

Verslag van de marktconsultatie

**Aanbesteding Openbaar Vervoer
Gooi en Vechtstreek**

start concessie: 11 juli 2021

gesprekken gevoerd: okt-nov 2018

Achtergrond van de marktconsultatie

De marktconsultatie werd gehouden in het kader van de voorbereiding van de aanbesteding van de OV-concessie Gooi en Vechtstreek. Een nadere beschrijving van deze concessie vindt u in de Nota van Uitgangspunten (NvU). Gedeputeerde Staten van Noord-Holland hebben deze NvU op 18 december 2018 vastgesteld, waarin de belangrijkste keuzes bij deze aanbesteding worden verwoord.

Het doel van de marktconsultatie was om de meningen van (mogelijke) inschrijvers te vernemen over een aantal onderwerpen. Deze reacties zijn verwerkt bij het opstellen van de NvU en worden betrokken bij het opstellen van het Programma van Eisen (PvE).

Dit verslag is een samenvatting van de verschillende gesprekken die zijn gevoerd bij de marktconsultatie. De gegeven antwoorden zijn gegroepeerd in thema's.

0 Opmerkingen vooraf

- Vervoerder(s) adviseren de Provincie de planning van de aanbesteding scherp te houden zodat het aanbestedingstraject niet gelijk loopt met Zaanstreek/Waterland. Het is niet waarschijnlijk dat vervoerder(s) op beide aanbestedingen inschrijven, danwel genoeg capaciteit hiervoor hebben.
- Vervoerder(s) geven aan dat busbaan HOV in 't Gooi waarover dé lijn van het gebied, de 320, rijdt nog niet af is op het moment dat de concessie ingaat en adviseren daarom de risicoafdekking op dit onderdeel goed te regelen.

I Ontwikkeling van het net

Interessante uitvraag

- Vervoerder(s) hopen op een realistische, uitdagende concessie waarbij zij ontwikkelpower kunnen laten zien, eventueel kunnen experimenteren en waar om kwaliteit wordt gevraagd.
- Vervoerder(s) waarschuwen voor het enerzijds 'dichttimmeren' van het PvE en het belonen op een zo laag mogelijke (dru)prijs of onnodige extra's.

Transitie van het netwerk

- In één keer, bij aanvang van de concessie:
 - Sommige vervoerder(s) geven aan deze variant te prefereren. Dit geeft voor alle inschrijvers een duidelijk en eenduidig uitgangspunt voor het opstellen van de aanbidding. Bij een geleidelijke transitie is het uitgangspunt voor de aanbidding vanuit het gezichtspunt van de inschrijvers op velerlei wijze interpreteerbaar wat niet ten gunste komt aan een objectieve beoordeling.
 - In dit kader is aangegeven dat wanneer de vraag is om alle bussen elektrisch aan te bieden hier in één keer om te vragen.
- Een geleidelijke transitie:
 - Met het oog op alle (duurzame) ontwikkelingen geven de meeste vervoerder(s) deze variant de voorkeur en zien zij een interessante rol bij het betrokken worden bij een dergelijke ontwikkelconcessie.
 - Tot slot wordt meegegeven dat bij een transitie ook beter ingespeeld kan worden op de kosten voor het personeel dat meekomt uit de vorige concessie.

Mobiliteitsoplossingen

- Vervoerder(s) geven diverse randvoorwaarden mee bij een goede koppeling fiets en OV (en andere mobiliteitsoplossingen): sommige vervoerder(s) zien de koppeling als een landelijke opgave, sommige vervoerder(s) willen hier zelf graag een rol in spelen.
- Men pleit voor een adembende concessie en een sterke regierol waarin mobiliteitsoplossingen ook tijdens de concessie ontwikkeld kunnen worden.

II Zero Emissie en Materieel

Materieel

- Vervoerder(s) hebben aandacht gevraagd en suggesties gedaan voor de financiering van ZE.
- Vervoerder(s) geven aan dat een overnameregeling voor ZE materieel en de daarbij behorende laadinfra om het moment van beëindiging van de concessie naar de opvolgende vervoerder een belangrijke randvoorwaarde is.
- Sommige vervoerder(s) geven aan graag eerst met bestaand materieel te rijden, waarna ZE materieel ingezet kan worden als alle ontwikkelingen daaromtrent vorm hebben gekregen.
 - Een enkeling verwacht dat het gunningsmodel wordt voorzien van een hogere scoringsfactor voor inzet van ZE materieel.
 - Een enkeling ziet een volledige ZE uitvraag bij de start als (financieel) onhaalbaar, met als argument dat geen enkel bedrijf deze investering in één keer kan doen.

Laden

- Vervoerder(s) geven allen aan dat het mogelijk is om (ver) voor 2030 een transitie naar ZE te hebben gerealiseerd maar maken hierbij wel de kanttekening dat laadplekken hiervoor essentieel zijn. Men adviseert de Provincie met gemeenten en andere stakeholders te praten t.b.v. het creëren van laadplekken en of deellaadplekken.
- Verder wordt geadviseerd meer informatie te verstrekken van de netwerkbeheerders over de kosten en de snelheid van leveren.
- Vervoerder(s) zien lijn 320 als het gaat om ZE als een uitdaging, de lijn is namelijk erg lang. Sommigen adviseren de lijn in tweeën te knippen en aldaar een laadpunt te creëren.

Energiedragers

- Vervoerder(s) geven aan dat het waarschijnlijk is dat er meerdere typen energiedragers/brandstof in de concessie kunnen worden opgenomen en hopen dat de beslissing hiertoe door de vervoerder kan worden genomen.
- Over waterstof zijn de vervoerder(s) het niet met elkaar eens. De een ziet de ontwikkelingen hieromtrent niet snel gaan, een ander ziet het als heel waarschijnlijk dat er in de concessie (deels) waterstof wordt opgenomen. Alle vervoerder(s) geven aan dat de kosten voor waterstof momenteel nog erg hoog liggen waardoor financiële participatie van de Provincie (eventueel via een Europees subsidietraject) wordt gewenst. Tot slot hopen enkele vervoerder(s) dat er, bij het aanbieden van waterstof, gunningpunten worden toebedeeld.

III Inclusiviteit

Aandachtspunten

- Alle vervoerder(s) staan open voor het geven van oplossingen m.b.t. de toegankelijkheid voor het doelgroepenvervoer. Men ziet dit als een uitdaging voor de concessie en wil hier graag op worden gewaardeerd in het gunningsmodel.