

Marktconsultatie 2

Publiek Vervoer Groningen Drenthe



Marktconsultatiedocument

Datum: 28 februari 2025

Colofon

Uitgegeven door	Publiek Vervoer Groningen Drenthe
Contact	Via aanbestedingsplatform
Datum	28 februari 2025
Versienummer	1

Inhoudsopgave

1	Samenvatting tweede marktconsultatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe	4
1.1	<i>Inleiding.....</i>	4
1.2	<i>Planning.....</i>	4
1.3	<i>Jeugdwetvervoer</i>	4
1.4	<i>Klachtenprocedure</i>	4
1.5	<i>Kostprijs opdrijvende elementen</i>	4
1.6	<i>Tariefdifferentiatie</i>	5
1.7	<i>Kostprijs opdrijvende elementen</i>	5
1.8	<i>Duurzaamheid</i>	5
1.9	<i>SROI & arbeidsmarkt</i>	5
1.10	<i>Afsluitende punten.....</i>	6

1 Samenvatting tweede marktconsultatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe

1.1 Inleiding

Er is in totaal door acht (8) partijen antwoord gegeven – waarvoor wij hen hartelijk willen bedanken. Alle gegeven antwoorden worden meegenomen in de voorbereiding van de aanstaande aanbesteding. Hier onder zijn een aantal categorieën gegroepeerd en is er een samengevat antwoord geformuleerd. Let wel, dit zijn geen conclusies.

1.2 Planning

Er is een gebrek in de gedeelde aanbestedingsplanning waargenomen, de terugkoppeling van de tweede Nota van Inlichtingen ontbrak. Dit zal worden hersteld en de termijnen die daar op volgen zullen evenredig opschuiven.

De meeste partijen zien geen problemen met de planning, bovenstaand wetende, maar waarschuwen voor risico's zoals korte implementatietijd, afhankelijkheid van andere aanbestedingen, juridische procedures en leveringsuitdagingen. Deze risico's zullen meegenomen worden in de afweging of de huidige planning adequaat ruimte laat voor een gedegen implementatie. Publiek Vervoer onderschrijft het belang hiervan en neemt dit mee in de overwegingen.

1.3 Jeugdwetvervoer

Er zijn geen fundamentele bezwaren voor het toevoegen van Jeugdwetvervoer aan de vervoerssoorten bij de percelen, maar wel meerdere voorwaarden en nuances die van invloed kunnen zijn op de haalbaarheid en tariefstelling, waarvan een aparte tariefstructuur de belangrijkste is volgens de respondenten.

1.4 Klachtenprocedure

Het merendeel van de respondenten kan zich vinden in het beleggen van de klachtenprocedure bij de vervoerders. Als belangrijkste argument wordt hiervoor gegeven dat men (deels) vindt dat dit hoort bij kwalitatief goede dienstverlening. Dit kent een minimaal tot verwaarloosbaar kostprijsverhogen element, aangezien deze procedures veelal reeds bestaan bij de vervoerders. Echter is hier geen volledige consensus over. Er is wel een duidelijke meerderheid voor het voorstel, maar met aandacht voor heldere afspraken over verantwoordelijkheid, transparantie en samenwerking.

1.5 Kostprijs oprijvende elementen

De respondenten benoemen de volgende elementen als meest kostprijs oprijvend:

1. Strenge duurzaamheidseisen (zero-emissie voertuigen, laadinfrastructuur).
2. Lage combinatiemogelijkheden (solo-vervoer, strikte reistijden, beperkingen in vervoerdoelgroepen).
3. Personeelskosten (chauffeursuren, administratieve lasten, klachtenafhandeling).
4. Operationele eisen (lange operationele tijden, strenge boetes, snelle responstijden).
5. IT en digitalisering (software-integraties, klantenservice).
6. Brandstof- en energiekosten.

Bovenstaande nummering is niet gerelateerd aan de mate van waarin de elementen kostprijs opdrijvend zijn, enkel aan hoe vaak een element genoemd is. De gradatie en mate waarin deze elementen kostprijs opdrijvend werken was niet te benoemen en is afhankelijk van variabelen die enkel in de aanbesteding kenbaar gemaakt kunnen worden.

1.6 Tariefdifferentiatie

Een ruime meerderheid van de respondenten staat open voor tariefdifferentiatie, mits goed ingericht. Het opslagpercentage zoals voorgesteld vindt geen draagvlak. Verder geven ze onder andere de volgende aandachtspunten mee:

- Eenvoudige en uniforme toepassing binnen de aanbesteding.
- Mogelijkheid om kortingen te geven in plaats van alleen opslag.
- Spelregels moeten helder en concreet zijn.
- Pilotfase om effect op efficiëntie en reizigerservaring te meten.

1.7 Kostprijs opdrijvende elementen

Een contractduur van 8 jaar is acceptabel, maar de initiële looptijd en stabiliteit zijn cruciaal voor duurzame investeringen. Extra aandacht is nodig voor laadinfrastructuur, voertuigvervanging en contractovergangen.

1.8 Duurzaamheid

De meeste partijen vinden versnelde elektrificatie wenselijk, maar alleen als er duidelijke regels, haalbaarheidstoetsen en realistische normen zijn. Het risico op onrealistische biedingen en valse concurrentie is een groot aandachtspunt, en rolstoelbussen moeten mogelijk buiten beschouwing blijven omdat deze niet kunnen voldoen aan de overige eisen en functionaliteiten als range en maximaal gewicht.

De huidige laadvoorzieningen zijn ontoereikend voor volledige verduurzaming van het vervoer. Er is een tekort aan laadpleinen, onvoldoende energiecapaciteit en beperkte ervaring met zero-emissie voertuigen in de regio. Gemeenten kunnen het meest bijdragen door snelle ontwikkeling van laadpleinen, betere vergunningverlening en een gestructureerd ingroeimodel voor zero-emissie voertuigen. Toegang, parkeren en slim benutten van bestaande laadopties zijn aanvullende maatregelen die de transitie kunnen ondersteunen.

Vervoerders combineren eigen laadpleinen met publieke laadpalen, maar de infrastructuur is nog onvoldoende voor volledig duurzaam vervoer. Sommige vervoerders hebben nog geen relevante voorzieningen in de regio.

Een level playing field kan worden geborgd door eigendom van laadvoorzieningen bij de opdrachtgever te leggen, publieke laadpalen toegankelijk te houden en vooraf heldere afspraken te maken. Sommige vervoerders zien hun laadinfra als bedrijfsmatig voordeel en willen deze niet zonder compensatie overdragen. De afschrijving van zero-emissie voertuigen ligt gemiddeld tussen 4 en 8 jaar, afhankelijk van voertuigtype en gebruikintensiteit. Onzekerheid over de restwaarde van elektrische voertuigen blijft een punt van zorg. Er is verdeeldheid over overnameregelingen: sommigen zien het als nuttig voor continuïteit, anderen als overbodig of risicovol. Een duidelijke regeling met transparante afspraken over restwaarde en afschrijving is essentieel als dit wordt opgenomen.

1.9 SROI & arbeidsmarkt

Een SROI-percentages van 2-5% van de opdrachtwaarde lijkt een haalbare richtlijn, maar de mogelijkheden verschillen sterk per regio. De nadruk moet liggen op duurzame plaatsing en behoud van medewerkers. Het arbeidsmarkttekort van chauffeurs is een belangrijk thema in de antwoorden van de respondenten, met lange reistijden en onregelmatige ophaaltijden als gevolg. De meeste vervoerders staan open voor samenwerking op werving en

opleiding, met focus op uniforme trainingen, samenwerking met UWV/gemeenten en gezamenlijke wervingscampagnes. Sommigen geven de voorkeur aan interne academies en zien samenwerking minder als noodzaak.

1.10

Afsluitende punten

De volgende punten geven de respondenten nog mee aan Publiek Vervoer:

- Duidelijke tariefstructuren zonder 'race to the bottom' zijn essentieel om kwaliteit te waarborgen.
- Zero-emissie vervoer moet realistisch worden geïmplementeerd met oog voor laadinfrastructuur en voertuigbeschikbaarheid.
- Gunning moet niet te laat plaatsvinden om een soepele start te garanderen.
- Regionale vervoerders en samenwerking tussen vervoerders moeten een rol blijven spelen in de aanbesteding.

De vervoerders pleiten voor realistische aanbestedingsvoorwaarden, een eerlijke marktverdeling, aandacht voor zero-emissie uitdagingen en betere samenwerking tussen vervoerders. Daarnaast moeten implementatie en gunning goed gepland worden om een soepele start te garanderen.