

Vragen Commissie Economie 8 september 2023

Aanvullende vragen Ralph van Hertum (PvdA-GL), over Brief GS van 22 augustus 2023 over Aanpassen busdienstregeling – 361970, agendapunt 8

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>1. In de discussie rondom het afschalen van de dienstregeling is het contract afgesloten tussen de provincie en Connexxion van belang. Kunt u dit contract naar ons doorsturen (een link plaatsen is genoeg)?</p>	<p>Een concessiebeschikking is op zichzelf onvoldoende voor een volledig juridisch beeld van de overeenkomst omdat er tijdens de looptijd van de concessie nadere afspraken zijn en worden gemaakt tussen partijen die betrekking hebben op het contract. Een deel van de documenten kan worden ingezien, een ander deel niet omdat het bedrijfsvertrouwelijke informatie betreft.</p>
<p>2. Hoeveel personeel heeft Connexxion in dienst in Nederland en hoe groot zijn de tekorten in andere Nederlandse delen? Worden in de Randstad dezelfde maatregelen genomen met de afschaling van de ritten als in Zeeland?</p>	<p>Hierbij het door Connexxion gegeven antwoord: “Transdev telt 4.500 OV chauffeurs en het totaal van direct en indirect personeel is 7.500. Overall kun je stellen dat in alle andere Transdev/Connexxion concessies (en ook bij concullega’s) tussen de 8 en 18% is afgeschaald. En deze andere concessies hebben nu te maken met personeelstekorten tussen de 3 en 5%. In Zeeland zitten we nu (september 2023) op ruim 6% afschaling (t.o.v. 2019) en tevens een personeelstekort van ca. 6%. Hierbij is het goed te realiseren dat, in tegenstelling tot de Zeeuwse concessie, in nagenoeg alle concessies tijdens de Coronaperiode als onderdeel van de Transitie- en Herijkingsafspraken al fors is afgeschaald. Dat maakt dat impact van de later ontstane personeelsproblematiek minder groot is of beter gezegd lijkt (afhankelijk of je het vergelijkt met 2022 of met 2019). Daarmee kan het dus zijn dat sommige concessies nu minder of niet hoeven af te schalen, omdat dat al eerder gedaan is.”</p>
<p>3. In de afgelopen jaren is de dienstregeling sterk ingekrompen ten opzichte van de start van de concessie in 2015. Welke redenen heeft de provincie in de afgelopen jaren gezien om in te stemmen met het inkrimpen van het contract? Graag een uitleg, die verder gaat dan Corona en minder passagiers (voor 2020 zien we ook al het verdwijnen van buslijnen).</p>	<p>Connexxion heeft in 2014 in haar offerte 243.544 dienstregelinguren (DRU) aangeboden op het kernnet, spitsnet en scholierennet. In de jaren 2015-2020 heeft Connexxion in afstemming op de vraag (ontwikkefunctie) en op ons verzoek beduidend meer uren aangeboden. Voor het jaar 2023 heeft Connexxion in haar vervoerplan totaal 240.491 ongewogen DRU gepland, hetgeen 1,25% minder is dan aangeboden in de offerte. Wij zijn derhalve van mening dat in de afgelopen jaren niet is ingestemd met het inkrimpen van het contract om andere redenen dan de genoemde redenen. Connexxion had er ook voor kunnen kiezen meer uren aan te bieden, maar dan zou het realistisch zijn dat met grote regelmaat onverwacht (ook</p>

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
	<p>drukke) ritten zouden uitvallen. Het gevolg voor de reizigers is dat dit zeer kort van tevoren wordt gecommuniceerd en er dan geen alternatieven kunnen worden aangeboden. Het Reizigersoverleg OPOV heeft positief geadviseerd over deze aanpak.</p> <p>Dat neemt niet weg dat we zeer ontevreden zijn over het resultaat van de inspanningen die Connexxion pleegt om de dienstregeling volledig uit te voeren. Conform de afgesproken boetebepalingen zullen we daarom vanaf september 2023 Connexxion gaan beboeten als de vermijdbare rituitval boven de 0,2% komt. Deze boete staat uiteraard los van het niet uitbetalen van de uitgevallen ritten.</p>
<p>4. Onder welke voorwaarden mag Connexxion onder het bestek van eisen afwijken? Graag een toelichting.</p>	<p>Het is Connexxion niet toegestaan om zelfstandig af te wijken van het Bestek (waaronder Programma van Eisen en Offerte). Uiteraard kunnen in onderling overleg tijdens de concessieduur wel andere afspraken worden gemaakt.</p>
<p>5. Zijn er derden, belanghebbenden, die Connexxion kunnen aanklagen vanwege het versralen van de dienstregeling? Zo ja, hoe zou dat op theoretische basis werken?</p>	<p>Nee, de Provincie Zeeland is opdrachtgever en verantwoordelijk voor het beleid dat leidt tot de jaarlijkse dienstregeling.</p>
<p>6. Hebben zich in het verleden mensen gemeld die bereid zijn om een proefproces tegen Connexxion te beginnen, wegens het afschalen van de dienstregeling?</p>	<p>Nee.</p>
<p>7. Als de provincie Connexxion wel aan het behouden van de dienstregeling zou willen houden, wat zijn dan de juridische mogelijkheden van de provincie Zeeland? En hoe gaat zo'n rechtszaak tegen Connexxion eruit zien?</p>	<p>Een concessie is een wezenlijk andere rechtsfiguur dan een normale overheidsopdracht. De vervoerder krijgt een exclusief recht (schaarse vergunning) en een subsidie (exploitatievergoeding) om het openbaar vervoer gedurende een bepaalde periode in een bepaalde regio uit te voeren. Door middel van een concessieovereenkomst (en nadere afspraken) wordt de verplichting opgelegd om het vergunde en gesubsidieerde openbaar vervoer ook daadwerkelijk uit te voeren. Als de vervoerder nalatig is, kan het provinciaal bestuur gebruik maken van een boeteclausule, hetgeen dus effect heeft op de exploitatievergoeding. De prestatie zelf is (net als bij subsidies) niet of beperkt afdwingbaar.</p>