

Verslag Marktconsultatie 1

Aanbesteding OV-concessie NoordWest Noord-Holland

Verslag van de Marktconsultatie naar aanleiding
van de Nota van Uitgangspunten

TenderNed-kenmerk:	86070
Auteur:	Aanbestedingsteam aanbesteding OV-concessie NWNH
Datum:	9 april 2025
Versie:	1.0
Uitgave:	Provincie Noord-Holland
Postadres:	Bezoekadres:
Postbus 3007	Houtplein 33
2001 DA Haarlem	2012 DE Haarlem

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Doel van de marktconsultatie	3
1.3	Leeswijzer.....	3
2	Beantwoording vragen n.a.v. de Nota van Uitgangspunten	4
2.1	Algemene indruk.....	4
2.2	Trends en ontwikkelingen	4
2.3	Doelen van de aanbesteding	5
2.4	Beste kwaliteit voor reizigers binnen financiële kaders.....	6
2.5	Een flexibele en wendbare concessie.....	7
2.6	Invulling geven aan – en meebewegen met – maatschappelijke ontwikkelingen: ZE-transitie	8
2.7	Invulling geven aan – en meebewegen met – maatschappelijke ontwikkelingen: overige onderwerpen ..	11
2.8	Social Return	11
2.9	Continuering ov-aanbod bij overgang huidige ov-concessies naar ov-concessie NWNH.....	12
2.10	Texel	14
2.11	Aanbestedingsprocedure.....	15
2.12	Concessiebeheersysteem	16
3	Procedure marktconsultatie	17
3.1	Publicatie marktconsultatiedocument	17
3.2	Gesprekken	17
3.3	Vervolg na marktconsultatie	17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Deze marktconsultatie dient ter voorbereiding op de aanbesteding van de nieuwe ov-concessie NoordWest Noord-Holland (NWNH). Zoals in de vastgestelde Nota van Uitgangspunten (NvU, zie bijlage 2) is aangegeven kiest de provincie Noord-Holland ervoor om de ov-concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord samen te voegen tot deze nieuwe ov-concessie. De NvU beschrijft, samen met de visie Publieke Mobiliteit (zie bijlage 3), de ambities voor het OV in de provincie en vormt de basis voor de aanbesteding van de ov-concessie NWNH. De beoogde startdatum van deze ov-concessie is 16 juli 2028.

1.2 Doel van de marktconsultatie

Met deze marktconsultatie beoogt de provincie Noord-Holland marktpartijen al in de voorbereidende fase bij deze aanbesteding te betrekken. Ten eerste om input op te halen voor de nadere uitwerking van de vastgestelde NvU en de visie Publieke Mobiliteit in het Programma van Eisen en de andere aanbestedingsdocumenten en om een beeld te krijgen van (onbedoelde) effecten van de uitgangspunten van de NvU. Ten tweede wenst de provincie input te krijgen voor de te volgen aanbestedingsstrategie, waaronder de aanbestedingsprocedure en maatregelen die de provincie kan treffen om de kans op deelname van marktpartijen en daarmee de marktspanning te verhogen.

De uitkomsten van deze marktconsultatie gebruikt de provincie waar relevant en mogelijk als input voor het Ontwerp Programma van Eisen en het Bestek.

1.3 Leeswijzer

Dit document bevat een geanonimiseerd verslag waarin op hoofdlijnen de bevindingen van de marktconsultatie zijn samengevat. Hoofdstuk 2 bevat een overzicht van de besproken onderwerpen en de samenvatting van antwoorden van marktpartijen. Hoofdstuk 3 bevat een beknopt overzicht van de planning en procedure van de marktconsultatie.

2 Beantwoording vragen n.a.v. de Nota van Uitgangspunten

In dit hoofdstuk zijn op hoofdlijnen de antwoorden op vragen opgenomen die de provincie heeft gesteld over specifieke onderdelen van de Nota van Uitgangspunten. Deze vragen zijn onder te verdelen in de volgende thema's:

- Algemene indruk
- Trends en ontwikkelingen
- Doelen van de aanbesteding
- Beste kwaliteit voor reizigers binnen financiële kaders
- Een flexibele en wendbare concessie
- Invulling geven aan – en meebewegen met – maatschappelijke ontwikkelingen: ZE-transitie
- Invulling geven aan – en meebewegen met – maatschappelijke ontwikkelingen: overige onderwerpen
- Social return
- Continuering ov-aanbod bij overgang huidige ov-concessies naar ov-concessie NWNH
- Texel
- Aanbestedingsprocedure
- Concessiebeheersysteem

Deze thema's met bijhorende vragen worden aan de hand van de originele opbouw van het marktconsultatiedocument behandeld. De deelnemers aan de marktconsultatie zijn verzocht om de vragen schriftelijk te beantwoorden, waarna deze antwoorden in een vervolgggesprek zijn doorlopen. Het stond de deelnemers naast het antwoorden op de geformuleerde vragen vrij om algemene opmerkingen te plaatsen als zij daar aanleiding toe zagen.

2.1 Algemene indruk

1. Wat is uw algemene indruk van de NvU? Herkent u de hoofdlijnen en uitgangspunten die geformuleerd zijn? Zijn er onderwerpen die wat u betreft onderbelicht of niet volledig zijn?

Antwoord marktpartijen:

Over het algemeen zijn de marktpartijen positief over de opgestelde Nota van Uitgangspunten. Ze geven aan dat deze duidelijk en herkenbaar is en in lijn met de verwachtingen. Een marktpartij geeft aan dat het stuk onvoldoende duidelijkheid biedt als het gaat om netcongestie en de beschikbaarheid van laadinfrastructuur bij aanvang van de concessie. Een marktpartij maakt kenbaar dat ze aandacht voor de aansluiting tussen het reguliere ov en deelmobiliteit missen.

2. Wat zou u in het algemeen bij de provincie onder de aandacht willen brengen in het proces van NvU uitwerken in Programma van Eisen?

Antwoord marktpartijen:

De marktpartijen wijzen op verschillende aandachtspunten voor de provincie bij de uitwerking van de Nota van Uitgangspunten in het Programma van Eisen. Twee marktpartijen wijzen op het belang om duidelijkheid te hebben over het (financiële) proces op het moment dat flexvervoer gedurende de looptijd van de concessie uit de concessie wordt gehaald. Een marktpartij benadrukt het belang van outputsturing en de inbouw van flexibiliteit in het contract voor het realiseren van een partnerschap. Daarnaast geeft een marktpartij aan voorstander te zijn van herijkingsmomenten tijdens de concessie.

2.2 Trends en ontwikkelingen

In hoofdstuk 2 van de NvU is beschreven welke trends vanuit het Perspectief Mobiliteit en de visie Publieke Mobiliteit van belang zijn voor de ov-concessie NWNH. Daarnaast wordt een aantal ontwikkelingen op het

financiële vlak geschetst en wordt beschreven welke infrastructurele ontwikkelingen mogelijk plaats gaan vinden. Op basis daarvan wordt een aantal hoofdthema's en uitdagingen voor het ov in Noord-Holland geschetst.

3. Wat is uw visie op de ambities van de provincie en de in dit hoofdstuk geschetste trends en ontwikkelingen?

Antwoord marktpartijen:

De marktpartijen schetsen verschillende visies op de ambities van de provincie. Hierbij geven marktpartijen onder andere aan dat de ambities mogelijk kunnen schuren met zichtbare trends; dat ze een aandachtspunt zien in het mogelijk uit de concessie halen van het flexvervoer tijdens de concessie; dat ze kansen zien in het realiseren van een multimodale concessie; dat er nog veel georganiseerd dient te worden voordat publieke mobiliteit een plaats kan krijgen in de aanbesteding en dat het wenselijk is dat er ruimte blijft voor de vervoerder om te kunnen investeren in bepaalde gebieden of verbindingen in plaats van een vooraf bepaalde verdeling of verhouding.

4. Wat is uw visie op de daarbij behorende financiële uitdagingen? Hoe kan de provincie deze volgens u het beste meenemen bij de aanbesteding en tijdens de uitvoering van de concessie?

Antwoord marktpartijen:

Twee van de marktpartijen geven aan veel baat te hebben bij duidelijkheid omtrent de financiële kaders van de aanbesteding. Hoe meer onzekerheid bij de inschrijvende partijen kan worden weggenomen, hoe beter. Daarnaast geven twee marktpartijen aan waardering te hebben voor de compensatie van de derving van SOV gelden. Een marktpartij benadrukt ook dat het belangrijk is om aandacht te houden voor de budgetten op lange termijn.

5. Hoe kijkt u aan tegen de beschreven mogelijke infrastructurele ontwikkelingen in het gebied gedurende de looptijd van de concessie? Hoe kunnen deze het beste worden meegenomen bij de aanbesteding?

Antwoord marktpartijen:

Een van de marktpartijen verwacht dat de ontwikkelingen ondanks de te verwachten impact, goed in te passen zullen zijn. Daarnaast geeft een marktpartij aan dat innovatie van het OV nodig is en blijft, maar dat de flexibiliteit wel van twee kanten dient te komen. Ook wordt de wens uitgesproken dat er formeel wordt omgegaan met grootschalige infrastructuurmaatregelen in de concessie. Dit kan bijvoorbeeld door middel van een herijkingsclausule, waarop de partijen kunnen terugvallen in het geval van een grootschalige ontwikkeling. Een marktpartij geeft aan dat het belangrijk is van te voren goed duidelijk te maken van welke netwerken de vervoerder dient uit te gaan in het vervoerplan.

2.3 Doelen van de aanbesteding

De provincie heeft op basis van het Perspectief Mobiliteit en de visie Publieke Mobiliteit 3 doelen geformuleerd voor het openbaar vervoer. Vervolgens zijn 3 hoofddoelen geformuleerd voor de aanbesteding van de ov-concessie NWNH.

6. Herkent u de geformuleerde doelen en verwacht u hier invulling aan te kunnen geven? Zijn er specifieke zaken die u mist? Zijn er dingen die u wilt meegeven t.b.v. de nadere operationalisering van deze doelen?

Antwoord marktpartijen:

Drie marktpartijen geven aan dat de geformuleerde doelen herkenbaar zijn. Daarbij stelt een van de marktpartijen dat flankerend beleid vanuit de provincie noodzakelijk zal zijn om de doelen ook daadwerkelijk te kunnen realiseren. Een marktpartij geeft de provincie mee om bij de realisatie van nieuwe woongebieden rekening te houden met het faciliteren van de modal shift. Daarnaast geeft een marktpartij aan dat het wenselijk is dat het uiteindelijke gunningsmodel aansluit bij de geformuleerde doelen en de voorkeur te hebben voor het inbouwen

van herijkingsmomenten in de concessie. Een marktpartij vraagt om een verduidelijking tussen de doelen voor de aanbesteding en de doelen voor het openbaar vervoer.

7. Welke mogelijkheden en risico's voorziet u bij de uitgangspunten in relatie tot het behalen van de ambitie en doelen van de ov-concessie NWNH?

Antwoord marktpartijen:

Als uitdagingen voor het behalen van de doelen beschrijven marktpartijen de landelijke problematiek rondom de netcongestie, de verhouding tussen het beoogde kwaliteits- en voorzieningenniveau versus de beschikbare middelen en de samenwerking tussen verschillende (decentrale) overheden als het gaat om de uitvoering van flankerend beleid.

8. Herkent en onderschrijft u de beschreven maatregelen die de provincie wil nemen om de kans te vergroten dat marktpartijen aan de aanbesteding gaan deelnemen? Ziet u nog aanvullende maatregelen die het voor u aantrekkelijker maken om aan de aanbesteding deel te nemen?

Antwoord marktpartijen:

De marktpartijen geven aan dat ze de beschreven maatregelen van de provincie herkennen en onderschrijven. Een marktpartij geeft aan dat met name manier waarop de provincie omgaat met de onderwerpen vestiging en stroom het al dan niet aantrekkelijker kan maken om deel te nemen aan de aanbesteding. Een marktpartij geeft aan zorgen te hebben bij de voorlopige planning gepubliceerd bij de marktconsultatiedocumenten, omdat de looptijd van het aanbestedingstraject erg lang is. Daarnaast onderstreept een marktpartij dat het voor de vervoerders relevant is om de voorwaarden voor verlenging van de looptijd van de concessie (van 10 naar 15 jaar) van tevoren duidelijk te hebben. Een marktpartij geeft het verzoek mee om alle relevante beschikbare data over de concessie zo vroeg mogelijk beschikbaar te stellen.

2.4 Beste kwaliteit voor reizigers binnen financiële kaders

In paragraaf 4.1 van de NvU zijn de uitgangspunten ten aanzien van de scope van de ov-concessie NWNH en een aantal inhoudelijke thema's weergegeven

9. Hoe kijkt u aan tegen de uitvoerbaarheid van de uitgangspunten uit deze paragraaf? Welke mogelijkheden en risico's voorziet u bij de uitgangspunten voor het behalen van de ambitie en doelen van de concessies?

Antwoord marktpartijen:

De marktpartijen beschrijven verschillende mogelijkheden en risico's voor het behalen van de opgestelde ambitie en doelen. Hierbij geven twee marktpartijen aan dat het voornemen om het lijnennet eerst voor te schrijven en na anderhalf jaar alsnog aan te passen kostenverhogend kan werken en afdoet aan de creativiteit van de marktpartijen. Het is voor de inrichting van de infrastructuur wenselijk om een stip op de horizon te hebben, om op deze manier scherp te houden waar men precies naartoe wil. Daarnaast wordt genoemd dat het samenvoegen van de concessiegebieden financieel voordeel oplevert omdat er nu in plaats van twee, slechts een aanbestedingsproces plaats hoeft te vinden, maar dat de voordelen van het samenvoegen verder beperkt blijven door de beperkte synergie. Een marktpartij maakt kenbaar dat het voor de realisatie van zero emissie vooral van belang is om tijdig te weten op welke locaties stroom geborgd is en welke niet, zodat er ook tijdig naar oplossingen gekeken kan worden. Een marktpartij geeft aan behoefte te hebben aan duidelijkheid over of en in welke mate het flex-vervoer deel uit zal maken van de concessie.

10. Rondom de besluitvorming over het samenvoegen van de 2 concessiegebieden zijn zorgen geuit over het 'overhevelen' van financiën/productieniveau van het ene naar het andere gebied. De provincie is voornemens om hiervoor een systematiek te hanteren om een gelijke of vergelijkbare verhouding tussen de gebieden te waarborgen. Wat kunt u hierover meegeven? (zie ook vraag 28 (ingroeimodel) en vraag 30 t/m 34 (continuering huidig OV-aanbod)

Antwoord marktpartijen:

Alle marktpartijen geven aan dat een volledig vaste DRU-verhouding tussen de twee samengevoegde concessiegebieden in de praktijk tot suboptimale uitkomsten kan leiden, zowel tijdens de aanbesteding als gedurende de looptijd van de concessie. Er worden verschillende suggesties gedaan om voor het gehele concessiegebied alsnog een wenselijk niveau van openbaar vervoer te realiseren. Twee marktpartijen geven aan dat het mogelijk is om voor beide concessiedelen een minimum-bedieningsniveau vast te stellen en daarnaast een deel vrije ruimte te houden, waarbij het aan de concessiehouder is om deze in te vullen. Een marktpartij stelt voor om – indien de provincie ervoor kiest om toch met vaste verhoudingen te werken – hierbij een zekere bandbreedte in te bouwen waardoor er toch verschillend kan worden ingezet.

11. Hoe kijkt u aan tegen de keuzes ten aanzien van de scope van de ov-concessie, onder andere wat flexvervoer, deelmobiliteit en MaaS betreft?

Antwoord marktpartijen:

Meerdere marktpartijen zeggen zich te kunnen vinden in de voorgestelde scheiding. Een van de marktpartijen geeft aan de voorkeur te hebben zich vooral te richten op de aspecten waar OV-bedrijven goed in zijn. Het flexvervoer kan hierbij passen, zolang het te relateren is aan het openbaar vervoer, maar deur-tot-deur vervoer wordt meer als onderdeel van bijvoorbeeld de regiotaxi beschouwd. Twee marktpartijen geven de provincie mee dat duidelijkheid over de precieze vormgeving van het flexvervoer gewenst is. Het in de eerste instantie includeren van flexvervoer in de concessie maar mogelijk later weer scheiden brengt onzekerheid voor de vervoerder met zich mee.

12. Op welke wijze kunnen wij de concessiehouder en zijn leveranciersketen uitdagen om (meer) bij te dragen aan inclusiviteit en hier (niet vrijblijvende) voorstellen voor te doen?

Antwoord marktpartijen:

Een van de marktpartijen geeft aan dat het mogelijk is om deze uitdaging te realiseren door dit onderwerp mee te laten nemen in de bieding en tevens terug te laten komen in het gunningsmodel. Daarnaast geeft een marktpartij de provincie mee om bij bestaande Europese normen aan te sluiten. Een mogelijke graadmeter om meer inzicht in dit thema te krijgen kan de CO2- en MVO-prestatieladder zijn.

13. Wat zijn de belangrijkste mogelijkheden om de toegankelijkheid van het OV in de ov-concessie NWNH verder te verbeteren?

Antwoord marktpartijen:

Meerdere marktpartijen beschrijven dat toegankelijkheid in de concessie verbeterd kan worden door eisen te stellen enerzijds en het thema mee te nemen in het gunningsmodel anderzijds. Afhankelijk van of de provincie al duidelijk voor ogen heeft wat wenselijk is, of juist nog niet zo'n helder beeld heeft, kan voor de eerste of twee optie gekozen worden. Een van de marktpartijen wijst ook op de rol die wegbeheerders spelen als het gaat om de toegankelijkheid.

2.5 Een flexibele en wendbare concessie

In paragraaf 4.2 van de NvU wordt ingegaan op de wijzigingsmogelijkheden en de rolverdeling tussen de provincie en de concessiehouder in de ontwikkeling en uitvoering van de ov-concessie NWNH. De provincie kiest voor een model waarin provincie en vervoerder het openbaar vervoer-aanbod in goede samenwerking continu door ontwikkelen en streeft hierbij naar een partnerschap tussen concessieverlener en concessiehouder.

14. Kunt u uw beschouwing geven over de uitvoerbaarheid van de uitgangspunten uit deze paragraaf? Welke mogelijkheden en risico's voorziet u bij de uitgangspunten voor het behalen van de ambitie en doelen van de concessie?

Antwoord marktpartijen:

De marktpartijen geven aan mogelijkheden te zien in de uitvoerbaarheid van de uitgangspunten. Wel worden er verschillende aspecten onder de aandacht gebracht bij de provincie. Een marktpartij benadrukt behoefte te hebben aan duidelijke kaders als het gaat om de duur van de concessieperiode en de voorwaarden die gelden om tot verlenging over te gaan. Daarnaast geven drie marktpartijen aan een actieve rol van de concessieverlener te waarderen, omdat dit bij uitstek in samenwerking met wegbeheerders van toegevoegde waarde kan zijn.

15. Kunt u op hoofdlijnen aangeven hoe de provincie, op basis van deze uitgangspunten, het beste invulling kan geven aan het gewenste partnerschap bij de continue doorontwikkeling van het ov, en de rolverdeling daarbij tussen provincie en vervoerder?

Antwoord marktpartijen:

Meerdere marktpartijen geven aan met name een rol voor de provincie te zien in het opstellen van een strategisch kader en het agenderen van het belang van doorstroming van het OV. Het is hierbij aan de concessiehouder om invulling te geven aan het opgestelde kader. Daarnaast wordt meegegeven dat de zoektocht naar een partner (dus meer dan alleen een vervoerder) ook gereflecteerd dient te worden in het bestek. Een marktpartij adviseert om een ontwikkelplan uit te vragen, waarin duidelijk dient te worden gemaakt hoe de organisatie en de werkwijze voor doorontwikkeling van de concessie eruit komt te zien. Uiteindelijk dienen de concessiehouder en concessieverlener samen op te trekken om zo het OV te kunnen verbeteren.

16. Hoe kijkt u aan tegen het uitgangspunt van een eventuele gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid, en hoe kan dit in uw optiek het beste vorm gegeven worden?

Antwoord marktpartijen:

Meerdere marktpartijen staat positief tegenover de gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid, omdat op deze manier financiële schommelingen verzacht kunnen worden. Voor de uitwerking hiervan wordt als voorbeeld een situatie genoemd waarin de vervoerder in aanmerking komt voor een bonus op het moment dat er bovengemiddelde reizigersgroei gerealiseerd wordt. Een marktpartij geeft aan geen voorstander te zijn van de gedeelde opbrengstverantwoordelijkheid, maar voorkeur te hebben voor een opbrengstverantwoordelijkheid voor de vervoerder. Dit realiseert de grootste prikkel om door te blijven ontwikkelen, wat weer resulteert in het beste resultaat voor de reiziger en de provincie. Een marktpartij suggereert om de consequenties van risico's onder te brengen bij de partij die een bepalende stem heeft in het mitigeren van het risico.

17. Welke mogelijkheden en risico's voorziet u bij de uitgangspunten voor het behalen van de ambitie en doelen van de concessies? En dan met name de gewenste flexibiliteit?

Antwoord marktpartijen:

Twee marktpartijen geven aan geen aanvullende mogelijkheden/ risico's te zien voor het behalen van de ambities en doelen van de concessie. Twee marktpartijen onderstrepen dat het bij het realiseren van de gewenste flexibiliteit het belangrijk is dat deze ook daadwerkelijk van twee kanten komt. Het moet in de praktijk geen éénrichtingsverkeer worden, maar samen optrekken van de provincie en de vervoerder is belangrijk.

2.6 Invulling geven aan – en meebewegen met – maatschappelijke ontwikkelingen: ZE-transitie

In paragraaf 4.3 van de NvU wordt o.a. ingegaan op de ambitie van 100% Zero Emissie in 2028, de rolverdeling en voorbereidingen die hiervoor benodigd zijn. De ZE-bussen die nu rijden in de huidige concessies moeten door de nieuwe concessiehouder overgenomen worden. Nieuwe ZE-bussen kunnen opgenomen worden in een Meer Partijen Overeenkomst en een overnameregeling.

18. Kunt u uw beschouwing geven over de uitvoerbaarheid van de ambitie van 100% Zero Emissie in 2028? In hoeverre verschilt dit voor bussen (meer dan 8 passagiers) en taxibussen (maximaal 8 passagiers)?

Antwoord marktpartijen:

Een marktpartij geeft aan dat deze ambitie haalbaar is, indien er voldoende (1,5 jaar) implementatietijd is en de provincie zorgdraagt voor stallingen en de energievoorziening. Meerdere marktpartijen beschrijven dat zij een risico zien in het beschikbaar krijgen van voldoende gecontracteerd vermogen. Het wijzigen van de wetgeving omtrent het maximale toegestane gewicht voor een B-rijbewijs van 3500kg naar 4250kg geldt als voorwaarde voor de inzet van ZE-taxibussen bij de start van de concessie. Omdat het nog niet geheel duidelijk is wat er met deze wetgeving gebeurt adviseert een marktpartij om de buurtbussen niet zero-emissie voor te schrijven.

19. Aan welke voorwaarden moet volgens u zijn voldaan om de transitie naar 100% Zero Emissie in 2028 haalbaar te maken voor de diverse bussen/productformules in de verschillende delen van de ov-concessie NWNH?

Antwoord marktpartijen:

Alle marktpartijen benoemen de aanwezigheid van energievoorziening/ voldoende gecontracteerd vermogen als voorwaarde. Daarnaast wijzen meerdere marktpartijen op de noodzaak van het wijzigen van de wetgeving over het maximale toegestane gewicht van het B rijbewijs, zoals beschreven bij vraag 18. Een marktpartij beschrijft als aanvullende voorwaarde een lijst van (eind)punten waar de netbeheerder tijdig stroom kan leveren op het moment dat er een aansluiting gevraagd wordt.

20. Welke informatie heeft u nodig over de verplicht over te nemen ZE-voertuigen? Welke aandachtspunten kunt u meegeven voor wat betreft het overnameproces?

Antwoord marktpartijen:

Meerdere marktpartijen verwijzen voor het overnameproces naar de richtlijnen zoals opgesteld door het CROW. Er zijn ook marktpartijen die een opsomming geven van benodigde gegevens. Hierbij wordt meegegeven dat de gegevens tijdig geleverd moeten worden en accuraat moeten zijn om een level-playing field te creëren. Daarnaast is er vanuit de marktpartijen ook duidelijkheid gewenst of de laadinfrastructuur wel of geen onderdeel uit gaat maken van de overname. Tenslotte is vanuit de marktpartijen het advies gegeven dat de provincie bepaalt welke voertuigen voor de schouw door de zittende vervoerder, getoond moet worden om zo een zo objectieve kwaliteitscheck te verkrijgen voor de overnemende vervoerder.

21. Met betrekking tot de strategische activa: welke mogelijkheden ziet u om tijdig over stallingen en laadinfrastructuur te kunnen beschikken? Welke rol ziet u voor uzelf en welke rol ziet u voor de provincie op dit gebied? Op welke manier kan de provincie u hierbij eventueel helpen?

Antwoord marktpartijen:

Meerdere marktpartijen geven aan zich goed te kunnen vinden in de verdeling waarbij de provincie (in samenwerking met andere partijen) zorg draagt voor de stallingslocaties en de vervoerder zorgt voor de laadinfrastructuur. Voorwaarde hierbij is wel dat er voldoende ruimte en gecontracteerd vermogen is op de locaties. De rol van de provincie ligt in het uitsluitel geven over de beschikbaarheid van locaties, het beschikbare gecontracteerde vermogen en onder welke condities de locaties beschikbaar zijn. Meerdere marktpartijen wijzen er hierbij op dat de provincie meer tijd heeft voor de realisatie van de locaties dan de vervoerders dit hebben in de implementatietijd.

22. Is een Meer Partijen Overeenkomst voor nieuw aan te schaffen voertuigen wenselijk of zelfs noodzakelijk?

Antwoord marktpartijen:

Alle marktpartijen geven aan dat een Meer Partijen Overeenkomst in ieder geval wenselijk is. Voor enkele marktpartijen is het meer dan wenselijk, zij geven aan dat het MPO ook echt noodzakelijk is.

23. Ziet u mogelijkheden voor waterstof als energiedrager als alternatief voor batterij-elektrische bussen? Aan welke voorwaarden moet volgens u zijn voldaan om gebruik van waterstof een reële mogelijkheid te laten zijn?

Antwoord marktpartijen:

Het voordeel van waterstof als energiedrager is beperkt volgens meerdere marktpartijen. Dit komt doordat de voertuigen (in aanschaf en onderhoud) en de brandstof duurder zijn dan batterij-elektrische bussen, ze niet altijd goed bestand zijn tegen langdurige piekbelasting en inmiddels ook geen grotere range meer hebben dan de batterij-elektrische bussen. Daarnaast is het rijden op waterstof erg kwetsbaar, enerzijds vanwege storingen met tankinstallaties en anderzijds vanwege de noodzaak om volledig schone waterstof te gebruiken. Om deze redenen beschouwen meerdere marktpartijen het rijden op waterstof niet als volwaardig alternatief voor batterij-elektrische bussen.

De provincie wil in deze aanbesteding inzetten op zoveel mogelijk circulair inkopen, in lijn met het te ontwikkelen Convenant Circulair OV, dat op korte termijn verwacht wordt.

24. Op welke aspecten ziet u kansen wat circulair inkopen betreft? Zijn er, naast de inkoop van het materieel, tijdens de implementatie en gedurende de concessie op andere gebieden mogelijkheden om stappen te zetten op het gebied van om circulair inkopen?

Antwoord marktpartijen:

Marktpartijen geven verschillende voorbeelden van circulair inkopen. Dergelijke voorbeelden zijn het recyclen van water, bedrijfskleding, onderhoud en reparatie. Een marktpartij geeft aan bij alle inkoop te letten op circulariteit. Een marktpartij geeft aan hier bij de uiteindelijke inschrijving op terug te willen komen.

25. Hoe kan de provincie marktpartijen het beste uitdagen om invulling te geven aan deze ambitie? Op welke manier kan de provincie marktpartijen uitdagen om in hun inschrijving met concrete toezeggingen op het gebied van circulariteit te komen en de realiseerbaarheid daarvan beoordelen? En op welke manier kan de provincie ervoor zorgen dat nieuwe ontwikkelingen op het gebied van circulariteit gedurende de looptijd van de concessie ook daadwerkelijk geïmplementeerd worden?

Antwoord marktpartijen:

Een van de marktpartijen geeft de provincie mee om inschrijvers zich te laten conformeren aan het Convenant Circulair OV. Op deze manier kan voorkomen worden dat inschrijvers veel beloven maar weinig waarmaken. Een marktpartij is dezelfde mening toegedaan en stelt dat de provincie vervoerders wel kan uitdagen, maar niet moet overvragen om te voorkomen dat vervoerders de toezeggingen uit hun inschrijving niet waar kunnen maken. Een marktpartij adviseert om het thema circulariteit onderdeel uit te laten maken van het gunningsmodel.

Een relatief nieuw aandachtspunt in relatie tot de inzet van batterij-elektrische bussen betreft het waarborgen van cybersecurity bij het laden van de bussen (zie ook bijlage 5).

26. In hoeverre deelt u de zorgen met betrekking tot cybersecurity bij het laden van batterij-elektrische bussen? En welke maatregelen ter bevordering van de cybersecurity heeft u al getroffen en/of acht u haalbaar vanaf de start/tijdens de looptijd van de ov-concessie NWNH?

Antwoord marktpartijen:

Een marktpartij geeft aan de zorgen van de provincie omtrent cybersecurity te delen en om deze reden maatregelen getroffen te hebben voor de inrichting van het netwerk. Daarnaast beschrijft een marktpartij achter de maatregelen afkomstig uit de bijlage van Elaad te staan en de provincie mee te geven om deze maatregelen op te nemen in het programma van eisen, dan wel te vragen in welke mate vervoerders aan de maatregelen voldoen. Als aanvulling hierop wordt opgemerkt dat de cybersecurity zich niet beperkt tot het laden, maar dat het gaat over de gehele dienst van het openbaar vervoer. Een marktpartij geeft aan beperkte risico's te zien in de cybersecurity van het laden van batterij-elektrische bussen.

2.7 Invulling geven aan – en meebewegen met – maatschappelijke ontwikkelingen: overige onderwerpen

In paragraaf 4.3 van de NvU geeft de provincie waarde te hechten aan goed werkgeverschap. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de huidige krapte op de arbeidsmarkt in combinatie met de vergrijzing en daaraan gekoppelde uitstroom van het chauffeurskorps.

27. Hoe kijkt u aan tegen de krapte op de arbeidsmarkt en de eventuele gevolgen daarvan voor de uitvoering van de ov-concessie NWNH? Op welke manier kan/moet de provincie hier bij de aanbesteding van de concessie rekening mee houden?

Antwoord marktpartijen:

Alle marktpartijen geven aan dat ze de beschreven krapte op de arbeidsmarkt herkennen. Meerdere marktpartijen beschrijven dat het wel mogelijk is voor vervoerders om personeel te werven. Dit blijft, gelet op de AOW uitstroom, een belangrijk thema. Meerdere marktpartijen vragen de provincie om rekening te houden met de situatie op de arbeidsmarkt als het gaat om groeiambities van de concessie en de vervoerders de tijd te geven om personeel aan te nemen. Een marktpartij adviseert de provincie om de eisen omtrent het personeel niet onnodig streng te maken.

28. Bij een recente aanbesteding van de concessie HWGO heeft de provincie Zuid-Holland gekozen voor een ingroeimodel gedurende de eerste jaren voor wat het productieniveau betreft, om een meer geleidelijke instroom van personeel en/of materieel mogelijk te maken. Hoe kijkt u hier tegenaan?

Antwoord marktpartijen:

Meerdere marktpartijen staan positief tegenover het ingroeimodel en geven aan dat dit wenselijk is en dat het de kwaliteit van de dienstverlening ten goede kan komen. Een marktpartij zegt de wens voor het ingroeimodel te begrijpen, maar geeft aan dat het uitvragen van het huidige netwerk beperkend werkt voor de creativiteit van de vervoerders en tot iets kan leiden wat in de basis niet aansluit bij de visie. Twee marktpartijen geven aan dat er genoeg vrijheid dient te blijven bij de vervoerder.

29. Ziet u andere/betere mogelijkheden om bij de aanbesteding en/of tijdens de looptijd van de concessie met de gevolgen van de krapte op de arbeidsmarkt om te gaan?

Antwoord marktpartijen:

De marktpartijen beschrijven verschillende manieren om met de krapte op de arbeidsmarkt om te gaan. Hierbij geeft een marktpartij aan de voorkeur te hebben voor zoveel mogelijk vrijheid om hier zelf goed invulling aan te kunnen geven. Daarnaast wordt genoemd dat er door middel van efficiënte dienstregelingen bespaard kan worden op het benodigde personeel. Een ander punt dat genoemd wordt is het loslaten van bepaalde eisen omtrent het personeel en het toestaan van verschillende doelgroepen, zoals chauffeurs vanuit of buiten Europa.

2.8 Social Return

Met social return creëert de provincie kansen op werk voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Bij inkopen vraagt de provincie haar contractpartners om deze groep mensen aan het werk te helpen. Dit kan door het bieden

van een baan of stageplek, het met kennis ondersteunen van sociale initiatieven die mensen dichterbij werk brengen of door sociaal inkopen (https://www.noord-holland.nl/Over_de_provincie/Social_return)

30. Hoe kan de provincie de markt het beste uitdagen om een ambitieuze en haalbare invulling van social return te realiseren? Hoe adviseert u de provincie om diversiteit en inclusie concreet en meetbaar uit te vragen?

Antwoord marktpartijen:

Meerdere marktpartijen geven aan het belang in te zien van SROI-maatregelen. Hierbij wordt de provincie aangeraden om bijvoorbeeld een minimale waarde voor SROI in de concessie vast te stellen of een minimale trede op de PSO-ladder te hanteren. Waar de ene marktpartij zich kan vinden in een gedetailleerde uitwerking van de invulling van de SROI-waarde, adviseert de andere marktpartij de provincie om diversiteit en inclusie (ivm de AVG) niet concreet en meetbaar uit te vragen. Aanvullende suggesties die naar voren komen zijn (onder andere) het meegeven van een streefpercentage vrouwen in de concessie, een plan van aanpak voor diversiteit en het stellen van een minimum aantal BBL trajecten.

2.9 Continuering ov-aanbod bij overgang huidige ov-concessies naar ov-concessie NWNH

Omdat in de huidige ov-concessie Noord-Holland Noord onlangs vrij ingrijpende vervoerkundige wijzigingen zijn doorgevoerd, overweegt de provincie om het lijnennet van het laatste jaar van de huidige ov-concessie voor te schrijven voor het 1^{ste} en misschien ook het 2^{de} jaar van de ov-concessie NWNH. In de periode daarna krijgt de concessiehouder ontwikkelruimte binnen vervoerkundige kaders die het lijnennet van het laatste jaar van de huidige ov-concessie voor een groot deel (bijvoorbeeld 80%) vastleggen.

31. Hoe staat u tegenover continuering van het ov-aanbod in het concessiedeel Noord-Holland Noord in het 1^{ste} en misschien ook het 2^{de} jaar van de ov-concessie NWNH (bijvoorbeeld tot de start van de winterdienst 2030)?

Antwoord marktpartijen:

Meerdere marktpartijen beschrijven dat ze deze insteek tot op zekere hoogte begrijpen, gelet op de zekerheid en de verlichting van de werkdruk tijdens de tenderperiode voor de vervoerders, maar zijn toch gematigd in hun positiviteit. Dit komt met name doordat de vrijheid en creativiteit van de vervoerder hierdoor beperkt wordt, wat mogelijk ten koste gaat van de kwaliteit van het ov. De voorkeur van meerdere marktpartijen gaat er naar uit om de ontwikkelruimte te krijgen een OV-netwerk te kunnen realiseren dat aansluit bij hun visie. Indien er gekozen wordt voor een periode van continuering van het huidige OV-netwerk, is de wens uitgesproken om deze periode kort te houden.

32. Op welke manier kan de provincie dit zodanig uitvragen dat inschrijvers toch worden uitgedaagd om inzicht te geven in hun ideeën en voorstellen te doen voor het lijnennet/de dienstregeling na die periode?

Antwoord marktpartijen:

Twee marktpartijen spreken de voorkeur uit om vanuit de provincie niet te vragen om een gedetailleerde dienstregeling, maar de focus meer te leggen op de visie van de vervoerder en deze kennis en kunde te beoordelen. Dit zou bijvoorbeeld kunnen in de vorm van een uitgebreider ontwikkelplan. Andere marktpartijen geven mee om, indien er toch voor wordt gekozen om de concessiegebieden in de eerste instantie vervoerkundig gezien gelijk te houden, een vervoerplan/ ontwikkelstrategie uit te vragen voor de periode na de 'bevriezing'.

33. Hoe zou het proces om vanaf jaar 2 van de concessie verder te ontwikkelen er volgens u idealiter uitzien? Welke rol ziet u voor uzelf en voor de provincie?

Antwoord marktpartijen:

Meerdere marktpartijen beschrijven een samenwerking tussen de vervoerder en de provincie als het aankomt op de ontwikkeling van de concessie. Hierbij geeft een marktpartij aan dat het aan de provincie is om kaders te stellen en aan de vervoerder om binnen deze kaders invulling aan de concessie te geven, maar dat het opstellen van de kaders wel in samenwerking kan gebeuren. Daarnaast wordt de voorkeur uitgesproken om de opbrengstverantwoordelijkheid zoveel mogelijk bij de vervoerder te leggen en zo de ontwikkelkracht maximaal te benutten. In lijn hiermee benoemt een marktpartij dat, op het moment dat de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder ligt, het ook wenselijk is dat de vervoerder in de basis aan zet is.

Voor de huidige ov-concessie Haarlem/IJmond ontwikkelt de provincie op dit moment een ontwikkelperspectief OV dat zij als achtergrondinformatie bij de aanbestedingsdocumenten zal voegen zodat dit ontwikkelperspectief als basis voor de inschrijvingen gehanteerd kan worden. Voor Noord-Holland Noord ligt er ook een ontwikkelperspectief OV (zie bijlage 4), waarbij geldt dat de dienstregeling 2024-2025 de eerste stap is naar verwezenlijking van dit ontwikkelperspectief.

1 Hoe kijkt u aan tegen het werken met een ontwikkelperspectief voor beide gebieden in de concessie?

Antwoord marktpartijen:

Een van de marktpartijen geeft aan dat het logisch lijkt om één ontwikkelperspectief te hanteren, aangezien het onderaan de streep om één concessie gaat. Meerdere marktpartijen beschrijven dat ze hier positief tegenover staan en dat een ontwikkelperspectief richting kan geven en op deze manier een goed kader kan schetsen. Hierbij plaatst een marktpartij de kanttekening dat het voorkomen dient te worden dat het ontwikkelperspectief te veel leidend wordt. Een ander aandachtspunt dat genoemd wordt is een goede update te geven van de actie agenda ten tijde van de aanbesteding, om zo zicht te krijgen op wat er al gebeurd is en wat er nog staat te gebeuren.

Het openbaar vervoer is onderdeel van het systeem van publieke mobiliteit dat naast openbaar vervoer nog aanvullende mobiliteitsoplossingen, al dan niet als vervanging van het regulier openbaar vervoer, omvat.

34. Welke ruimte zou de concessiehouder volgens u moeten krijgen bij de keuze om al dan niet (op specifieke locaties/momenten) aanvullende mobiliteitsoplossingen in te zetten?

Antwoord marktpartijen:

Een marktpartij adviseert de provincie om hoofdzakelijk outputgericht te sturen en op deze manier de vervoerder ruimte te bieden om hier de beste invulling aan te geven. Daarnaast schetst een marktpartij de regierol/ rol van mobiliteitsmakelaar voor de concessiehouder, waarbij er sprake is van samenwerking tussen de concessieverlener, de concessiehouder en derde partijen die de uitvoering op zich nemen. Meerdere marktpartijen geven aan dat ze er voorkeur voor hebben om aanvullende mobiliteitsoplossingen niet mee te nemen in de aanbesteding.

35. Welke ruimte zou de concessiehouder volgens u moeten krijgen bij het vormgeven van aanvullende mobiliteitsoplossingen?

Antwoord marktpartijen:

Marktpartijen geven aan behoefte te hebben aan vrijheid, dus dat er in samenspraak met de provincie en andere stakeholders veel zou moeten kunnen gedurende de concessie. Hierbij wordt opgemerkt dat het wel belangrijk is om duidelijke kaders te stellen en begrippen te definiëren, zodat er gedurende het proces geen onduidelijkheid kan ontstaan. Een marktpartij geeft aan met name een rol te zien in het meedenken. Een marktpartij geeft de provincie mee om duidelijk te maken of en op welke manier aanvullende mobiliteitsaanvullingen in het gunningsmodel worden gewaardeerd.

36. Welke kaders zou de provincie daarbij minimaal moeten stellen?

Antwoord marktpartijen:

Een marktpartij geeft aan dat deze kaders afhankelijk zijn van de mobiliteitsvorm waar het om gaat en dat deze kaders daarom op maat gedefinieerd dienen te worden. Daarnaast wordt benoemd dat er bij het meedenken over de invulling van aanvullende mobiliteitsvormen geen kaders horen. Een marktpartij schetst een aantal kaders voor de provincie, die onder andere in gaan op de wensen, de verwachtingen, de scope en het budget horende bij de aanvullende mobiliteitsdiensten.

2.10 Texel

Het openbaar vervoer op Texel bestaat op dit moment uit een vaste buslijn (lijn 28) en het vraag gestuurde Texelhopper systeem. De vaste buslijn verbindt de veerboot met Den Burg en De Koog. Het gebruik van deze lijn is gedaald t.o.v. pre-corona. De Texelhopper bedient een kleine tweehonderd haltes gelegen in de overige delen van het eiland. Deze haltes zijn fysiek of virtueel. De Texelhopper wordt op dit moment uitgevoerd door TBO, een lokale ondernemer die als onderaannemer van de huidige concessiehouder opereert. TBO verzorgt zowel de regiecentrale als de ritten van de Texelhopper. Het aantal reizigers met de Texelhopper is gestegen t.o.v. pre-corona: in 2017 maakten 118.000 mensen gebruik van de Texelhopper, in 2023 128.000. Gezien deze ontwikkelingen en de als gevolg daarvan sterk stijgende kosten van de Texelhopper overweegt de Provincie om het systeem op Texel aan te passen. Mogelijkheden zijn het vervangen van de Texelhopper door één of meer vaste lijnen, het verlagen van het aantal virtuele haltes en/of het vervangen van de Texelhopper door een ander systeem, bijvoorbeeld een vlinderconcept.

- 2 Welke kansen en risico's ziet u om een vraag gestuurd vervoerssysteem op Texel te handhaven dan wel (deels) te vervangen door één of meer vaste lijnen of een andere vervoersvorm?

Antwoord marktpartijen:

Meerdere marktpartijen geven aan in te zien dat het realiseren van meer vaste lijnen in plaats van een vraag gestuurd vervoerssysteem kan bijdragen aan het beperken van de kosten van het OV. Een marktpartij geeft aan meer data nodig te hebben voor een gedegen analyse van de mogelijkheden. Een marktpartij geeft aan dat het werken met vaste lijnen uitdagingen met zich meebrengt, omdat je nog steeds wenst dat de toerist de auto laat staan en dat er een antwoord is op de piekvraag bij ritten van en naar de boot. Meerdere marktpartijen zeggen in de plannen van de inschrijving op dit onderwerp terug te komen.

37. Zijn er voor u specifieke randvoorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het openbaar vervoer op Texel goed te kunnen exploiteren?

Antwoord marktpartijen:

Marktpartijen noemen verschillende randvoorwaarden voor een goede exploitatie. Voorbeelden hiervan zijn het beschikbaar stellen van een vestiging met voldoende stroom, de beschikking over voldoende data en voldoende ontwikkelruimte voor de vervoerder.

Gelet op het specifieke karakter van (het gebruik van) het openbaar vervoer op Texel overweegt de provincie dit vervoer als optie bij de aanbesteding uit te vragen om vervolgens na gunning te besluiten de optie te lichten dan wel het (openbaar) vervoer op Texel anders te organiseren.

38. Hoe kijkt u aan tegen de overweging om het openbaar vervoer op Texel als optie in de aanbesteding op te nemen? Na gunning kan de provincie besluiten de optie al dan niet te lichten.

Antwoord marktpartijen:

Geen van de marktpartijen adviseert de provincie om het OV op Texel als optie in de aanbesteding op te nemen. Zorgen die geuit worden op het moment dat Texel als optie wordt meegenomen gaan (onder andere) over of het

nog mogelijk is om een degelijke beoordeling te krijgen en of er wel een aanbidding gedaan kan worden die past binnen de prijs-kwaliteit verhouding die de provincie ambieert.

2.11 Aanbestedingsprocedure

In bijlage 4 is een concept-planning toegevoegd voor zowel de gangbare openbare procedure als de openbare procedure met onderhandeling die recent gevolgd is bij enkele aanbestedingen van ov-concessies.

39. Gezien de uitgangspunten uit de NvU (zie paragraaf 4.2, het regiemodel, de herijking en ontwikkeling gedurende concessie) en de planning in bijlage 4, gaat uw voorkeur dan uit naar de gangbare openbare procedure of naar de openbare procedure met onderhandeling zoals deze recentelijk een aantal keren gevolgd is?

Antwoord marktpartijen:

Meerdere marktpartijen geven aan de voorkeur te hebben voor de gangbare procedure, dat wil zeggen de procedure zonder onderhandelingsfase. De argumentatie hierbij is dat de meerwaarde van de onderhandelingsfase in de praktijk beperkt blijkt te zijn op het moment dat er een solide bestek ligt en er verduidelijkingsvragen gesteld worden. Daarnaast zou een gangbare procedure meer implementatietijd opleveren en dit heeft dan de voorkeur. Een marktpartij geeft aan meerwaarde te zien in een aanbestedingstraject met onderhandelingsfase.

40. Hoe kijkt u aan tegen de planning van de aanbesteding? Welke uitdaging ziet u? Hoeveel implementatietijd verwacht u nodig te hebben en in hoeverre is versnelling in de implementatie mogelijk door af te wijken van uitgangspunten?

Antwoord marktpartijen:

Meerdere marktpartijen geven aan behoefte te hebben aan een implementatietijd van 1,5 jaar. Als voorwaarde hierbij geldt dat er wel voldoende stallingen/ stroom beschikbaar dient te zijn. Daarnaast wordt aangegeven dat de voorkeur van de marktpartijen ernaar uitgaat om tijd van het offerte traject af te halen en dit toe te voegen aan de implementatieperiode.

41. Wat zijn de belangrijkste risico's die u ziet bij de aanbesteding van deze concessie en wat kan de provincie doen om deze te mitigeren?

Antwoord marktpartijen:

Twee marktpartijen geven aan in de planning meer ruimte te zien voor de implementatie. In aanvulling hierop wordt genoemd dat het in de huidige markt soms moeilijk blijkt te zijn om biedingen waar te maken. Om hierop in te spelen adviseert een marktpartij om preventieve en correctieve maatregelen uit te vragen van vervoerders als zaken anders lopen dan gepland. Marktpartijen omschrijven als aanvullende aspecten (onder andere) het belang van beschikbare stallingen en stroom, een goede overnameregeling en de afstemming met andere concessieverleners om overlap in tenders (zo veel mogelijk) te voorkomen.

42. Welke overige opmerkingen of suggesties wilt u de provincie in de voorbereiding van de aanbesteding meegeven?

Antwoord marktpartijen:

Andere zaken die marktpartijen de provincie mee geven zijn (onder andere) de relevantie van tijdig beschikbare data; het belang van zorgvuldig geschreven aanbestedingsdocumenten; de vraag of een bankgarantie wel daadwerkelijk nodig is en de mogelijkheid in te bouwen voor vervoerders om Hernieuwbare Brandstof Eenheden (HBE's) te verhandelen.

2.12 Concessiebeheersysteem

De provincie hanteert op dit moment [mycontractmanager](#) als concessiebeheersysteem voor de concessie Gooi en Vechtstreek. De provincie zal dit systeem in ieder geval vanaf de start van de implementatie gaan inzetten voor het beheer van de ov-concessie NWNH.

43. Hoe kijkt u aan tegen de inzet van dit concessiebeheersysteem? Wat zijn volgens u de voordelen en uitdagingen bij het gebruik van een degelijk systeem tijdens de looptijd van de concessie?

Antwoord marktpartijen:

Twee marktpartijen doen geen uitspraak over hoe ze tegenover het gebruik van het genoemde concessiebeheersysteem staan. Andere marktpartijen geven aan de meerwaarde van het programma in te zien en staan positief tegenover het gebruik (in de implementatiefase). Een marktpartij vraagt hoe MyContractManager zich verhoudt tot de nieuwe MIPOV2025 rapportage.

De provincie is voornemens om dit systeem ook tijdens de inschrijvingsfase in te zetten. De provincie wil op die manier een beter inzicht krijgen in (de mate waarin) de aangeboden maatregelen en onderliggende KPIS van de inschrijver bijdragen aan de doelen van de aanbesteding en/of invulling geven aan de eisen. De provincie overweegt in dat kader om in aanvulling op een eisentabel in Excel format, een digitale omgeving aan te bieden waarin de uitvraag gestructureerd is vormgegeven en de inschrijver zijn maatregelen en KPIS kan toevoegen (incl. de verwijzing naar de relevante onderdelen in de aanbieding). De intentie is om op die manier al tijdens de inschrijvingsfase een gezamenlijk gedeelde digitale omgeving te creëren waarin provincie en concessiehouder tijdens de concessieperiode effectief kunnen samenwerken. Het platform is veilig en heeft een unieke url per inschrijver.

44. Hoe kijkt u aan tegen het gebruik van (onderdelen van) het concessiebeheersysteem voor het doen van een inschrijving? Welke aandachtspunten wilt u de provincie hierbij meegeven?

Antwoord marktpartijen:

Meerdere marktpartijen geven aan dat ze behoefte hebben aan duidelijkheid als het gaat om de manier van indienen. Dit dient bij voorkeur zo efficiënt mogelijk te gaan en het gebruik van de contract tool zou geen meerwerk op moeten leveren voor de inschrijvende partijen en moet voor iedereen goed toegankelijk zijn.

3 Procedure marktconsultatie

De procedure voor deze marktconsultatie omvat de volgende stappen:

- | | |
|--|-------------------------|
| 1. Publicatie marktconsultatie op TenderNed en Tenders Electronic Daily | - 16 januari 2025 |
| 2. Uiterste datum voor het stellen van vragen over marktconsultatie document | - 27 januari 2025 |
| 3. Uiterste datum aanmelden voor gesprek marktconsultatie | - 31 januari 2025 |
| 4. Schriftelijke reactie marktpartijen | - 4 februari 2025 |
| 5. Gesprekken marktconsultatie | - 10 – 17 februari 2025 |

3.1 Publicatie marktconsultatiedocument

Deze marktconsultatie is op 16 januari 2025 aangeboden voor publicatie. Vier partijen hebben hierop gereageerd en hun schriftelijke antwoorden tijdig ingediend.

3.2 Gesprekken

De provincie heeft marktpartijen uitgenodigd voor een individueel gesprek. Deze gesprekken hebben plaatsgevonden van maandag 10 februari t/m maandag 17 februari.

3.3 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 Noord West Noord-Holland. De bevindingen van de marktconsultatie vormen input voor het ontwerp-Programma van Eisen en de overige aanbestedingsdocumenten. Relevante bevindingen zullen geanonimiseerd in de verschillende documenten worden opgenomen.