



Treindienst Zwolle – Enschede

Achtergronddocument marktconsultatie

Inhoud

A	Inleiding	3
B	Onderwerpen voor de marktconsultatie.....	4
B1	Splitsing concessie	4
B2	Onderhandse gunning.....	4
B3	In te zetten materieel korte dieselconcessie	4
B4	Opbrengstverantwoordelijkheid	5
B5	Samenloop in korte en lange concessie	5
B.5.1	Kaartautomaten	5
B.5.2	Check in/check out	5
B.5.3	Opbrengstenverdeling	6
B6	Invulling elektrische concessie	6
B.6.1	Selectiecriteria	6
B.6.2	Uitvoeringskwaliteit	6
B.6.3	Materieel.....	7
B.6.4	Vervoerplan.....	7
C	Procedure marktconsultatie	8
C1	Publicatie marktconsultatie.....	8
C2	Mogelijkheid tot stellen van vragen.....	8
C3	Nota van inlichtingen.....	8
C4	Schriftelijke reactie marktpartijen	8
C5	Mogelijkheid tot aanvullende gesprekken.....	8
C6	Vervolg na de marktconsultatie	8

A Inleiding

De provincie Overijssel en Regio Twente hebben de bevoegdheden voor de treindienst Zwolle – Enschede, met ingang van dienstregelingsjaar 2015, overgenomen van het Rijk. Op dit moment zijn wij bezig met de planvorming en voorbereiding van aanbesteding van de treindienst. Wij hebben het voornemen de spoorlijn Zwolle – Wierden te elektrificeren, waarna een volledig elektrische treindienst mogelijk is. Omdat de elektrificatie enige tijd in beslag neemt splitsen wij de concessie in een korte dieselconcessie en een lange elektrische concessie. Graag wisselen wij met mogelijk geïnteresseerde marktpartijen van gedachten over:

- Splitsing van de concessie in een korte en lange concessie;
- Het in te zetten materieel;
- De opbrengstverantwoordelijkheid;
- De kaartautomaten;
- De wenselijkheid van onderhandse gunning van de korte concessie;
- De invulling van de lange concessie.

Een toelichting op deze onderwerpen komt in hoofdstuk B van deze notitie aan bod. In hoofdstuk C is de procedure van deze marktconsultatie opgenomen.

In deze notitie is de huidige stand van zaken geschetst. Er is nog geen besluitvorming geweest over de beschreven onderwerpen. Dit betekent dat aan deze notitie geen rechten kunnen worden ontleend.

B Onderwerpen voor de marktconsultatie

In dit hoofdstuk worden de onderwerpen beschreven waarover wij van u een reactie vragen. De paragrafen B2 tot en met B4 zijn hierbij specifiek gewijd aan de korte dieselconcessie, B5 is gewijd aan zowel de korte als de lange concessie terwijl B6 juist de focus legt op de lange elektrische concessie.

B1 Splitsing concessie

De verwachting is dat met ingang van dienstregelingsjaar 2018 elektrisch kan worden gereden. Hierdoor ontstaat een soort van overbruggingsperiode tussen dienstregelingsjaar 2015 en de start van de elektrische concessie. In deze periode kan nog niet elektrisch worden gereden en zal de lijn wegens werkzaamheden enkele keren buiten dienst moeten worden gesteld. We zijn voornemens deze 'diesel periode' (verwachting: 3 jaar) af te splitsen van de elektrische periode (15 jaar) om de elektrische periode volledig conform onze eigen wensen te kunnen inrichten, de procedure te versimpelen en de (nieuwe) vervoerder vanaf de start van de concessie met het nieuwe elektrische materieel te laten rijden. Graag horen we van u wat uw ideeën hierover zijn.

B2 Onderhandse gunning

Wij onderzoeken twee mogelijkheden voor selectie van een vervoerder voor de korte dieselconcessie. Naast de mogelijkheid om de dieselconcessie voor drie jaar via een onderhandse gunning aan de huidige vervoerder (NS Reizigers) te verlenen, bestaat natuurlijk de mogelijkheid deze concessie aan te besteden. Met deze marktconsultatie willen wij ons graag een beeld vormen van de interesse van marktpartijen in de korte dieselconcessie. Graag horen we van u wat uw ideeën hierover zijn en of u voornemens bent in te schrijven op de korte dieselconcessie wanneer deze wordt aanbesteed.

B3 In te zetten materieel korte dieselconcessie

De korte dieselconcessie kent een looptijd van 3 jaar met mogelijk verlenging wanneer de elektrificatie later klaar is. De wens van de opdrachtgevers is dat het huidige kwaliteitsniveau gehandhaafd blijft. Dat betekent dat grosso modo de huidige dienstregeling wordt gereden en met hetzelfde of vergelijkbaar materieel wordt uitgevoerd. Wij overwegen om met NS Financial Services (NS FSC) afspraken te maken over lease van het huidige (DM'90) materieel gedurende de concessieperiode. In dat geval wordt de inschrijver verplicht het

materieel voor een vooraf vastgelegde prijs te leasen. Graag horen we van u hoe u hier tegenaan kijkt en welke alternatieven hiervoor beschikbaar zijn.

Daarnaast willen we graag inzicht in de hoeveelheid tijd die u nodig acht tussen definitieve gunning en start van de concessie.

B4 Opbrengstverantwoordelijkheid

De Provincie Overijssel is opbrengstverantwoordelijk voor alle openbaar vervoer op haar grondgebied. De Regio Twente heeft de opbrengstverantwoordelijkheid juist bij haar vervoerders belegd. De opdrachtgevers zijn vooralsnog voornemens de opbrengstverantwoordelijkheid voor de elektrische concessie (vanaf dienstregelingsjaar 2018) zelf te nemen. Voor de dieselconcessie overwegen wij om de opbrengstverantwoordelijkheid bij de inschrijver te laten. Graag horen we van u wat uw ideeën hierover zijn.

B5 Samenloop in korte en lange concessie

De treindienst Zwolle – Enschede vormt op het trajectdeel Wierden – Enschede ongeveer een kwartierdienst met de treindienst Apeldoorn – Enschede. Voor reizigers is deze kwartierdienst belangrijk, deze dient dan ook zoveel mogelijk als één product te worden beleefd. Dit heeft consequenties voor kaartautomaten, check in/check out en de opbrengstverdeling. De vragen betreffende de samenloop hebben betrekking op zowel de korte als de lange concessie.

B.5.1 Kaartautomaten

De stations Nijverdal, Raalte en Heino zijn per dienstregelingsjaar 2015 niet meer opgenomen in de concessie voor het hoofdrailnet. Op deze stations is NS niet langer verplicht te voorzien in kaartautomaten waar reizigers producten kunnen laden op hun OV-chipkaart, hun saldo kunnen aanvullen of papieren kaartjes kunnen kopen. Op de overige stations van de treindienst staan NS kaartautomaten. De opdrachtgevers overwegen om het beschikbaar stellen van kaartautomaten op de stations Nijverdal, Raalte en Heino onderdeel te maken van de aanbesteding, danwel hiervoor een aparte aanbesteding te starten of afspraken te maken met NS over het laten staan van de bestaande kaartautomaten. Graag horen we van u wat uw ideeën hierover zijn.

B.5.2 Check in/check out

Reizigers die reizen binnen het baanvak Enschede – Wierden kunnen van drie treindiensten gebruikmaken: de IC, de sprinterdienst Enschede-Apeldoorn van NS reizigers en de treindienst Zwolle – Enschede. De opdrachtgevers vinden dat de reizigers hierin de vrije keuze dienen te hebben en niet bij binnenkomst van een station de

keuze moeten maken tussen inchecken bij de ene, of de andere vervoerder. Dit vraagt slimme oplossingen voor het samenloop deel. Wij horen graag uw ideeën hierover.

B.5.3 Opbrengstenverdeling

Gegeven de samenloop op het baanvak Enschede – Wierden en de wens om reizigers niet dubbel in- en uit te laten checken, ontstaat een vraagstuk rondom het verdelen van opbrengsten met de concessieverlener en –houder van de andere treinciensten. Graag horen we van u wat uw ideeën hierover zijn.

B6 Invulling elektrische concessie

De opdrachtgevers zijn inmiddels gestart met de voorbereiding van de aanbesteding van de elektrische concessie 2018 – 2033. Wij horen graag van u hoe u tegen die concessie aankijkt. Vragen die we hierbij hebben zijn:

B.6.1 Selectiecriteria

Wij zijn voornemens o.a. de volgende selectiecriteria te hanteren:

- Ervaring personenvervoer per spoor in Nederland. Om aan deze eis te voldoen mag worden samengewerkt.
- Bankgarantie tot 1 jaar na start concessie.
- Één verantwoordelijke hoofdaannemer die tekent vanuit de topholding.
- Deze hoofdaannemer heeft een minimale omzet van 10 miljoen in Openbaar Vervoer en minimaal balanstotaal van 75 miljoen.

Graag horen wij uw mening hierover

B.6.2 Uitvoeringskwaliteit

Wij zijn voornemens o.a. de volgende eisen aan de uitvoeringskwaliteit te stellen:

- Op tijd rijden houdt in: rijden tussen -0 en max +2:59 minuten en dat aansluitingen worden gehaald.
- Iedereen moet mee kunnen. Groter aanbod moet vervoerder oplossen, desnoods met tijdelijk extra bussen. Indien groter aanbod structureel is, moet vervoerder zelf voor extra treincapaciteit zorgen. Na 3 jaar ligt dit risico niet langer bij de concessiehouder alleen.
- Bij uitval moet binnen de tijd van een retourrit reservematerieel ingezet worden.
- Concessiehouder zorgt voor eigen rekening voor vervangend vervoer indien treinen niet kunnen rijden, ook als oorzaak niet bij concessiehouder ligt.
- Boetes zijn eenvoudig berekenbaar, met een hoogte conform vergrijp en conform op te stellen 'service level agreement'.

Boetes zijn er om 'iets te rekenen te hebben'; boetes zullen niet leiden tot onevenredige risico-inschatting door vervoerbedrijf. Graag horen wij uw mening hierover

B.6.3 Materieel

Verder zijn we benieuwd naar uw visie op de volgende onderwerpen:

- Capaciteit: welke eisen zouden we moeten stellen aan de zitplaats- en stacacapaciteit? De concessieverleners denken aan eisen als dat tijdens spitsperiodes het aantal zitplaatsen maximaal 20% kleiner mag zijn dan het aantal reizigers. Op dit traject is dit bij de drukste trein misschien wel onmogelijk/erg duur. Welke eisen stelt u voor?
- Comfort: we willen een hoogwaardig/comfortabel materieel. Hoe kunnen we dit bewerkstelligen? Eisen stellen? Opnemen als gunningcriterium?
- Levensduur materieel i.r.t. concessieduur: bij de aanbesteding Vechtdallijnen kregen we verzoeken te regelen dat in een of andere vorm het materieel mee gaat naar de volgende concessie. Is dit iets wat ook bij deze concessie geregeld zou moeten worden? In welke vorm zou u dit willen zien?
- Uitloop elektrificering: hoe om te gaan met een mogelijk latere start van de elektrische concessie als gevolg van uitloop van de werkzaamheden?
- Hoeveel tijd heeft u nodig tussen gunning en start concessie?

B.6.4 Vervoerplan

Verder zijn we benieuwd naar uw visie op de volgende onderwerpen:

- Intercity's/kwartierdienst: In de spits is tussen Zwolle en Almelo een hogere frequentie of een op de of andere manier toegevoegde IC wenselijk. Qua infrastructuur lijkt dit moeilijk zo niet onmogelijk. Graag uw visie hierop. In dit licht speelt ook het feit dat op dit moment keuzes voor o.a. elektrificatie en ZwolleSpoort worden gemaakt. Als maar kleine infra-aanpassingen meer treinen mogelijk maakt, dan is het goed dit nu al te weten.
- Vervoer van supporters van FC Twente: op dit moment worden relatief veel supporters van FC Twente op speeldagenaar naar station Drienerlo vervoerd. Naast feitelijk vervoer gaat het ook om begeleiding en veiligheid rondom dit vervoer. NS geeft aan hier nu veel energie in te steken. Indien een andere concessiehouder dan NS op Zwolle-Enschede gaat rijden, is samenwerking met NS noodzakelijk. Wat is uw visie hierop? Moet de concessieverlener dit vooraf specificeren?

C Procedure marktconsultatie

De procedure voor deze marktconsultatie is als volgt:

1. publicatie marktconsultatie
2. mogelijkheid tot stellen van vragen betreffende de marktconsultatie
3. nota van inlichtingen
4. schriftelijke reactie marktpartijen
5. mogelijkheid tot aanvullende gesprekken.

C1 Publicatie marktconsultatie

Deze marktconsultatie is 18 april 2013 gepubliceerd op TenderNed en TED.

C2 Mogelijkheid tot stellen van vragen

Vragen betreffende deze marktconsultatie moeten liefst zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk 3 mei 2013 per e-mail worden gesteld op het volgende adres: inkoop@overijssel.nl, onder vermelding van 'marktconsultatie Zwolle – Enschede'.

C3 Nota van inlichtingen

De gestelde vragen en onze antwoorden worden, indien relevant voor andere marktpartijen, geanonimiseerd opgenomen in een nota van inlichtingen. Deze verschijnt uiterlijk 7 mei 2013.

C4 Schriftelijke reactie marktpartijen

Wij verzoeken u schriftelijk te reageren op deze marktconsultatie. Uw reactie verwachten wij uiterlijk 13 mei 2013 op het volgende e-mailadres inkoop@overijssel.nl, onder vermelding van 'marktconsultatie Zwolle – Enschede'.

C5 Mogelijkheid tot aanvullende gesprekken

Mogelijk willen wij u, op basis van uw reactie, uit nodigen voor een aanvullend gesprek. Deze gesprekken vinden plaats op donderdag 23 mei en vrijdagochtend 24 mei 2013.

C6 Vervolg na de marktconsultatie

Na deze marktconsultatie gaan de opdrachtgevers verder met de voorbereiding van de aanbestedingen. Hierin zullen de resultaten van de marktconsultatie worden gebruikt. Relevante informatie uit de

marktconsultatie zal geanonimiseerd en geaggregeerd in de beschrijvend documenten van de aanbestedingen worden opgenomen.