

Aanbestedingsstrategie OV-concessie West-Brabant

Marktconsultatieverslag

Status: Definitief

1 november 2022

Inhoud

1.	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding en context	3
1.2	Doel marktconsultatie.....	3
1.3	Leeswijzer.....	3
2.	Vragen voor Marktconsultatie	4
2.1	OV als onderdeel van gedeelde mobiliteit: Communicerende vaten.....	4
2.2	OV als onderdeel van gedeelde mobiliteit: Aansluitkwaliteit Flex en OV	6
2.3	Positie Langeafstandsbussen	7
2.4	Mobility as a Service	8
2.5	Bekostigingsmodel	8
2.6	Transitie naar Zero Emissie	11
2.6.1	Relatie tussen de transitie naar Zero Emissie, materieel en wendbare concessies	11
2.6.2	Ondersteuning bij financiering.....	12
2.6.3	Overname en tussentijdse vervanging materieel	13
2.6.4	Rol concessieverlener bij aanleg laadinfrastructuur.....	13
2.7	Aanbestedingsprocedure.....	14
2.8	Datalevering aan inschrijvende partijen	15
2.9	Overige punten	16
3.	Procedure marktconsultatie	17
3.1	Publicatie marktconsultatie	17
3.2	Schriftelijke reactie marktpartijen	17
3.3	Mogelijkheid tot aanvullende gesprekken.....	17
3.5	Vervolg na marktconsultatie	17

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en context

In juli 2023 loopt de concessie West-Brabant af. Vanwege de impact van de COVID-19 pandemie op het gebruik van het openbaar vervoer en de onzekerheid over het kunnen verlenen van een nieuwe concessie, is door middel van een noodmaatregel zoals bedoeld in artikel 5 van de PSO-verordening de concessie verlengd tot juli 2025.

Inmiddels is de provincie Noord-Brabant begonnen met de voorbereidingen van de verlening van de opvolgende concessie. Hiertoe wordt een Aanbestedingsstrategie opgesteld. In dit document worden doelen en uitgangspunten vastgelegd ten aanzien van de aanbesteding van de OV-concessie. Deze komen voort uit de al eerder door Provinciale Staten vastgestelde Visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'¹, de Transitiestrategie Gedeelde mobiliteit West-Brabant en het bijbehorende Uitgangspuntendocument 'Een vervolgstap in de transitie naar gedeelde mobiliteit in West-Brabant'. Deze documenten beschrijven het systeem van gedeelde mobiliteit, waar de OV-concessie onderdeel van is.

De aanbestedingsstrategie wordt vervolgens uitgewerkt in het (ontwerp) Programma van Eisen en de overige aanbestedingsstukken.

1.2 Doel marktconsultatie

Ten behoeve van de Aanbestedingsstrategie en de uitwerking daarvan in het ontwerp- Programma van Eisen heeft de provincie een marktconsultatie uitgevoerd. De marktconsultatie bood de provincie de kans om een aantal belangrijke keuzes waarvoor de provincie met het oog op de aanbesteding West-Brabant zich gesteld ziet, voor te leggen aan marktpartijen. De reacties uit de markt worden gebruikt om de Aanbestedingsstrategie en het ontwerp-Programma van Eisen verder uit te werken en om de kwaliteit van de aanbestedingsdocumenten te verhogen.

1.3 Leeswijzer

Dit document bevat een geanonimiseerd verslag waarin op hoofdlijnen de bevindingen van de marktconsultatie zijn samengevat. Het document is verder als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 bevat de antwoorden op een aantal vragen in relatie tot de Aanbestedingsstrategie die de provincie in dat kader aan marktpartijen heeft voorgelegd. Hoofdstuk 3 geeft het doorlopen proces van de marktconsultatie weer.

¹ <https://www.brabant.nl/onderwerpen/verkeer-en-vervoer/verkeers-en-vervoersbeleid/vernieuwing-ov>

2. Vragen voor Marktconsultatie

In dit hoofdstuk zijn op hoofdlijnen de antwoorden op een aantal vragen opgenomen die de provincie heeft gesteld over een aantal belangrijke keuzes met betrekking tot de aanbesteding van de OV-concessie West-Brabant. Deze keuzes hebben betrekking op de volgende onderwerpen:

- OV als onderdeel van gedeelde mobiliteit: Communicerende vaten
- OV als onderdeel van gedeelde mobiliteit: Aansluitkwaliteit Flex en OV
- Positie langeafstandsbusvervoer
- Mobility as a Service
- Bekostigingsmodel
- Transitie naar Zero-Emissie
- Aanbestedingsprocedure
- Datalevering aan inschrijvende partijen

Deelnemers aan de marktconsultatie zijn verzocht alle (voor hen relevante) vragen schriftelijk te beantwoorden, waarna de schriftelijke antwoorden in een vervolgesprek zijn doorlopen.

2.1 OV als onderdeel van gedeelde mobiliteit: Communicerende vaten

In 2018 hebben Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant de visie 'Gedeelde mobiliteit is maatwerk' vastgesteld. In 2019 heeft de provincie, in nauw overleg met de regio West-Brabant, de uitvoering van deze visie nader geconcretiseerd in de Transitiestrategie 'Gedeelde mobiliteit West-Brabant' en het bijbehorende Uitgangspuntendocument 'Een vervolgstap in de transitie naar gedeelde mobiliteit in West-Brabant'.

De provincie onderscheidt binnen het aanbod aan gedeelde mobiliteit drie categorieën: Direct, Flex en Samen. Eén van de gedachten daarbij is dat in aanvulling op het lijngebonden vervoer van de concessie, vraagafhankelijk halte-hub-vervoer (Hubtaxi) wordt geboden vanuit het Flexcontract (regiotaxicontract). Hubtaxi is een deeltaxi die reizigers vanaf een OV-halte naar een hub brengt om hier over te stappen op een Directlijn (en vv). De Hubtaxi rijdt vanaf elke halte. Op plaatsen en tijdstippen overdag waar geen openbaar vervoer geboden wordt, is de Hubtaxi te gebruiken tegen OV-tarief, daarbuiten tegen 2,5 keer het OV-tarief.

Binnen het lijngebonden OV onderscheidt de provincie de volgende typen lijnen als onderdeel van de concessie:

- i) Directlijnen: Deze lijnen rijden gedurende de hele concessie volgens een snelle, directe route en in beginsel met een hoge frequentie. NB: dit zijn niet per se alle HOV-lijnen die onder het huidige Bravo Direct merk rijden.
- ii) Overige lijnen (inclusief de bestaande buurtbuslijnen): De concessiehouder dient alle lijnen, niet zijnde Directlijnen, die hij in zijn inschrijving heeft opgenomen, in ieder geval de eerste 3 jaar van de concessieperiode conform inschrijving aan te bieden. Er kan wel met frequenties en bedieningstijden worden gevarieerd om het aanbod beter op de vervoervraag te laten aansluiten. Na het 3e jaar van de concessieperiode kunnen bij dienstregelingswijzigingen overige lijnen 'overgaan' naar het Flexcontract als er structureel niet genoeg reizigers zijn om een vaste lijndienst te rechtvaardigen. Ook kan gekozen worden voor een vorm van vraaggestuurd lijngebonden openbaar vervoer, bijvoorbeeld in de vorm van een belbus of een concept als Vlinder of Kolibri. Ook kan de weg andersom worden bewandeld: wanneer blijkt dat een bepaalde verbinding die bij aanvang van de concessie vanuit het Flexcontract wordt geboden zoveel reizigers trekt dat een lijngebonden (vraaggestuurde of vaste) voorziening beter passend is, kan deze verbinding aan de OV-concessie worden toegevoegd.

Er kan een zekere overlap ontstaan tussen de genoemde vormen van vraaggestuurde lijngebonden vervoersdiensten die onder de OV-concessie vallen en het vraagafhankelijke halte-hub-vervoer, dat onder het Flexcontract valt. Naarmate de vervoervraag op een halte-hub-verbinding toeneemt en de uitgevoerde ritten hierdoor een steeds structureler karakter krijgen, zal het halte-hub-vervoer in de uitvoering steeds meer overeenkomsten gaan vertonen met vraaggestuurd lijngebonden OV dat binnen de concessie valt. Om ongewenste overlap/concurrentie tussen beide vervoersvormen te voorkomen kan de provincie er voor kiezen om voorafgaand aan de aanbesteding voor sommige gebieden/verbindingen te bepalen vanuit welk contract/concessie ze gereden worden. Daarnaast is de provincie voornemens om tijdens de looptijd van de concessie per gebied/verbinding in een gezamenlijk ontwikkelteam 'Gedeelde mobiliteit' bindende afspraken te maken welke exploitant het vervoer aanbiedt, waarbij de exploitant volgens een nader te bepalen systematiek wordt gecompenseerd.

Over deze opzet van het systeem van gedeelde mobiliteit: Direct, Flex en Samen, heeft de provincie de volgende vragen gesteld:

- 1. Hoe kijkt u aan tegen dit systeem van gedeelde mobiliteit waarbinnen het lijngebonden vervoer, vallend onder de concessie, en Flex complementaire en communicerende vaten zijn? Onder welke voorwaarden (zowel bij de aanbesteding als tijdens de looptijd) kan dit naar uw mening goed functioneren? Welke aandachtspunten zijn er met het oog op het maken van afspraken in het gezamenlijk ontwikkelteam?**

Antwoorden marktpartijen:

De marktpartijen geven aan dat het lijngebonden openbaar vervoer en Flex-vervoer goed op elkaar kunnen worden afgestemd. Partijen geven aan dat het onderbrengen van het OV- en Flex-vervoer bij twee verschillende partijen tot afstemmingsrisico's leidt en dat in beide aanbestedingen duidelijk moet zijn wie waarvoor verantwoordelijk is. Enkele marktpartijen pleiten voor het onderbrengen van de verantwoordelijkheid voor de aansturing van het gehele systeem bij de concessiehouder, eventueel in combinatie met het uitvoeren van flexibel vervoer binnen de OV-concessie.

Aansluitingen zijn een punt van aandacht, zegt een andere marktpartij. Deze kunnen namelijk verschillen omdat de ophaaltijd van Flex-vervoer een marge bevat rond het geplande tijdstip. Een aantal marktpartijen raden aan een hiërarchie aan te brengen: net zoals een trein niet op een bus wacht, zou een bus niet op Flex-vervoer moeten wachten. De verantwoordelijkheid voor het halen van aansluitingen zou dan bij de houder van het Flex-contract liggen.

Een marktpartij geeft aan dat de provincie een leidende rol moet hebben bij de besluitvorming in het gezamenlijk ontwikkelteam. Een andere marktpartij meent dat de focus (ook) moet liggen op het partnerschap in de uitvoering, waar ook open gesproken wordt over risico's. Meerdere marktpartijen geven aan goed te kunnen werken met 'communicerende vaten' door het aanpassen van vervoervolumes op basis van open boek calculaties. Ook noemt een marktpartij dat het belangrijk is dat de gewenste samenwerking voor geen van de partijen vrijblijvend is en dat beter samenwerken dan de gewenste basislijn ook beloofd wordt.

- 2. Op welke wijze kan de provincie de concessiehouder het beste motiveren om te investeren in de overige lijnen zodanig dat deze lijnen minder afhankelijk worden van de provinciale bijdrage? En in hoeverre is het mogelijk om reizigersaantallen en opbrengstgegevens voor deze lijnen te verbijzonderen naar deeltraject en tijdstip?**

Antwoorden marktpartijen:

De marktpartijen geven aan gebaat te zijn bij een Programma van Eisen dat prikkels biedt om voor lijnen te kiezen met de meeste reizigersopbrengsten en lijnen die minder rendabel zijn te laten

vallen. De dienstregelingen van de vervallen lijnen zouden dan ingezet kunnen worden op plekken waar grotere reizigersopbrengsten gehaald kunnen worden.

De provincie ziet ook een rol voor de concessiehouder waar het gaat om het bieden van diensten ten behoeve van Samen-initiatieven (hieronder vallen deelmobiliteit en vrijwilligersorganisaties die kleinschalig vervoer bieden). Hierover heeft de provincie de volgende vragen gesteld:

3. In sommige regio's rijden buurtbussen vraagafhankelijk en niet volgens een vaste route, bijvoorbeeld het flexibele buurtbussysteem TwentsFlex. Hoe kijkt u hier tegenaan? Ziet u mogelijkheden om dit samen met de buurtbusvereniging te organiseren?

Antwoorden marktpartijen:

De meeste vervoerders staan hier overwegend positief tegenover. Wel wordt de kanttekening geplaatst door enkele marktpartijen dat het rijden van vaste routes voor zowel de chauffeurs van de buurtbuslijnen als de reizigers die vaak van de buurtbussen gebruik maken een vertrouwd gezicht geeft en biedt het voorspelbaarheid over de route van de bus.

4. Hoe kijkt u aan tegen het beschikbaar stellen en/of onderhouden van klein materieel (vanuit het oogpunt van efficiënte benutting), het aanbieden van cursussen, etc. aan lokale vrijwilligersinitiatieven? Onder welke voorwaarden bent u bereid dit soort diensten (tegen kostprijs) te leveren?

Antwoorden marktpartijen:

De marktpartijen staan positief tegenover het ondersteunen van dergelijke lokale initiatieven en willen hen dan ook graag hierin faciliteren.

2.2 OV als onderdeel van gedeelde mobiliteit: Aansluitkwaliteit Flex en OV

Zoals hiervoor besproken krijgt Flex een grotere rol in het systeem van gedeelde mobiliteit. Een goede aansluitkwaliteit van het halte-hub-vervoer op het lijngebonden OV is hierbij van belang. Uitgangspunt is de volgende hiërarchie: Hubtaxi sluit aan op Direct en Direct sluit aan op trein, waarbij de (vraagafhankelijke) Hubtaxi de reiziger naar een logisch in de reisrichting gelegen hub brengt. Hierbij wordt de houder van het Flexcontract uitgedaagd de aansluiting te optimaliseren. En de concessiehouder wordt uitgedaagd bussen goed aan te laten sluiten op treinen (en bussen van andere concessies). De provincie overweegt echter om de concessiehouder uit te dagen om ook aansluitingen te bieden van Direct op Flex, zolang dit niet ten koste gaat van busreizigers en heeft hierover de volgende vraag gesteld:

5. Welke mogelijkheden ziet u om met bussen aansluiting te bieden op vertraagde Flex-voertuigen? Wat zijn praktische aandachtspunten hierbij?

Antwoorden marktpartijen:

De marktpartijen geven aan dat dit mogelijk is binnen vooraf opgestelde kaders. Als uitgangspunt moet gelden dat de reizigers die moeten wachten niet te veel hinder ondervinden. Doorgaans zal de regel gelden dat een bus of trein niet op Flex-voertuigen zal wachten, omdat er meestal meer mensen in de bus of trein zitten dan een Flex-voertuig. Eventueel zou dit kunnen afwijken in vooraf benoemde gevallen. Er zou geanticipeerd kunnen worden op vertragingen in bepaalde aansluitingen door systemen slim in te richten. Hiervoor moet communicatie mogelijk zijn tussen de OV- en Flex-vervoerders. De marktpartijen geven aan dat rechtstreeks contact tussen chauffeurs niet gewenst is maar verschillen van mening over de mate waarin chauffeurs contact kunnen hebben met de verkeersleiding van de andere vervoerder. Marktpartijen wijzen er ook op dat de buschauffeur zonder tussenkomst van de verkeersleiding of de reiziger zelf niet weet of de busrit aansluit op een flexrit. Ten slotte wijzen marktpartijen op de communicatieapparatuur die hiervoor benodigd is, waarbij het voor OV-vervoerders alleen tegen hoge kosten mogelijk is in de concessie West-Brabant

andere apparatuur/systemen te installeren dan in andere concessies waar zij actief zijn en dan waar hun bedrijfsvoering is op ingericht. Marktpartijen reageren wisselend op de mate waarin bijzondere apparatuur (in tegenstelling tot mondeling communicatie met de verkeersleiding) geschikt is om te communiceren over Flex-aansluitingen.

Voor rolstoelgebruikers is een potentieel probleem dat zij met Flex aansluiting hebben op een lijnbus, maar dat de rolstoelplek(ken) in deze bus al bezet is (zijn), waardoor ze niet meekunnen. Een manier om dit probleem te voorkomen is door reizigers de mogelijkheid te bieden om een rolstoelplek te reserveren. Dat geeft een rolstoelgebruiker zekerheid dat zij/hij mee kan met de bus. Als dit echter betekent dat een rolstoelgebruiker altijd vooraf moet reserveren, kan dit ook een barrière opwerpen. Om een goede afweging te kunnen maken heeft de provincie de volgende vraag gesteld:

6. Ziet u mogelijkheden om een systeem voor reservering voor rolstoelplekken te implementeren? Welke aandachtspunten heeft u hierbij? Wat zijn alternatieve manieren om de overstap van Flex op bus te garanderen voor rolstoelgebruikers?

Antwoorden marktpartijen:

Bijna alle marktpartijen achten dit niet wenselijk. Het is lastig om een iemand met een rolstoel te moeten weigeren omdat er enkele haltes later iemand met een rolstoel zich heeft aangemeld. Alle reizigers worden dus als gelijkwaardig beschouwd. Het uitgangspunt is dat iedereen mee kan met het OV.

2.3 Positie Langeafstandsbussen

Er zijn verschillende partijen actief op de markt voor langeafstandsbusvervoer tussen Nederland en omliggende landen. Veel van deze langeafstandslijnen doorkruisen de provincie Noord-Brabant, en kunnen daardoor mogelijk concurreren met de (snelweg)bussen van de concessiehouder West-Brabant. Op grond van artikel 29 Wp2000 heeft een concessieverlener de bevoegdheid om aan een vervoerder een ontheffing te verlenen van het verbod zoals genoemd in artikel 19 Wp2000 om openbaar vervoer te verrichten, zonder dat zij daartoe een concessie heeft verleend. De concessieverlener kan een aanvraag slechts weigeren indien de vervoersvoorziening waarvoor een ontheffing is aangevraagd een zodanige gelijkenis vertoont met het openbaar vervoer waarvoor een concessie is verleend dat daarmee een onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de exploitatie van die concessie.

De provincie wil al tijdens de aanbestedingsprocedure zoveel mogelijk duidelijkheid hebben verschaft richting de toekomstige concessiehouder wat betreft het te gedogen langeafstandsbusvervoer en heeft in het kader daarvan de volgende vraag gesteld:

7. Wat is naar uw inzicht het risico op concurrentie van deze langeafstandsbuslijnen? Heeft het invloed op uw inschrijving? Welke maatregelen kan de provincie volgens u nemen om dit te mitigeren?

Antwoorden marktpartijen:

De marktpartijen zien mogelijke concurrentie op de goed renderende lijnen binnen het concessiegebied als een onwenselijke bedreiging. Met lijnen buiten het concessiegebied is dit minder het geval, op de Brabantliner naar Utrecht na, noemt een marktpartij. Een andere marktpartij noemt een beperking op het aantal ritten op het lange-afstandssegment als mogelijke mitigatiemaatregel.

2.4 Mobility as a Service

De provincie streeft naar drempelloos reizen. Hierbij hoort goede informatievoorziening door de vervoerder, ten behoeve van een multimodale reis. Voorlopig uitgangspunt van de provincie is dat reizigers gebruik kunnen maken van apps die informatie verstrekken over alle vormen van gedeelde mobiliteit. Deze apps komen in principe niet voort uit de OV-concessie omdat deze maar één onderdeel van het systeem van gedeelde mobiliteit beslaat. Dit betekent dat de provincie inschrijvers/de concessiehouder niet heeft beoordeeld op het zelf aanbieden van vormen van mobiliteit anders dan openbaar vervoer noch op het bieden van de mogelijkheid om andere vormen van mobiliteit via hem te reserveren/betalen. Wel verwacht de provincie een constructieve en proactieve houding van de concessiehouder waar het gaat om afstemming met andere mobiliteitsaanbieders en MaaS-providers.

Landelijk is inmiddels een eerste set eisen afgesproken om te komen tot MaaS-waardig geconcessioneerd OV. Om eventueel een volgende stap te kunnen zetten heeft de provincie de volgende vragen gesteld:

- 8. Hoe kijkt u aan tegen het verstrekken van informatie in uw eigen app (als u die heeft) over alle vormen van gedeelde mobiliteit in het concessiegebied? Wat zijn aandachtspunten om dit tot een succes te maken?**

Antwoorden marktpartijen:

De marktpartijen staan positief tegenover het verstrekken van informatie over vormen van gedeelde mobiliteit in het concessiegebied. Enkele marktpartijen noemen hierbij nog enkele voorwaarden als het aanbieden van informatie (van derde-vervoerders) via gestandaardiseerde API's, conform de AVG-richtlijnen, en benadrukken dat de kwaliteit van de aangeboden reisinformatie aanbieden. Een marktpartij geeft het belang aan van een duidelijke rolverdeling tussen overheid, concessiehouder en 'de markt' waar het gaat om het aanbieden en de vulling van de apps.

- 9. Momenteel wordt onderzocht wat het verdienmodel van MaaS-apps kan zijn. Hoe ziet u de bijdrage van MaaS aan het mobiliteitssysteem? Hoe draagt MaaS bij aan uw businesscase (positief of negatief)? Hoe kan de concessiehouder eraan bijdragen dat bij tickets die via MaaS-apps worden verkocht sprake is van voldoende marge voor de MaaS-provider om minimaal zijn kosten te dekken?**

Antwoorden marktpartijen:

De marktpartijen zijn van mening dat MaaS van meerwaarde zou kunnen zijn aan het mobiliteitssysteem, maar hiervoor is een integrale benadering met goede afstemming van beide vervoersvormen op elkaar noodzakelijk. Indien dat gedaan wordt zou de potentie van MaaS groot kunnen zijn, maar er moet worden uitgekeken dat het OV en het deelvervoer niet te veel met elkaar gaan concurreren, zodat marges voor beide te dun worden. Als dat het geval is, verschaalt het aanbod van beide vervoersvormen juist. Een risico dat meerdere marktpartijen noemen is dat dominante MaaS-aanbieders een commissie bedingen om hun mobiliteitsaanbod in MaaS-apps van de concessiehouder (of een andere aanbieder van een gedeelde mobiliteit app). Marktpartijen menen dat het al dan niet opnemen van zulk aanbod bespreek moet zijn. Een marktpartij noemt als een van de meerwaarders van een MaaS-systeem dat tariefdifferentiatie binnen het OV beter mogelijk is als de provincie daar rekening mee houdt in het opstellen van de kaders. Ten slotte noemen meerdere marktpartijen de kansen die MaaS biedt om te sturen op maatschappelijk wenselijk mobiliteitsgedrag zoals spitsmijden en duurzaam reizen.

2.5 Bekostigingsmodel

Om te zorgen dat de systematiek van uitwisseling van verbindingen tussen de OV-concessie en het Flexcontract leidt tot een efficiënter systeem van gedeelde mobiliteit, is het nodig dat de

concessiehouder flexibel kan inspelen op een uitbreiding of vermindering van zijn aanbod. Zo kan het lijngeboden openbaar vervoer op plekken en/of momenten dat er maar weinig reizigers gebruik van maken na 3 jaar periodiek vervangen worden door een andere vervoersvorm (Flex of Samen). Maar ook kunnen er verbindingen aan de OV-concessie worden toegevoegd als blijkt dat de vervoersvraag te groot wordt om efficiënt met halte-hub-vervoer te bedienen.

Verder is de verwachting dat er in de eerste jaren van de concessie nog sprake kan zijn van herstel van OV-gebruik en reizigersopbrengsten na corona. Op de lange termijn wordt daarbij een verdere groei van de reizigersaantallen verwacht, wat tot een verbeterd aanbod zou moeten leiden om in de toegenomen vervoersvraag te blijven voorzien.

Kortom, de provincie heeft meerdere redenen gehad om tot een wendbare concessie te komen waarbij het aanbod steeds bij wijzigingen in de omvang van de vervoersvraag kan worden aangepast. Om dit te realiseren is de provincie allereerst voornemens om de concessievoorschriften iedere drie tot vier jaar te herijken om optimaal in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen, maar ook op gewijzigde beleidsdoelen van de provincie. Met betrekking tot deze tussentijdse herijkingen heeft de provincie de volgende vraag gesteld:

10. Wat ziet u als belangrijke aandachtspunten bij eventuele tussentijdse herijkingen van de concessie? Hoe voorkomt de provincie dat een tussentijdse herijking uitgelegd zou kunnen worden als een wezenlijke wijziging van de concessievoorschriften?

Antwoorden marktpartijen:

De marktpartijen vinden dat diverse wijzigingen doorgevoerd kunnen worden tijdens een herijking. Een aantal van hen geeft aan dat indien vooraf duidelijk is hoe en onder welke voorwaarden de herijking plaats gaat vinden er geen sprake hoeft te zijn van een wezenlijke wijziging van de concessievoorschriften. Meerdere marktpartijen geven aan dat herijken op basis van een open boek calculatie mogelijkheden biedt om concessie-afspraken tussentijds aan te passen. Marktpartijen reageren wisselend over de mate waarin het kostenrisico ook onderdeel moet zijn van een herijking. Marktpartijen geven aan dat de inschrijving de basis is om tijdens de concessie met elkaar in gesprek te gaan over aanpassingen van het aanbod en raden aan om in de aanbesteding kentallen/kostenonderbouwingen uit te vragen die hiervoor de juiste basis vormen. Een marktpartij geeft aan dat de belangen van de overheid, de reizigers en de vervoerder gerespecteerd dienen te worden, waarbij het economisch evenwicht in stand blijft. Een andere vervoerder geeft aan dat met name veranderingen in het benodigde materieel financiële en exploitatieve gevolgen heeft. Hoe groter de series aan nieuw materieel, hoe efficiënter de concessiehouder kan uitbreiden. Een andere marktpartij wijst erop dat de oorsprong van een wezenlijke wijziging ligt bij het Europees aanbestedingsrecht dat zegt dat een overeenkomst, die na een Europese aanbesteding tot stand is gekomen, niet wezenlijk mag worden gewijzigd. Hierbij worden enkele voorwaarden benoemd. Indien aan één van deze voorwaarden voldaan wordt, is er sprake van een wezenlijke wijziging.

Daarnaast overweegt de provincie om met een bekostigingsmodel te gaan werken dat uitgaat van een vaste exploitatiesubsidie en waarbij het vervoeraanbod meebeweegt met de reizigersopbrengsten. Bijlage 1 bevat in dat kader een beknopte beschrijving en vergelijking van de mechanismen van de recent aanbestede concessies IJssel-Vecht en Zaanstreek-Waterland en van de huidige verlengde concessie West-Brabant. De gedachte voor de aan te besteden OV-concessie West-Brabant gaat op dit moment uit naar een bekostigingsmodel waarbij het vervoeraanbod meebeweegt met de reizigersopbrengsten (vergelijkbaar met IJssel-Vecht) en waarbij in geval van een toename van de reizigersopbrengsten een deel van deze toename wordt afgeroomd om te worden toegevoegd aan een ontwikkelbudget (naar model Zaanstreek-Waterland). De provincie overweegt daarbij om:

- het ontwikkelbudget aan te vullen vanuit de provinciale middelen dan wel een deel van de exploitatiesubsidie te oormerken als ontwikkelbudget, en
- in de eerste 3 jaar van de concessie de reizigersopbrengsten aan te vullen tot een nader te bepalen bedrag, zodat er tot het eerste moment waarop over continuering van overige vaste lijnen besloten wordt (zie paragraaf 2.3) een minimumvervoeraanbod gegarandeerd kan worden.

Met betrekking tot het bekostigingsmodel heeft de provincie de volgende vragen gesteld:

11. Hoe kijkt u naar de verschillende bekostigingsmodellen die zijn beschreven en vergeleken in bijlage 1? Wat ziet u als voor- en nadelen van deze modellen?

Antwoorden marktpartijen:

Bij deze vragen lopen de antwoorden van marktpartijen uiteen. Er wordt breed erkend dat de bekostigingsmodellen van IJssel-Vecht en Zaanstreek-Waterland noodzakelijk waren voor vervoerders om te kunnen inschrijven onder de toen geldende marktomstandigheden.

Sommige marktpartijen vinden echter dat deze modellen een te grote beperking opleggen aan het ondernemingsvermogen van de vervoerder, omdat prikkels voor reizigersgroei minder sterk zijn door het verplicht laten meebewegen van het aanbod, of het afkomen van opbrengstengroei. Nu de effecten van corona wegebben en er een nieuwe situatie ontstaat, is het volgens deze partijen niet meer nodig het risico in dezelfde mate af te dekken, waardoor er ook meer ruimte voor ondernemen en bijbehorende winst tegenover kan staan. Een marktpartij geeft aan dat risico's volgend uit de coronapandemie nu nog beperkt voortduren en vindt het niet wenselijk dat er een bekostigingsmodel opgesteld juist ter vermindering van die risico's.

Andere marktpartijen vinden dat het zo zou moeten zijn dat de vervoerder geen risico loopt als ze de onderliggende oorzaken niet kunnen beïnvloeden, en dat er daarom wel wat te zeggen is voor een gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid. Een marktpartij vindt dat dit ook zou moeten gelden voor de kostenrisico's.

De provincie geeft aan dat het wenselijk kan zijn om een aanbod te hebben dat meebeweegt met reizigersopbrengsten, zodat er geen situatie ontstaat waarbij er aan het einde van de concessie gesneden moet worden in het aanbod op de weinig gebruikte lijnen en/of de avondbediening om extra ritten op de drukke lijnen in te kunnen zetten. Tegelijkertijd is er aan het begin van de concessie vaak een overaanbod om het later verschuiven te beperken. Marktpartijen geven aan dat dit niet per se via een op- en afschaal model geregeld hoeft te worden, maar dat dit ook in de bieding kan worden uitgevraagd. Ook wordt op bestaande meer-/minderwerkregelingen gewezen. Een aantal marktpartijen geeft aan dat een kwaliteitsfonds zoals in Zaanstreek-Waterland een aantal specifieke nadelen heeft. Voor de vulling van dit fonds wordt een deel van de reizigersopbrengsten afgeroomd, waardoor de vervoerder minder ruimte heeft voor het bekostigen van extra aanbod in het op- en afschaalmodel. Bovendien creëert het onzekerheid wat de vraag betreft of de vervoerder het opgepote budget wel zal kunnen uitgeven in de concessie. Dit leidt tot mogelijk ongewenst strategisch inschrijfgedrag.

12. Is een (tijdelijke) aanvulling van de opbrengsten wanneer deze tegen mochten vallen voor u een noodzakelijke voorwaarde om in te schrijven op de aanbesteding van de OV-concessie West-Brabant?

Antwoorden marktpartijen:

Voor de marktpartijen hangt dit af van enkele onzekerheden/risico's, waaronder het reizigersherstel dat zich na de coronapandemie voordoet. De reizigersaantallen lijken zich gunstig te ontwikkelen waardoor er niet direct een (tijdelijke) aanvulling nodig lijkt te zijn. Indien er toch nog een zekere

hoeveelheid aan reizigersinkomsten mist, of andere aanzienlijke risico's zijn, biedt volgens meerdere marktpartijen een vangnet in de vorm van een (tijdelijke) aanvulling van opbrengsten meer zekerheid en vergroot daarmee de kans op inschrijving. Eén marktpartij meent dat er op het moment van aanbesteden voldoende zicht is op de toekomstige reizigersontwikkeling.

13. Heeft u verder nog ideeën of aandachtspunten met betrekking tot het bekostigingsmodel?

Antwoorden marktpartijen:

Een marktpartij bepleit een redelijke risicoverdeling ten aanzien van het na-ijleffect van COVID-19. Een andere marktpartij bepleit dat een redelijk rendement niet in gevaar komt door externe factoren als aanzienlijk ziekteverzuim ten gevolge van COVID-19, mutaties SOV, grote energieprijsstijgingen, etc. Een andere marktpartij biedt de mogelijkheid om in samenwerking met partners financiering te bieden voor totaaloplossing met betrekking tot waterstof bevattende bus-, laad- en tankinfrastructuur, service en onderhoud, levering van waterstof, etc.

2.6 Transitie naar Zero Emissie

Op dit moment wordt het openbaar vervoer in de concessie West-Brabant nog niet met Zero Emissie (ZE) materieel uitgevoerd. De provincie wil in de aan te besteden concessie de stap naar 100% ZE zetten, maar overweegt daarbij een gefaseerde aanpak waarbij de mijlpalen uit het Bestuursakkoord ZE regionaal OV per bus (BAZEB) gevolgd worden. Dit houdt in dat stadslijnen en streeklijnen vanaf de start van de concessie emissievrij moeten worden uitgevoerd, maar dat buurtbuslijnen en Brabantliners nog tot 2030 met (bestaand) dieselmaterieel mogen worden gereden waarna ook deze lijnen emissievrij moeten worden uitgevoerd. Hierbij schrijft de provincie geen ZE-techniek voor maar laat de keuze hiervoor aan de inschrijver. Wel constateert de provincie dat de batterij-elektrische techniek wijdverbreid is en de realisatie van de daarvoor benodigde laadinfrastructuur lange doorlooptijden kent. Daarom onderneemt de provincie beperkte acties om de batterij-elektrische techniek te faciliteren.

2.6.1 Relatie tussen de transitie naar Zero Emissie, materieel en wendbare concessies

De provincie is zich er van bewust dat de ZE-ambitie vraagt om grote investeringen aan het begin van de concessieperiode. Juist de periode waarin de onzekerheid als gevolg van de coronapandemie nog het grootst is. De provincie was benieuwd hoe marktpartijen aankijken tegen de snelheid en fasering van de transitie naar ZE en de mogelijkheden die zij zien om verduurzaming van de vloot samen te laten gaan met wendbaarheid van de concessie in het algemeen en flexibele inzet van materieel in het bijzonder; dit mede in relatie tot de gedachte om het vervoeraanbod mee te laten bewegen met de reizigersopbrengsten alsmede de mogelijkheid dat lijnen na de eerste 3 jaar van de concessieperiode naar het Flexcontract kunnen overgaan. In dat kader heeft de provincie de volgende vragen gesteld:

14. Hoe snel is extra (ZE-)materieel beschikbaar dat kan worden ingezet als de vervoervraag toeneemt? Welke maatregelen kan de provincie treffen – in de voorbereiding op de aanbesteding, in de aanbestedingsdocumenten of tijdens uitvoering van de concessie – om de concessiehouder hierbij te ondersteunen?

Antwoorden marktpartijen:

Enkele marktpartijen maken een inschatting van het aantal maanden dat nodig is om nieuwe ZE-bussen te implementeren. Zo wordt er maximaal 12 of 18 maanden genoemd. Andere partijen durven geen tijdsspanne te benoemen, aangezien zij de externe factoren die voor onzekerheid zorgen te groot achten. Een van hen beveelt aan voertuigen die een beperkt aantal kilometers per jaar rijdt uit te sluiten van de ZE-eis. Een andere marktpartij heeft de voorkeur relatief grote aantallen ZE-materieel in te kopen omdat alleen een operatie met grote aantallen dezelfde voertuigen tot de gewenste efficiency leidt. Vanuit materieel bekeken zijn er goede en minder goede momenten om een toenemende vervoervraag te bedienen, bijvoorbeeld door het aanbod uit te breiden als ergens anders in de concessie een omloop wordt bespaard. Marktpartijen benoemen

zowel de voordelen van een ‘big bang’ als de risico’s die hiermee gepaard gaan. Een marktpartij geeft ten slotte aan dat het opnemen van de (snelheid van de) ZE-transitie als gunningscriterium kan leiden tot ongewenste prikkels zoals het aanbieden van meer, maar kleinere/minder goede bussen.

15. Welke mogelijkheden ziet u met betrekking tot de door de provincie gewenste flexibiliteit in de materieelinzet en hoe kan de provincie dit faciliteren, bijvoorbeeld waar het gaat om de eisen die aan scholierenlijnen gesteld worden en de (on)mogelijkheid om delen van het openbaar vervoer door onderaannemers uit te laten voeren?

Antwoorden marktpartijen:

De marktpartijen benoemen een uitzondering op de ZE-eis voor scholierenlijnen en andere voertuigen die een beperkt aantal ritten per dag rijden tot de touringcar-/onderaanneembranche overstappen naar ZE. Een marktpartij geeft aan dat het rijden van scholierenlijnen met ZE iets is waar inschrijvers zich op kunnen onderscheiden. Marktpartijen geven aan dat flexibiliteit in de ZE-eis bijdraagt in de flexibiliteit van het vervoeraanbod waar de provincie naar op zoek is.

2.6.2 Ondersteuning bij financiering

ZE-materieel kent hogere kapitaallasten dan dieselmaterieel. Om de transitie naar ZE-materieel te versnellen bieden diverse concessieverleners ondersteuning aan inschrijvers bij de financiering van het ZE-materieel. De provincie is voornemens om inschrijvers in elk geval een optie aan te bieden tot het afsluiten van een meerpartijenovereenkomst tussen provincie, inschrijver en financier en/of het aangaan van een lening bij de provincie. De provincie werkt de komende tijd de mogelijkheid van deze financieringsvormen verder uit en bepaalt voor welke investeringen ondersteuning bij financiering geboden wordt. In beginsel komen de investeringen in ZE-voertuigen en bijbehorende laadinfrastructuur (kortweg: ZE-materieel) in aanmerking, maar de provincie is bereid om de uitbreiding van de regeling naar bijvoorbeeld ander materieel of vastgoed (remises) nader te onderzoeken.

Met betrekking tot de financiering van ZE-materieel heeft de provincie de volgende vragen gesteld:

16. Hoe kijkt u tegen de meerpartijenovereenkomst en de bussenlening aan? Wat zijn de voor- en nadelen van beide financieringsvormen? Welke andere vormen van ondersteuning bij de financiering kan de provincie bieden?

17. Is het bieden van ondersteuning bij financiering van ZE-materieel voor u een noodzakelijke voorwaarde om een inschrijving te kunnen doen?

18. In hoeverre geldt dit ook voor ondersteuning bij de financiering van dieselmaterieel (buurtbussen, Brabantliners) als de provincie die mogelijkheid zou bieden?

19. Idem, maar dan voor investeringen in remise (aanleg of verbouwing)?

Antwoorden marktpartijen op vragen 16, 17, 18 en 19:

Voor een deel van de marktpartijen is een garantstelling een noodzakelijke voorwaarde om in te kunnen schrijven. Voor andere marktpartijen is het geen noodzakelijke voorwaarde, maar kan het wel leiden tot een beter aanbod vanwege de lagere financieringslasten. Sommige marktpartijen geven aan dat een off-balance oplossing de voorkeur heeft, voor anderen maakt dit geen verschil. Aanbevolen wordt om het mogelijk te maken om ook tijdens de looptijd van de concessie gebruik te kunnen maken van een financieringsfaciliteit, voor het geval dat de marktomstandigheden veranderen of voor materieel dat gedurende de concessie instroomt. De keuze voor een bussenlening of meerpartijenovereenkomst wordt vooral bepaald door het rentepercentage dat met de financieringsfaciliteit behaald wordt, noemt een marktpartij.

2.6.3 Overname en tussentijdse vervanging materieel

Op dit moment is er geen overnameregeling van toepassing op materieel in de concessie. In de laatste jaren van de huidige concessie zal nieuw materieel instromen waar wel een overnameregeling op van toepassing is. Het gaat in elk geval om ca. 25 buurtbussen.

Met betrekking tot het over te nemen materieel heeft de provincie de volgende vragen gesteld:

20. Welke informatie is van belang voor het kunnen uitbrengen van een goede aanbidding?

21. Welke aandachtspunten wilt u meegeven betreffende de overname van de buurtbussen?

Antwoorden marktpartijen op vragen 20 en 21:

Een marktpartij benoemt de principes, die worden genoemd in de “Handreiking Overnameregeling zero-emissie-busmaterieel” van het CROW, aan te houden. Andere partijen benoemen specifieke punten die ook in deze handreiking naar voren komen.

2.6.4 Rol concessieverlener bij aanleg laadinfrastructuur

De provincie ziet een beperkte, faciliterende rol voor zichzelf weggelegd bij de aanleg van laadinfrastructuur; dit in aanvulling op de grote rol bij het realiseren van een busremise in Breda. Dit omdat de provincie constateert dat er nog geen gestandaardiseerde laadinfrastructuur is voor batterij-elektrische bussen, de provincie niet wil voorschrijven dát batterij-elektrische bussen moeten worden ingezet, en de keuze voor laadlocaties (in het bijzonder die in de openbare ruimte) samenhangen met de vervoerkundige keuzes die in deze aanbesteding grotendeels aan de inschrijvers worden gelaten.

Op dit moment inventariseert de provincie samen met netbeheerder Enexis de realisatietermijn en -kosten voor de aanleg van netaansluitingen op een groot aantal locaties in het concessiegebied West-Brabant. Het overzicht met de locaties wordt bij het ontwerp Programma van Eisen gevoegd. Hierbij moet worden opgemerkt dat deze inventarisatie enkel een indicatie, maar geen garantie geeft dat de netaansluitingen daadwerkelijk (op tijd) kunnen worden gerealiseerd. De provincie beoogt met de inventarisatie de werklast in de aanbestedingsprocedure te verminderen zowel voor inschrijvers als gemeenten en Enexis. Een overweging daarbij is dat de provincie zelf al een aantal netaansluitingen aanvraagt en deze (verplicht) overdraagt aan de winnende inschrijver. Dit kan bijvoorbeeld voor netaansluitingen die alle inschrijvers in hun aanbidding opnemen. Een andere overweging is het veiligstellen/reserveren van één of meer geschikte percelen in de omgeving van Roosendaal of Bergen op Zoom voor de realisatie van een busremise, waar in elk geval een netaansluiting van 3 MVA gerealiseerd kan worden voor ingang van de concessie. Dit alles om het risico dat netaansluitingen niet tijdig gereed zullen zijn te verkleinen.

In juni 2022, kort na uitvoeren van de marktconsultatiegesprekken werd bekend dat in het concessiegebied tot nader order geen nieuwe netaansluitingen kunnen worden verleend vanwege schaarste op het hoogspanningsnet. De afgelopen maanden heeft de provincie nader onderzocht wat dit betekent voor de aanbesteding van de concessie en geconcludeerd dat het risico op het niet-tijdig gereed zijn van netaansluitingen is toegenomen.

Met betrekking tot (het aanvragen van netaansluitingen voor) laadlocaties heeft de provincie de volgende vragen gesteld:

22. Welke informatie dient de provincie in elk geval bij het bestek te voegen ten behoeve van inschrijvende partijen? Te denken valt aan: capaciteit van de netaansluiting, globale schetsen van de inpassing (afgestemd met wegbeheerders) en indicatieve realisatietermijnen.

Antwoorden marktpartijen:

Sommige marktpartijen geven aan dat inzicht in de beschikbare ruimte op het net wenselijk is, en een indicatie van doorlooptijden voor aanleg van een netaansluiting. Een aantal marktpartijen geeft ook aan dat ze graag zouden meebepalen waar de laadinfrastructuur wordt gerealiseerd.

- 23. Heeft het aanvragen van netaansluitingen door de provincie voor u meerwaarde voor het doen van een goede inschrijving? Welke aandachtspunten zijn van belang? En hoe voorkomt de provincie dat zij netaansluitingen aanvraagt voor laadlocaties waarvan de winnende inschrijver geen gebruik wenst te maken?**
- 24. Kunt u aangeven of het voor u meerwaarde heeft wanneer de provincie locaties voor busremises in Roosendaal en/of Bergen op Zoom aanwijst of dat dit uw ontwikkelruimte onnodig beperkt? Indien het eerste het geval is, welke informatie over deze locaties heeft u dan in elk geval nodig om een goede inschrijving te kunnen doen? Te denken valt aan informatie over: afmetingen, staat van opleveren, van toepassing zijnde planologische of milieuregels, mogelijkheden voor ontsluiting et cetera.**

Antwoorden marktpartijen op vragen 23 en 24:

De meeste partijen benoemen dat voldoende stroom cruciaal is om ZE-bussen te laten rijden. Tijdig handelen is hierbij dus noodzakelijk. Verder verschillen de gegeven antwoorden van de marktpartijen hier enigszins in. Zo wordt er bijvoorbeeld gezegd dat de provincie deze alvast aan te vragen waar stallingen overgenomen moeten worden, of dat de provincie alvast toestemming verkrijgt van grondeigenaren op voor de hand liggende locaties, maar ook dat dit een aspect is waar een vervoerder zich op zou kunnen onderscheiden. De provincie zou ook de locaties en bijbehorende laad- en tankinfrastructuur in eigen beheer kunnen nemen, zodat bij een volgende concessie de zittende concessiehouder geen voordeel ondervindt, betoogt een marktpartij. Sommige marktpartijen geven aan dat het mogelijk maken van laden op drukke knooppunten in een stedelijke omgeving (stadsdienst) bijdraagt aan het kunnen doen van een goede bieding.

- 25. De provincie wil dat stad- en streekvervoer vanaf de start concessie emissievrij worden uitgevoerd. De provincie voorziet hierbij geen rol voor waterstofvoertuigen omdat deze techniek (nog) duurder is dan de batterij-elektrische techniek (investeringen in laadinfrastructuur inbegrepen). Voorziet u in de periode tot 2030 een grotere rol voor waterstofvoertuigen dan de provincie doet? Hoe verhoudt in uw ogen de TCO van waterstofbussen zich tot de TCO van batterij-elektrische bussen, en welke ontwikkeling voorziet u hierin?**

Antwoorden marktpartijen:

De meeste marktpartijen geven aan dat de rol van waterstof nog klein wordt geacht voor het regionale of stadsbusvervoer. Voor het lange afstandsvervoer zou het mogelijk wel een oplossing kunnen zijn, maar momenteel, en vooral met de verwachte ontwikkelingen met betrekking tot de batterijtechniek, is de batterijtechniek een stuk efficiënter. Eén partij noemt de Brabantliner als potentiële optie als uitvoer voor de waterstoftechniek. Enkele andere marktpartijen voorzien een grotere rol voor waterstof en beschouwen waterstof als een potentiële techniek voor de ZE-transitie in de concessie. Enkele marktpartijen raden aan voor de beoogde remiselocaties inzichtelijk te maken welke mogelijkheden er zijn om daar de opslag en het tanken van waterstofbussen mogelijk te maken.

2.7 Aanbestedingsprocedure

De provincie staat voor de keuze voor welke aanbestedingsprocedure zij voor de nieuwe OV-concessie West-Brabant gaat verlenen. De belangrijkste overwegingen zijn om te kiezen voor een openbare of een niet-openbare procedure, en om wel of niet te kiezen voor onderhandeling. De provincie heeft de voorlopige conclusie getrokken dat de openbare procedure met onderhandeling het meest optimaal is.

Met betrekking tot aanbestedingsprocedures heeft de provincie de volgende vragen gesteld:

26. Bent u bekend met een aanbestedingsprocedure met onderhandeling? Zo ja, wat is uw ervaring en heeft een dergelijke procedure meerwaarde? Heeft u nog aandachtspunten bij het toepassen van een aanbestedingsprocedure met onderhandeling?

Antwoorden marktpartijen:

De meeste marktpartijen zijn hiermee bekend, maar ze staan hier niet allemaal hetzelfde in. Enkele marktpartijen zien risico's in het toepassen van een procedure waar op de Nederlandse OV-markt nog weinig ervaring mee is. Sommige marktpartijen geven aan dat beide vormen, dus met en zonder onderhandeling, prima werkbaar zijn. Een andere marktpartij heeft de voorkeur voor de procedure met onderhandeling, behalve als de onderhandeling facultatief is. Marktpartijen geven ook aan dat de onderhandeling slechts tot beperkte aanpassingen in de inschrijvingen kunnen leiden als de eerste inschrijving ook gezien wordt als 'best and final offer' (bijvoorbeeld als die inschrijving bindend is als er maar één geldige inschrijving wordt ingediend).

27. Hoe kijkt u aan tegen een eventuele scheiding van de selectiefase en gunningsfase in de tijd, zoals bijvoorbeeld bij een niet-openbare procedure het geval is? Wat is uw ervaring en heeft een dergelijke scheiding meerwaarde?

Antwoorden marktpartijen:

De marktpartijen vinden het niet nodig om een scheiding van de selectie- en gunningsfase toe te passen, omdat er te weinig spelers zich op de Nederlandse markt bevinden om dit nuttig te laten zijn.

2.8 Datalevering aan inschrijvende partijen

Om geïnteresseerde vervoerders in staat te stellen een zo goed mogelijke aanbidding voor de concessie West-Brabant te doen, is de provincie voornemens een informatiesysteem in te richten dat gevuld zal worden met bestanden die zijn gebaseerd op MIPOV2008. Het is daarbij de bedoeling dat een eerste dataset met het ontwerp-PvE aan potentiële inschrijvers beschikbaar wordt gesteld.

De provincie is bezig met een actualisatieslag en operationalisering van de eisen waaraan deze bestanden moeten voldoen en onderzoekt of en in welke vorm deze bestanden beschikbaar gesteld kunnen worden. Bijlage 2 beschrijft de beoogde formats van deze bestanden.

Met betrekking tot de data-aanlevering heeft de provincie de volgende vragen gesteld:

28. Zijn naast de in Bijlage 2 opgenomen MIPOV-elementen (de bijlage bevat de beoogde formats) andere gegevens die u nodig heeft om een goede inschrijving te kunnen doen? Zo ja, om welke gegevens gaat het en wat is hiervoor een goed format/goede bron? De provincie beschikt bijvoorbeeld over doorstromingsonderzoeken, exploitatieplannen, en eigen analyses van instapgegevens van november 2019.

Antwoorden marktpartijen:

Een marktpartij benoemt dat het belangrijk is dat alle data wordt gedeeld op het juiste aggregatieniveau, passend bij de gevraagde detaillering, en in een bewerkbaar format, zoals Excel, die bij voorkeur teruggaat tot minimaal 2019 (pre-COVID). Een andere marktpartij ziet nog een aantal ontbrekende gegevens, zoals productsoort/propositiegebruik per lijn, halte, dagsoort en uur; de herkomst-bestemmingsgegevens per uurblok, ritniveau en reisiniveau; de overstapgegevens per lijn, locatie, uurblok en dagsoort; de bezettingscijfers per rit, halte, richting en dagsoort (gemiddelde en percentiel). Deze informatie zou dan toegevoegd kunnen worden aan MIPOV.

2.9 Overige punten

29. Tot slot, heeft u nog andere opmerkingen en aandachtspunten die de provincie mee kan nemen?

Antwoorden marktpartijen:

Marktpartijen adviseren om bij het Programma van Eisen en gunningsmethodiek vooral te sturen op de beoogde effecten en de inschrijvers ruimte geven om zich hierop te onderscheiden. Een marktpartij geeft aan te begrijpen dat de provincie op zoek is naar een bepaalde flexibiliteit maar raadt aan vooraf een bandbreedte mee te geven waarbinnen de concessiehouder flexibel moet zijn, dit ter beperking van het risico voor de inschrijvers. Een andere marktpartij geeft aan dat er enkele punten meegenomen dienen te worden om duurzaamheid, circulariteit en het maatschappelijk verantwoord ondernemen goed terug te laten komen.

3. Procedure marktconsultatie

De procedure voor deze marktconsultatie omvatte de volgende vier stappen:

- | | |
|---|----------------------------------|
| 1. Publicatie marktconsultatie | 15 maart 2022 |
| 2. Vragenronde (Nota van Inlichtingen) | |
| a. Mogelijkheid tot stellen van vragen (deadline) | 1 april 2022 uiterlijk 13:00 uur |
| b. Beantwoording van vragen | 8 april 2022 |
| 3. Schriftelijke reactie marktpartijen (deadline) | 10 mei 2022 uiterlijk 13:00 uur |
| 4. Mogelijkheid tot aanvullende gesprekken | 17-20 mei 2022 |

3.1 Publicatie marktconsultatie

Deze marktconsultatie is op **15 maart 2022** via TenderNed aangeboden voor publicatie en daarna ook op TED. Zes partijen hebben hierop gereageerd en hun schriftelijke antwoorden tijdig ingediend.

3.2 Schriftelijke reactie marktpartijen

Marktpartijen is gevraagd om in eerste instantie schriftelijk antwoord te geven op de vragen in hoofdstuk 2. Tot uiterlijk **10 mei 2022 13:00** uur kon er een reactie worden ingediend via TenderNed.

3.3 Mogelijkheid tot aanvullende gesprekken

Naar aanleiding van de schriftelijke beantwoording heeft de provincie de marktpartijen uitgenodigd voor een aanvullend individueel gesprek. Deze gesprekken hebben (digitaal via Teams) plaatsgevonden van 18 tot en met 20 mei 2022 tot en met 2022.

3.5 Vervolg na marktconsultatie

De provincie heeft dit geanonimiseerde verslag opgesteld waarin op hoofdlijnen de bevindingen zijn samengevat. Bedrijfsvertrouwelijke informatie van deelnemende marktpartijen wordt niet bekend gemaakt, tenzij de provincie hier door wet- of regelgeving dan wel een rechterlijke uitspraak toe wordt gedwongen.

Na deze marktconsultatie gaat de provincie verder met de voorbereiding van de aanbesteding van de OV-concessie West-Brabant. De bevindingen van de marktconsultatie vormen input voor de Aanbestedingsstrategie, het Programma van Eisen en de overige aanbestedingsdocumenten. Relevante bevindingen zullen geanonimiseerd in de verschillende documenten worden opgenomen. De provincie is voornemens om tijdens een tweede marktconsultatie marktpartijen in de gelegenheid te stellen om op de ontwerpversie van het Programma van Eisen te reageren.