

Vragen Commissie Economie 20 juni 2025

Vragen Björn Schutz (VVD), over Brief GS van 20 mei 2025 over Voortgangsrapportage uitvoering RMS – 707028, Agendapunt 7

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
Op p.4/9 schrijft GS: <i>“Op 18 maart is de busconcessie gegund aan EBS. In haar inschrijving heeft EBS op diverse punten een hogere kwaliteit geboden dan de hoge kwaliteit die al met het programma van eisen als voorwaarde werd gesteld. Belangrijkste punt is dat EBS in haar inschrijving hogere normen voor de betrouwbaarheid van het vervoer heeft opgenomen dan al in het Programma van Eisen waren opgenomen. In het programma van eisen waren de normen al hoger dan waar Connexxion aan dient te voldoen. Met het opnemen van hogere normen in haar inschrijving betekent dit dat EBS daar aan kan worden gehouden vanaf de start van de nieuwe concessie.</i> <i>In de afgelopen jaren is in andere regio's in Nederland bij overgang van concessies naar nieuwe concessieverleners te zien geweest dat er bij de start van de nieuwe concessie veel problemen zich voor deden. Deze problemen hadden als voornaamste redenen het te laat beschikbaar komen van nieuwe bussen en tekorten aan personeel. Dit is reden geweest om in de aanbesteding veel belang te hechten aan een stevige onderbouwing van de implementatie door inschrijvers. Dit betekent ook dat met het opstarten van de implementatie stevig is ingezet om te zorgen dat EBS tijdig de juiste stappen zet en kan zetten. Een voordeel voor Zeeland is dat EBS in een andere regio reeds problemen heeft ervaren en daaruit lessen heeft geleerd. Vanuit de Provincie hebben we bij andere provincies ook de lessen opgehaald uit verschillende implementatietrajecten.”</i> 1. Kan GS aangeven op welke wijze er in de aanbesteding belang is gehecht aan een stevige onderbouwing van de implementatie door EBS? Wat was de reactie van EBS? Hoe heeft EBS dat onderbouwd? Zowel ten aanzien van beschikbaarheid van bussen als personeel?	Inschrijvers waren in de aanbesteding verplicht gevraagd om een implementatieplan op te stellen. In dit plan zit een uitwerking van de volgende onderwerpen: • detailplanning, • projectorganisatie, • risicomanagement, • extern overleg en communicatie, • invoering dienstregeling, • werving, inzet en informatie personeel • materieel • infrastructuur • betaalsysteem, productdragers en reisproducten. Daarnaast is vanwege de specifieke ontwikkeling naar zero-emissie verplicht gesteld een ZE-implementatieplan op te stellen. In dat plan zit een uitwerking van de volgende onderwerpen: - de laadtechniek - laadlocaties en benodigde vermogens - de strategie om piekbelasting te voorkomen - activiteitenoverzicht voor de netaansluiting, laadinfrastructuur en materieel (bussen) - activiteitenoverzicht voor testen daarvan - opleiden van personeel - draaiboek tussen gunning en de volledige inzet van ZE-voertuigen Naast deze plannen specifiek gericht op de implementatieperiode geven het materieelplan en het plan voor uitvoeringskwaliteit en goed werkgeverschap stevige onderbouwing van acties die al tijdens de implementatieperiode opgezet moeten worden en die weer onderdeel uitmaken van de uitgebreide detailplanning die bij het implementatieplan is ingediend. Voor het materieel is beschreven hoeveel bussen van welk type worden ingezet. Omdat dit een geheel nieuw wagenpark betreft en er voldoende reservecapaciteit wordt aangeboden, is dit plan vertrouwenwekkend. Ten aanzien van personeel is onderbouwd hoeveel

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
	personeel er nodig is, geanalyseerd hoeveel personeel er vanuit de huidige concessie mee komt en dat gebruik wordt gemaakt van de inzet van onderaannemers. Ook dit onderdeel is vertrouwenwekkend uitgewerkt. Op de verschillende plannen heeft EBS in de beoordeling op deze plannen de beoordeling goed gescoord en één keer de beoordeling voldoende.
2. Welke stappen die EBS tijdig zet en kan zetten bedoelt u in het citaat hierboven?	In de implementatie werkt EBS aan alle punten die bovenstaand zijn opgesomd. De grootste aandacht van de Provincie ligt bij de tijdige realisatie van remises inclusief netaansluiting, de tijdige levering van materieel en een goede overdracht danwel inhuur van personeel. Daarnaast zijn er diverse andere uitwerkingen waar EBS mee aan de slag is gegaan die naar onze inschatting minder risicovol zijn. Dit alles om een vliegende start te kunnen maken met de concessie.
3. We zien dat Connexxion langdurig problemen heeft met ziekteverzuim en het behouden van personeel. Waarom zou dat voor EBS anders zijn? Hoe borgt EBS dat voor hen uitblijft? Waar zitten de verschillen met Connexxion op dat vlak?	Het personeel van Connexxion gaat over naar EBS. Beide partijen zijn hier reeds over in overleg. EBS weet ook hoeveel personeel zij nodig heeft om de aangeboden dienstregeling te kunnen rijden, waarbij ook een deel van de dienstregeling wordt gereden door onderaannemers AMZ en Van Oeveren. Omdat EBS ruim 18 maanden voor de start van de concessie reeds met Connexxion in gesprek is en de komende maanden in gesprek blijft om goed te monitoren wat ontwikkelingen zijn qua uitstroom en instroom, kan EBS een goede inschatting maken of het nodig is om nieuw personeel (en hoeveel) te werven of extra in te huren. EBS heeft daarnaast in haar inschrijving de maatregelen geschetst waarmee zij verwacht de medewerkerstevredenheid te kunnen verhogen.
Op p. 6/9 schrijft GS: <i>“Voor de betaalsystemen is de landelijke vertraging van het OV-pay-systeem relevant. Daardoor zijn niet onmiddellijk alle betaalmogelijkheden beschikbaar voor de Flex. Alle abonnementen en OVstudentenkaart wel, maar bijvoorbeeld voor zakelijke reizen ontbreekt de mogelijkheid dit via een zakelijk account te doen. Met Translink wordt gewerkt om via OV-pay zo snel mogelijk dat soort mogelijkheden in Flex te bieden.”</i> 4. Zijn er naast voor ‘zakelijk reizen’ nog andere modaliteiten die nog niet via OV-pay kunnen worden afgewikkeld? Zo ja, hoe wordt de financiële afwikkeling van het vervoer dan nu, op alternatieve wijze geregeld? Of betekent dit dat die reizigers nu niet met Flex kunnen reizen?	Zakelijk reizen, het gebruik maken van een business card, is niet mogelijk, omdat er geen mogelijkheid bestaat om de ritprijs te factureren aan de werkgever. Reizigers kunnen wel met Flex reizen, maar zullen op reguliere wijze moeten afrekenen. Indien de werkgever reiskosten vergoed, zal dat dan helaas separaat moeten worden gedeclareerd. Daarnaast is ZeelandVoordeel, als kortingsproduct van Connexxion, nog niet toepasbaar. Daar dienen met Connexxion nog nadere afspraken over te worden gemaakt eer dit ook in de Flex kan worden ingezet.

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
5. Is het probleem inmiddels – buiten de onderhavige rapportageperiode feb.-april – al opgelost? Zo nee, op welke termijn voorziet u dat het is geregeld?	Het bedrijf Translink faciliteert landelijk de systemen OV-chipkaart en OV-pay. Voor de start van de Flex op Schouwen-Duiveland is voorstel gedaan voor een ruwe tijdelijke oplossing voor het achterliggende probleem voor de business card/ zakelijke reiziger. Omdat bij die oplossing de reiziger niet kan zien tussen welke opstappunten (hubs) is gereisd is deze oplossing door Translink afgewezen. Translink heeft aangegeven zich in te spannen deze zomer voor Zeeland met een oplossing te komen, maar gezien de landelijke ontwikkelingen en planning houden wij er rekening mee dat mogelijk deze oplossing pas in Q1 2026 beschikbaar komt. Wij blijven daarover in gesprek. Voor Zeeland Voordeel dienen de afspraken met Connexxion te worden gemaakt op welke manier dit kan worden ingezet.
Tijdens de bijdrage van de VVD over dit dossier in de Commissievergadering van 24 januari 2025 heeft de VVD - naast een overzicht van de volgorde en aanvangsmomenten van de overige Startprojecten - gevraagd het programmaplan (van de kwartiermaker) – als onderdeel van de GR Publiek vervoer – als lees- en vergaderstuk. Wij vonden het terugzoekend niet terug in de toezeggingenlijst, maar wel in de ‘videotulen’ van de vergadering. Op 3:05:40 vroeg de VVD er naar en op 3:36:00 antwoordde GS dat de stukken niet in de volgende Commissievergadering zouden worden meegestuurd maar in de daaropvolgende. Wij vermoeden dat werd bedoeld op de Commissievergadering van 23 mei jl, waarin wij spraken over de Gemeenschappelijke Regeling Publiek Vervoer Zeeland. Daar zat het programmaplan toen niet bij. Ook niet bij de stukken van deze Commissievergadering. 6. Zouden we het programmaplan (de oorspronkelijke en – als dit niet de laatste versie is – tevens de meest recente versie) alsnog mogen ontvangen?	Het programmaplan is nooit door de Provincie en Gemeenten vastgesteld, wel als een goed richtinggevend stuk benoemd. Voor de stappen die voor de provincie worden uitgevoerd in 2025 wordt dit momenteel vastgelegd in een dienstverleningsovereenkomst. Deze zullen wij na vaststelling met PS delen. Daarnaast wordt momenteel de begroting, waarin de inhoudelijke stappen worden beschreven, voor 2026 voorbereid, die bij de verdere besluitvorming over GR met u kan worden gedeeld.