

Aanwezigen vanuit team SmartwayZ.NL en aanpalende projecten/programma's:

Contractteam Mobility Market – SmartwayZ.NL:

Jan-Willem van der Pas, Floris Bakermans, Cemil Ustuner, Marjolijn Tausch, Erik Arends, Juul Franssen, Mauranne Beerten

Aanpalende projecten/programma's:

Paul van Loon (N279), Pieter Keeris (N279), Jolanda Frerichs (Brainport Smart Mobility), Charlotte Dillisse (Reizigersaanpak), Marcelle Jansma (Reizigersaanpak), Arwina de Boer (Visie Gedeelde Mobiliteit (OV)), Naomi van Nuland (Visie Gedeelde Mobiliteit (OV)), Mariska Slots (Regionale MaaS-pilot Eindhoven).

Status document

Dit document betreft het verslag van de marktconsultatie van maandag 19 november 2018. De informatie uit deze consultatie wordt gebruikt bij het opstellen van de aanbestedingsstukken voor mobiliteitsdiensten N279 Veghel-Asten. De nog te publiceren aanbestedingsdocumenten zullen leidend zijn.

Enkele marktpartijen hebben in bilaterale gesprekken en met het versturen van vraag- en antwoordformulieren suggesties aangedragen om de aanbesteding nog beter te maken. Resultaten uit de bilaterale gesprekken die voor alle marktpartijen relevant kunnen zijn, zijn opgenomen in dit verslag. De bilaterale gesprekken zijn niet in detail verwoord.

Hoofdpijnen: wat viel ons op?

De markt en publieke partners, programma's en projecten van SmartwayZ.NL zijn betrokken om de uitvraag naar mobiliteitsdiensten N279 Veghel-Asten tot een succes te maken. Veel informatie, vragen en suggesties zijn ingebracht om het project en de aanbesteding beter te maken. Hieronder op hoofdpijnen een opsomming van hetgeen ons is opgevallen:

1. Bepaald moet worden of losse inhoudelijke percelen uitgevraagd worden, of dat het project één integraal systeem van mobiliteitsdiensten uitvraagt.
2. De mogelijkheid om specifieke prestaties uit te vragen met een vergoeding per prestatie, waardoor verschillende partijen met verschillende expertises kunnen meedoen, zou onderzocht kunnen worden.
3. Mogelijk is het doelgebied van de N279 te beperkt in omvang en dient direct op grote schaal uitgevraagd te worden.
4. Ten behoeve van de uitwerking van een zelfstandige business case dienen marktpartijen aan te geven wat ze op welk moment nodig hebben en hoe men ervoor zorgt dat met het projectbudget (na duur van het project) een zelfstandige business case geëxploiteerd wordt.
5. Het is belangrijk om nog explicieter de samenwerking van het project met aanpalende opgaven en programma's (zoals de regionale MaaS-pilot Eindhoven en de Reizigersaanpak) en concessiehouders (zoals Arriva en Hermes) te beschrijven in de aanbestedingsdocumenten.
6. Bij de marktpartijen is behoefte aan matchmaking ten behoeve van consortiavorming, bijvoorbeeld via een online tool of via fysieke ontmoetingsmogelijkheden. Mogelijk heeft dit een impact op de planning en daarmee op het moment van publiceren van de aanbestedingsdocumenten.
7. Het is van belang om scherp de doelstellingen te definiëren voor de verschillende fasen van de ombouw (voor, tijdens en ná de ombouw van de N279). Hierin dient bovendien duidelijk onderscheid gemaakt te worden tussen de doelstellingen en gewenste effecten voor de verschillende fasen.
8. Zorg ervoor dat het wiel niet opnieuw uitgevonden wordt. Door de eisen en randvoorwaarden van de opdracht bij de IMMA-raamovereenkomst of MaaS-raamovereenkomst aan te laten sluiten, wordt voorkomen dat onnodig werk wordt verricht.
9. De marktpartijen hebben behoefte aan een werkgeversaanpak, waarbij (grote) bedrijven als 'launching customer' zijn aangehaakt. Dit kan bijvoorbeeld door ze een rol te geven bij het opstellen van aanbestedingsdocumenten, ze te betrekken bij de beoordelingsprocedure en/of in de uitvoering van de opdracht. Hierin ligt een faciliterende rol voor de opdrachtgever.
10. De meerwaarde van het meenemen van eindgebruikers in het beoordelingsproces is uitgesproken door marktpartijen.

11. De planning van de uitvraag 'Mobiliteitsdiensten N279 Veghel-Asten' loopt tot en met 2021, terwijl de ombouw van de N279 tot en met 2023 loopt. Het is belangrijk om te beschrijven waarom deze periodes niet gelijk aan elkaar zijn.
12. In de gunning wordt mogelijk de aantoonbaarheid van een zelfstandige business case beoordeeld. De eisen en randvoorwaarden van de businesscase vragen nadere uitwerking.
13. Een samenwerking tussen aannemer en de winnende mobiliteitsdienstverlener biedt meerwaarde aan de dienst en zal een positief effect hebben op de doelstellingen. Dit vraagt van opdrachtgever een faciliterende rol die nog nader uitgewerkt dient te worden (al dan niet als kwalitatief gunningscriterium opnemen in de aanbestedingsdocumenten).

Vragen uit de zaal

Vraag: *Wat is de definitie van een 'bewezen dienst'?*

Antwoord: Een bewezen dienst heeft zijn nut elders al bewezen. Het betreft producten die al werken en indien nodig marktgericht gemaakt dienen te worden. Daarbij is er geen ontwikkelruimte voor technische innovatie.

Vraag: *Kunt u voorbeelden geven van 'bewezen diensten'?*

Antwoord: Voorbeelden van bewezen diensten zijn de applicaties van TomTom, Google en Innovactory, maar ook diensten als deelfietssystemen, deelautosystemen en mobiliteitskaarten.

Vraag: *In hoeverre zijn werkgevers in het noordelijke deelgebied benaderd?*

Antwoord: Gesprekken met werkgevers zijn gaande, onder andere vanuit het 'Brabant Mobiliteitsnetwerk' (BMN). Vanuit het project N279 worden daarnaast ook nog gesprekken met werkgevers gevoerd. Wij willen graag de markt vragen om aan te geven welke rol zij verwachten van de overheid en welke rol zij zelf willen betekenen in de werkgeversbenadering.

Vraag: *Is het project A2 Weert-Eindhoven een voorbeeld qua aanpak voor deze mobiliteitsdienst?*

Antwoord: Mobility Market hanteert een stapsgewijze aanpak, waarbij we leren van eerdere ervaringen. Dat gaat breder dan ervaringen binnen het eigen project. Zo leren wij onder meer van de regionale MaaS-pilot Zuidas Amsterdam en de verkeersonderneming Rotterdam. Op die manier zorgen wij ervoor dat we de projecten steeds iets beter uitvoeren. We gebruiken daarmee het project A2 Weert-Eindhoven ter inspiratie en om lering uit te trekken. Het gebied van de N279 en zijn karakteristieken zijn net wat anders vergeleken met het gebied van de A2 Weert-Eindhoven.

Vraag: *Delen jullie de resultaten van A2 Weert-Eindhoven?*

Antwoord: Het project A2 Weert-Eindhoven is gegund binnen de IMMA-raamovereenkomst. Eén van de onderdelen binnen die overeenkomst is dat we leren van de projecten. Resultaten worden daarom op managementniveau openbaar gemaakt. Bepaalde informatie kan daarmee worden gedeeld, in goede afstemming met de opdrachtnemer.

Vraag: *Ligt er een nulmeting, of is de nulmeting onderdeel van de uitvraag? Wat dienen we precies te verbeteren?*

Antwoord: Op dit moment zijn we hier nog over aan het nadenken. Het is mogelijk dat een nulmeting onderdeel wordt van de uitvraag. Er moeten zowel op kwalitatief als kwantitatief vlak verbeteringen ten opzichte van de doelstellingen worden behaald, en dat zowel voor, tijdens als ná de ombouw van de N279.

Vraag: *Is het een overweging om aan te sluiten bij de IMMA-raamovereenkomst?*

Antwoord: We denken eraan om bepaalde eisen en randvoorwaarden aan te laten sluiten op landelijk niveau. Dit kan een aansluiting bij de IMMA-raamovereenkomst zijn en/of een aansluiting bij de MaaS-raamovereenkomst van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Wij denken dat we vooral veel voordeel halen door aan te sluiten bij de eisen en randvoorwaarden rondom privacy en fraude. Welke onderdelen we nog meer willen laten aansluiten wordt in de komende maanden geconcretiseerd.

Vraag: *Wordt aan de aannemer van de ombouw gevraagd om aan te geven wanneer werkzaamheden plaatsvinden en/of wegen zijn afgesloten? Dienen wij ook aan te sluiten bij de werkzaamheden van de aannemer?*

Antwoord: Dit hebben wij nog niet opgenomen, maar is een goede suggestie.

Vraag: *Ontstaat er een doorstromingsprobleem tijdens de ombouw?*

Antwoord: Ja. Er is op dit moment al een doorstromingsprobleem en dat zal groter worden wanneer de werkzaamheden aanvangen.

Vraag: *Is het voor het contractteam een voorwaarde om een grote werkgever zoals de Jumbo aan te laten sluiten? Jumbo zal de urgentie en het doorstromingsprobleem ook voelen, en zal derhalve een noodzakelijke partner zijn om aan tafel te krijgen.*

Antwoord: Dat is een terecht punt, de vraag is waar deze rol moet komen te liggen. We nemen dit in overweging.

Vraag: *Is 'logistiek' onderdeel van de uitvraag?*

Antwoord: Vooralsnog richt de uitvraag zich op personenvervoer. Logistiek wordt wel opgepakt in andere programma's binnen SmartwayZ.NL.

Vraag: *In de gegeven presentatie werden Talking Traffic en Smart Mobility ook weergegeven. Hoe komen deze programma's in de uitvraag terug en wat is de onderlinge relatie?*

Antwoord: Wij zijn ons bewust van andere projecten en programma's om ons heen en zien ook de samenhang. Wij zijn benieuwd hoe we die samenhang slim kunnen inrichten en zijn benieuwd hoe de marktpartijen hier tegenaan kijken.

Vraag: *De ombouw van de N279 is volgens planning gereed in 2023, maar het project mobiliteitsdiensten N279 loopt maar tot 2021. Wat betekent dat?*

Antwoord: Werkzaamheden aan de N279 zijn voorzien in de periode 2020 tot en met 2023. Het contractteam van Mobility Market wil op verschillende manieren twee jaar investeren in de opgave, zodat voorafgaand aan de ombouw en tijdens de ombouw mobiliteitsdiensten verleend worden. Dit is vooralsnog een periode van twee jaar, tenzij de markt aangeeft een andere

periode meer passend te vinden. Op basis van eerdere ervaringen denken wij dat een termijn van twee jaar voldoende moet zijn voor de opdrachtnemer om de dienst vervolgens zelfstandig te kunnen exploiteren. Zelfstandigheid van de business case is voor ons een belangrijk criterium.

Vraag: *Welke samenwerking heeft het project met de regionale MaaS-pilot Eindhoven?*

Antwoord: [Mariska Slots kan hier meer informatie over verstrekken tijdens de rondetafelgesprekken aansluitend op het plenaire deel.] Wij vinden het belangrijk dat marktpartijen weten dat beide projecten bestaan en dat de uitvraag voor de regionale MaaS-pilot ook aanstaande is. Begin 2019 zal de marktconsultatie plaatsvinden voor de regionale MaaS-pilot. De regionale MaaS-pilot Eindhoven richt zich meer op het uitvragen van een dienstverlener voor het aanbieden van de 7 functionaliteiten van MaaS en bouwt daarmee logisch voort op eerder uitgevraagde functionaliteiten zoals in de uitvraag van mobiliteitsdiensten N279 Veghel-Asten.

Vraag: *Welke eisen worden er aan consortia gesteld?*

Antwoord: Op dit moment stellen we geen eisen aan consortia. Wél vinden we het van belang dat wij over één aanspreekpunt beschikken.

Vraag: *Is het daarmee mogelijk dat er meerdere partijen worden gecontracteerd?*

Antwoord: Op dit moment zijn we niet voornemens dat te doen. Wel is er de mogelijkheid een combinatie te contracteren. Eén van de partijen binnen dat consortium zal vervolgens als aanspreekpunt fungeren.

Vraag: *Jullie voornemen is om met mobiliteitsdiensten de burger te bereiken. Gaat de burger hiermee vele mobiliteitsdiensten op zijn telefoon krijgen in de vorm van verschillende applicaties?*

Antwoord: Er leven verschillende ideeën over MaaS, waaronder het gebruik van meerdere apps naast elkaar of meerdere apps die gebruik maken van één platform. Op dit moment zien wij mobiliteitsdiensten samenkomen in hubs, waar ze vervolgens digitaal aangesloten moeten worden. We vragen expliciet aan de markt hoe zij de samenwerking met andere platformen/programma's ziet.

Vraag: *De indicatoren worden nu niet gepresenteerd. Hoe krijgen de marktpartijen straks de kans om te voldoen aan de indicatoren en criteria? Hebben de marktpartijen voldoende kans zich te onderscheiden in de aanbidding? Om dit te bepalen is inzicht nodig in de doelstellingen, indicatoren en criteria.*

Antwoord: De indicatoren en criteria zijn al wel voorbereid, maar hebben we gezien het karakter van de 'consultatie' nog niet laten zien. Suggesties op criteria en doelstellingen zien wij graag verschijnen.

Vraag: *Binnen MaaS-overleggen is veelal gesproken over interoperabiliteit en hubs. Hoe gaan jullie om met de resultaten van deze discussie?*

Antwoord: Wij willen zoveel mogelijk hierop aansluiten.

Vraag: *Zijn werkgevers onderdeel van de beoordelingscommissie?*

Antwoord: Wij zien zeker een rol voor werkgevers in de beoordelingscommissie, maar hebben dat op dit moment nog niet ingericht. Ook voor eindgebruikers zoals bijvoorbeeld bewoners zien wij de potentie van een rol in de beoordelingscommissie.

Vraag: *De opdracht wordt gegund in maart/april. Hoe ziet de opdracht er daarna verder uit, wat wordt van ons verwacht?*

Antwoord: Wij geven voldoende tijd zodat er nog niet vanaf dag één gepresteerd moet worden. We geven de ruimte om de dienstverlening passend op de opgave te maken. De eerste mijlpaal staat om die reden gepland op 1 december 2019.

Vraag: *In het gebiedsprofiel zijn onderdelen van het reizigersprofiel (enquête) vrij slecht beantwoord door de gebruikers ("null"). Is de betrokkenheid van dit panel voldoende? Indien nee, moeten marktpartijen deze groep dan wel inschakelen?*

Antwoord: [Betrokkenen van de Reizigersaanpak kunnen hier meer over vertellen tijdens de rondetafelgesprekken.] De komende periode wordt het gebiedsprofiel verder gevuld en de doelgroep uitgebreid.

Vraag: *Is er al een beeld over de financiële waarde van deze opdracht?*

Antwoord: We doen op dit moment bewust nog geen uitspraak over de hoogte van de financiële waarde. Wij zijn benieuwd of er zaken spelen die voor de marktpartijen belangrijker en/of interessanter zijn dan geld. Wij willen jullie dan ook uitdagen om aan te geven wat jullie van ons nodig hebben, anders dan een financiële bijdrage.

Vraag: *Voor het project A2 Weert-Eindhoven is geen analyse gemaakt van hoeveel 'verlies' in euro's de maatschappij maakt door het filerijden (reistijd, CO₂-emissie). Wordt een dergelijke analyse met maatschappelijke kosten opgenomen in het definitieve gebiedsprofiel?*

Antwoord: Een onderzoek naar maatschappelijke kosten is op dit moment nog geen onderdeel van het gebiedsprofiel. Reistijden zijn wel onderdeel van het verkeerskundig onderzoek dat wordt uitgevoerd. De impact op de reistijden ten tijde van de ombouw is vooralsnog geen onderdeel van de analyse. Wij gaan erover nadenken om dit nog toe te voegen.

Vraag: *Het valt te verwachten dat OV-bedrijven zich niet gaan committeren aan een samenwerking en/of het openstellen van data. Hoe beoordelen jullie aanbiedingen met aanpassingen van de OV-dienstregeling?*

Antwoord: [Tijdens de rondetafelgesprekken is er gelegenheid om meer hierover van gedachten te wisselen met experts van de provincie die gaan over de Visie op Mobiliteit (OV).] Dit blijft een spannend onderdeel gezien wet- en regelgeving en lopende concessies, Wet Personenvervoer en de Taxiwet. Dit zullen wij verder gaan uitwerken.

Vraag: *Zijn jullie voornemens om op bovenstaand issue criteria op te nemen, zoals bijvoorbeeld de minste impact op OV-concessies of de mate van ontzorgen van opdrachtgever in de samenwerking met OV-bedrijven?*

Antwoord: Dit is een goede suggestie. Wij delen jullie mening dat dit onderdeel zowel kansrijk als erg ingewikkeld is. Mogelijk leiden vervolgstappen ertoe dat we de samenwerking met OV-bedrijven wel of niet meenemen in de uitvraag.

Tot slot

Het contractteam bedankt iedereen voor de actieve betrokkenheid in aanloop naar de aanbesteding. Van abstract tot concreet, van groot naar klein: uw suggesties hebben bijgedragen aan de verdere optimalisering van deze aanbesteding. De komende periode werken we verder aan het voorbereiden van de aanbestedingsstukken die we begin 2019 willen publiceren. We hopen samen met u en de andere partners te mogen blijven werken aan onze SmartwayZ.NL-doelstelling: **‘Samen werken aan slimme oplossingen voor de reis van vandaag en de wereld van morgen’**.

Hartelijke dank!

Jan-Willem van der Pas /// Clustermanager MaaS /// www.smartwayz.nl ///



**Samen werken aan slimme oplossingen voor
de reis van vandaag en de wereld van morgen**