-concessie Noord-Holland Noord vastgesteld. Dit Definitief Programma wijkt op onderdelen af van het Ontwerp-Programma van Eisen van 29 maart 2016. Aanleiding voor aanpassingen is de zogenaamde marktconsultatie die nadien onder de vervoerders heeft plaats gevonden. Naar aanleiding van de marktconsultatie is de eis voor social return verlaagd van 5 % van de opdrachtwaarde (exploitatiewaarde) naar 2 %.

Gedeputeerde staten geven als motief voor deze verlaging: "De marktconsultatie heeft de provincie overtuigd dat 5 % een te hoge ambitie is, die risico's met zich meebrengt voor de aanbesteding. Daarom heeft de provincie besloten om de eis aan te passen naar 2 % van de opdrachtwaarde (exploitatiebijdrage). Tijdens de marktconsultatie hadden de vervoerders unaniem aangegeven dat 5 % een te hoge ambitie is. Het grootste deel van het personeel van een vervoerder bestaat uit chauffeurs, die verplicht van de zittende concessiehouder overgenomen moet worden. Dit beperkt de mogelijkheden om hier social return op toe te passen. Bovendien is niet iedereen geschikt voor het beroep van chauffeur. Zij wijzen allemaal op het risico dat dit kostprijsopdrijvend zal werken, wat ten koste kan gaan van het aanbestedingsresultaat en daarmee op het voorzieningenniveau of de kwaliteit voor de reiziger."

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

Vraag 1:

Hebben gedeputeerde staten de stelling van de vervoerders dat 5 % een te hoge ambitie is voor social return onderzocht en met andere bronnen onderbouwd?

Antwoord 1:

Ja, door te kijken wat “gebruikelijk” is in het OV waarbij o.a. gekeken is naar vergelijkbare aanbestedingen zoals de aanbesteding van de concessie Zuidoost Brabant door de provincie Noord-Brabant (minimaal 2%, te behalen uiterlijk 5 jaar na start van de concessie), de concessie Limburg door de provincie Limburg (geen harde norm maar gunningscriterium waarmee de inschrijver werd gestimuleerd hier zo groot mogelijke stappen op te zetten), de concessie Almere door de gemeente Almere (minimaal 2%) en de concessie Amstelland Meerlanden door de stadsregio Amsterdam (geen harde norm maar gunningscriterium waarmee de inschrijver werd gestimuleerd hier zo groot mogelijke stappen op te zetten). De discussie, ook bij andere opdrachtgevers van openbaar vervoer, is telkens min of meer hetzelfde als in Noord-Holland: de wens is vaak om een hogere / strengere norm te stellen (5 % meestal), maar tegelijk is er de realiteit dat het heel lastig haalbaar is binnen OV-concessies gezien het bestaande personeelsbestand, de eisen waaraan chauffeurs moeten voldoen en het beschikbare budget voor het te realiseren OV.

Vraag 2:

Hebben gedeputeerde staten andere argumenten meegenomen dan de marktconsultatie bij de beslissing om het vereiste aandeel social return met 60% terug te brengen?

Antwoord 2:

Ja. Het provinciaal beleid is om 2 – 5% van de opdrachtwaarde aan social return toe te passen. Bij het Ontwerp-Programma van eisen zijn wij gaan zitten op de bovenkant van de range die wij wensen. Uiteindelijk hebben wij de definitieve keuze gemaakt om 2% van de opdrachtwaarde te hanteren. Bij deze keuze hebben wij de volgende argumenten betrokken:

- de Wp2000 verplicht de nieuwe concessiehouder om al het direct en indirect personeel van de huidige concessiehouder over te nemen;
- het hierbij gaat om relatief hoog gekwalificeerd personeel (buschauffeurs, vervoerkundig-, communicatie- en marketingpersoneel, onderhoudspersoneel, etc.);
- binnen de concessie Noord-Holland Noord is een aantal kostprijsverhogende aspecten te benoemen, zoals de duurzaamheidseisen om tot een verlaging van de uitstoot te komen, het verplicht overnemen/handhaven op Texel van de regiecentrale van de Texelhopper, de uitvraag van meer kleinschalige mobiliteitsoplossingen in landelijk gebied (die tot op heden duurder zijn gebleken dan regulier OV), weinig stedelijk gebied in de concessie waardoor groei het gebruik moeilijk is te realiseren (vergrijzing van het platteland) en de lagere bijdrage van het Rijk voor de Studenten Openbaar Vervoer kaart;
- 5% is € 955.000 per jaar op een exploitatiebijdrage van € 19,1 miljoen per jaar. Wat wij niet willen bereiken met social return is dat het OV 5% duurder wordt (ergo dat er minder aanbod aangeboden wordt) terwijl dit ten koste gaat van onze doelstelling uit de Visie OV 2020: meer en meer tevreden reizigers.

Vraag 3:

Hebben gedeputeerde staten kennis genomen van het rapport van de Rekenkamer Oost-Nederland¹ "Aan de slag met social return" over de aanbestedingen in de provincie Overijssel, waarin staat dat de provincie in veruit de meeste gevallen kiest voor een percentage social return van 5% van de inschrijfsom?

¹

<https://www.pianoo.nl/sites/default/files/documents/documents/rekenkameroostsocialreturn.pdf>

Antwoord 3:

Ja.

Vraag 4:

Kunnen gedeputeerde staten uitleggen waarom in Noord-Holland problemen worden verwacht met een social return percentage van 5%, waar dit percentage in Overijssel breed wordt toegepast?

Antwoord 4:

Uw veronderstelling dat er in Noord-Holland problemen verwacht worden met het social return percentage van 5% is niet de onze. Wij kijken bij elke aanbesteding zorgvuldig naar toepasbaarheid en proportionaliteit. Er zijn branches, bijvoorbeeld de uitzendbranche, waarbij tot 20% social return op de opdrachtwaarde gebruikelijk is

Wij wijzen er op dat in het rapport van de Rekenkamer Oost-Nederland wordt geconstateerd dat social return in de provincie Overijssel op dit moment vooral wordt toegepast bij aanbestedingen Werken en in veel mindere mate bij Diensten en Leveringen (zoals bijvoorbeeld OV) en dat niet alle organisatieonderdelen van de provincie Overijssel even actief zijn met social return.

Vraag 5:

Hebben gedeputeerde staten zicht op de manier waarop social return in andere recente OV concessies in het land is toegepast? Zo ja, kunnen gedeputeerde staten die informatie met provinciale staten delen?

Antwoord 5:

Ja, zie het antwoord bij vraag 1.

Vraag 6:

In het initiatief voorstel van de PvdA van 24 februari 2014 worden voorstellen gedaan voor bredere toepassingsmogelijkheden binnen social return. Het gaat daarbij om te kijken naar extra stageplekken (bijv. op kantoor), opleidingsmogelijkheden of sociale projecten voor de samenleving. Heeft GS voor deze concessie onderzocht of er in dit geval bredere toepassingen mogelijk zijn?

Antwoord 6:

Ja.

Vraag 7:

Verwachten gedeputeerde staten dat bij andere aanbestedingen dan voor openbaar vervoer de eisen voor social return ook naar beneden bijgesteld worden onder invloed van reacties van potentiële inschrijvers op aanbestedingen?

Antwoord 7:

Het provinciaal beleid is om 2 - 5 % van de opdrachtwaarde aan social return toe te passen. De hoogte van het percentage is altijd voordat aanbesteding van start gaat, onderwerp van gesprek. Het is juridisch gezien van belang dat er zorgvuldig wordt gekeken naar toepasbaarheid en proportionaliteit. In deze fase worden vragen verkend als: leent deze branche zich er goed voor, is het aandeel personeel hoog, gaat het om hooggekwalificeerd werk of niet, etc. In deze fase wordt ook gekeken naar wat landelijk gebruikelijk is. Ook tijdens de marktconsultatie kunnen aan de marktpartijen vragen worden gesteld over social return om te horen hoe de markt er zelf in zit.