Mededelingen

Mede-deling (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Mededeling provincie
M7	N.v.t.	-	-		Nv2b	De Provincie publiceert hierbij een Nv2 b met twee recent ontvangen vragen, een mededeling en een aangepast PvE.
M8	N.v.t.	-	-		Nv2b	De Provincie heeft geconstateerd dat niet alle afspraken uit het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus (BAZEB) goed zijn vastgelegd in het PvE. Concreet betreft het de afspraak dat vanaf 2025 nieuw instromende Bussen (qua milieuprestaties) Zero Emissie zijn. Dit is nu opgenomen in een nieuwe eis 5.1.7 in het aangepaste PvE.

Vragen en antwoorden

Vraag (#)	Deel bestek	Hoofd-stuk	Artikel	Pagina	Onderwerp	Vraag van Inschrijver	Antwoord provincie
412	NvI, vraag 211				Overnameregeling	Op grond van artikel 2.4 en NvI 2, nr. 211, geldt het volgende voor Laad-/tankinfrastructuur die zich niet bevindt op een voor de Opvolgende concessiehouder toegankelijke locatie. Ofwel verkeert de Concessiehouder in onzekerheid omtrent de overname rondom deze Laad-/tankinfrastructuur, ofwel moet hij veel kosten om deze infrastructuur te verplaatsen. Bent u zich ervan bewust dat beide scenario's naar verwachting een (sterk) prijsopdrijvend effect hebben, daarmee tot een negatievere business case leiden, alsook de meerwaarde van de overnameregeling (grotendeels) teniet zullen doen? Een Inschrijver die beide scenario's wil vermijden, zal zijn Vervoerplan daarop moeten inrichten. Ter illustratie: voor Utrecht Buiten zijn alleen de (strategische) locaties op Amersfoort ter beschikking gesteld. Als een vervoerder alle assets gegarandeerd onder de overnameregeling wil laten vallen, zal hij alle bussen in Amersfoort moeten stallen en van daaruit een volledige dienstregeling moeten rijden. Dit lijkt ons niet realistisch. Daarom verzoeken wij u nogmaals dringend om artikel 2.4 te herformuleren en te voorzien in een proportionele regeling. Dit kan bijvoorbeeld door de kosten te dekken voor verplaatsing van de Laad-/tankinfrastructuur en een garantie af te geven dat Concessieverlener of een opvolgende concessiehouder aan het einde van de concessieduur een locatie beschikbaar stelt om de Laad-/tankinfrastructuur naar te verplaatsen. Mede gelet op het effect dat uw antwoord op de business case voor Inschrijvers heeft, verzoeken wij u om deze vraag zo spoedig mogelijk tussentijds te beantwoorden.	De kosten voor verplaatsing van Laad-/tankinfrastructuur zijn het gevolg van de keuze van de Concessiehouder om deze Laad-/tankinfrastructuur te plaatsen op een locatie die niet toegankelijk is voor de Opvolgende concessiehouder. Wij vinden het daarom logisch en proportioneel dat deze kosten worden opgenomen in de Business Case van de Concessiehouder. De Concessieverlener zal vóór de concessieovergang - in overleg met de Opvolgende concessiehouder - een locatie aanwijzen waarnaar de Laad-/tankinfrastructuur moet worden verplaatst. U mag ervan uitgaan dat deze locatie zal zijn gelegen binnen de Provincie Utrecht.
413	NvI, vraag 331/332				gelede bussen	In uw antwoorden op de vragen 331 en 332 bevestigt u nogmaals dat u bij voorkeur geen "big bang" implementatie naar ZE wenst. Zoals aangegeven in de vragen 331 en 332 heeft dit tot gevolg dat tot 2028 circa 200 tweedehands (dubbel)gelede (diesel)bussen moeten worden ingezet. Aangezien er slechts 35 gelede bussen worden overgenomen dient de winnende inschrijver voorafgaand aan de start van de concessie circa 165 tweedehands gelede bussen te vinden. Deze aantallen tweedehands gelede bussen zijn echter niet te verkrijgen op de markt. Op de tweedehands markt zijn slechts enkele gelede bussen te vinden en voor het overige zitten alle bestaande gelede bussen vast in lopende concessies. Alleen de huidige concessiehouder Tram en Bus Regio Utrecht beschikt over een groot aantal gebruikte gelede bussen op het moment dat de nieuwe concessie aanvangt. Dit heeft tot gevolg dat uitsluitend de huidige concessiehouder kan voldoen aan uw eis/wens om tot 2028 een gefaseerde instroom te realiseren met minimaal 65% tweedehands gelede bussen. Dit gegeven kwalificeert als een ontoelaatbare schending van het level playing field. Het level playing field zou hersteld kunnen worden door een adequate overnameregeling te introduceren. In uw antwoorden op de vragen 331 en 332 schrijft u echter dat u niet bereid bent tot aanvullende overnameafspraken. Bij gebreke van een adequate overnameregeling zien wij slechts twee oplossingen om het level playing field enigszins te herstellen, te weten: i.Het heroverwegen van uw bezwaren tegen een "big bang" implementatie en het introduceren van verplichting om te kiezen voor een "big bang". Alternatief voor deze verplichting is dat u de expliciete toezegging geeft dat een goed geborgde "big bang" geen negatieve consequenties zal hebben in het kader van de beoordeling en als echt gelijkwaardig wordt beschouwd aan een goed geborgde gefaseerde instroom ; óf ii.Het schrappen van de eis dat minimaal 65% van de bussen tot 2028 (dubbel)geleed moeten zijn inclusief de expliciete toezegging dat de inzet van (meer) kleinere bussen geen negatieve consequenties zal hebben in het kader van de beoordeling. Als u kiest voor deze tweede optie dient tevens ontheffing te worden verleend van PvE-eis 3.2.8, omdat er naar verwachting 50% meer (niet-geleed) materieel over de betreffende infrastructuur van en naar Utrecht Centraal zal moeten rijden (dan het in het bestek opgegeven maximum) om aan de vervoerbehoefte te kunnen voldoen. Alternatief is overigens om PvE-eis 3.2.8 te handhaven en ontheffing te verlenen van de vervoerplicht van een ieder die beschikt over een geldig vervoerbewijs (artikel 7.1), omdat het op bepaalde tijdstippen onmogelijk zal zijn om iedereen te vervoeren met niet-gelede bussen. Wij verzoeken u om duidelijk aan te geven of u kiest voor optie i, optie ii óf toch voor een adequate	Met het antwoord op vraag 331 hebben wij niet beoogd de indruk te wekken dat een geleidelijke instroom per definitie beter zal worden beoordeeld dan een 'big bang'. Dat is niet het geval. Wat wij wilden zeggen is dat een zo snel mogelijke implementatie ('big bang') voor ons geen doel op zich is: bij de beoordeling op gunningscriterium G2 beoordelen wij niet de snelheid, maar de betrouwbaarheid van de transitie naar ZE. Zowel bij een 'big bang' als bij een geleidelijke instroom is het aan de Inschrijver de betrouwbaarheid van de transitie overtuigend te onderbouwen en daarbij in ieder geval aandacht te besteden aan de in G2, onder 2 (Betrouwbare Transitie naar 100% ZE), genoemde onderwerpen. Een geleidelijke instroom wordt dus niet bij voorbaat positiever of negatiever beoordeeld dan een 'big bang'. Wij menen met dit antwoord (grotendeels) tegemoet te komen aan de door u beschreven optie (i). Wij nemen de bewoordingen van die optie niet 1-op-1 over, omdat in die bewoordingen (wellicht onbedoeld) de nuance mist dat tussen twee 'goed geborgde' implementaties (ongeacht of sprake is van een "big bang" of een gefaseerde instroom) nog wel kwaliteitsverschillen kunnen bestaan. Daarbij geldt dat de kwaliteit wordt beoordeeld aan de hand van de doelstelling van het gunningscriterium, namelijk " De Provincie wenst comfortabele, duurzame en flexibel inzetbare Bussen en Auto's waarmee het vervoersaanbod uit het Vervoerplan uitgevoerd kan worden en tegelijkertijd ingespeeld kan worden op de ontwikkelingen binnen de Concessie (waaronder de ontwikkelvoorstellen uit het Ontwikkelplan). Daarbij is het de ambitie om per (uiterlijk 31 december) 2028 de transitie gemaakt te hebben naar een 100% Zero-Emissiebus-systeem, waarbij een betrouwbare implementatie van ZE van groot belang is voor de Provincie. Inspelen op de netcongestieproblematiek, de energietransitie en de overgang naar een circulaire economie vraagt van Concessiehouder flexibiliteit en wendbaarheid."