

Marktconsultatiedocument bij de Nota van Uitgangspunten

OV-concessie Noord-Holland Noord

PNH 714608
3 december 2015

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Inleiding	3
Het verloop van de marktconsultatie	4
Juridische voorwaarden deelname aan de marktconsultatie	5
Vragenlijst	7
I. Concessiegebied	7
II. Concessieduur	7
III. OV-netwerk en dienstregeling	9
V. Zero Emissie en Materieel	10
VI. Klantinterface	11
VII Tarieven en OV-chipkaart	11
VIII. Flexibiliteit en doorontwikkeling	12
IX. Financiën	13
X. Aanbesteden en marktspanning	13
XI. Tot slot	14

Inleiding

De provincie Noord-Holland is begonnen met het voorbereiden van de aanbesteding Noord-Holland Noord. Op 30 juni 2018 loopt de huidige concessie af, en op 1 juli 2018 zal de nieuw aanbestede concessie ingaan. Als eerste stap heeft de provincie de Nota van Uitgangspunten ontwikkeld, waarin de scope van de opdracht is beschreven en op hoofdlijnen een aantal inhoudelijke en aanbestedingstechnische keuzes worden gemaakt. Deze worden daarna nader uitgewerkt tot een Programma van Eisen en een bestek, op basis waarvan geïnteresseerde vervoerders een inschrijving kunnen gaan ontwikkelen.

Om bij de aanbesteding van deze concessie het beste uit de markt te kunnen halen is de provincie geïnteresseerd hoe potentiële vervoerders aankijken tegen het concessiegebied en de vastgestelde Nota van Uitgangspunten. Ook wil de provincie via deze marktconsultatie een aantal in de Nota van Uitgangspunten benoemde vraagstukken aan geïnteresseerde marktpartijen voorleggen.

De resultaten van deze marktconsultatie zullen worden meegenomen bij de voorbereiding van het ontwerp-Programma van Eisen. Na vaststelling van het ontwerp-PvE zal hierover een tweede, mondelinge, marktconsultatie gehouden worden, tegelijk met de inspraakmogelijkheid op het ontwerp-PvE.

Het verloop van de marktconsultatie

Voor u ligt het Marktconsultatiedocument van de eerste marktconsultatie. Uw beantwoording dient in te gaan op de vragen. Het is nadrukkelijk niet toegestaan acquisitie te voeren of thema's te behandelen die niet in de vraagstelling voorkomen.

Op basis van de inhoud van de ingevulde vragenlijsten, stelt de provincie een geanonimiseerd algemeen verslag op van de antwoordrichtingen op de gestelde vragen. Dit algemene verslag marktconsultatieronde 1 zal, met een lijst van deelnemers aan deze marktconsultatieronde 1, openbaar worden gemaakt in de aanbestedingsdocumenten welke bij aanvang van de aanbestedingsprocedure worden gepubliceerd op Tendersnet (zie in dit verband ook onder "vertrouwelijkheid" bij het hoofdstuk Juridische voorwaarden deelname marktconsultatie). De projectgroep van de provincie zal de door u verstrekte informatie strikt vertrouwelijk behandelen en alleen gebruiken voor de aanbestedingsprocedure van de opdracht Europese aanbesteding OV-concessie Noord-Holland Noord.

De antwoorden van de deelnemers aan de marktconsultatieronde 1 zullen door de projectgroep van de provincie worden gebruikt bij de uitwerking van het concept-Programma van Eisen en voor de tweede marktconsultatieronde, zie de voorlopige planning:

Voorlopige planning

Fase	Gereed, einddatum
Publicatie van de Uitnodiging tot deelname marktconsultatie ronde 1 (schriftelijk) door de provincie Noord-Holland	3 december 2015]
Sluitingsdatum indienen van vragen over de opzet en voorwaarden in het marktconsultatiedocument en aanmelden voor deelname aan de marktconsultatieronde 1.	20 december 2015
Beantwoording van eventuele vragen over opzet en voorwaarden in het marktconsultatiedocument ronde 1	22 december as
Sluitingsdatum ontvangst schriftelijke antwoorden van de aangemelde deelnemers op de vragenlijst in het marktconsultatiedocument ronde 1	1 februari 2016
Publicatie van de Uitnodiging tot deelname marktconsultatie ronde 2 door de provincie Noord-Holland	april 2016
Sluitingsdatum indienen van vragen over de opzet en inhoud van de marktconsultatie en aanmelden voor deelname aan de marktconsultatieronde 2	volgt
Ontvangst schriftelijke terugkoppeling van de resultaten marktconsultatieronde 2	juli 2016
Streefdatum van publicatie van de aanbestedingsstukken op Tendersnet (TN) Onderdeel van deze documentatie is het (geanonimiseerde) verslag marktconsultatieronde 1 en ronde 2 Zie de voorschriften van TN voor het aanmelden en digitaal	Juli 2016

inschrijven via dit platform, zie: http://www.tenderned.nl/tenderned-voor-ondernemingen-0	
---	--

In de Nota van Uitgangspunten, bijlage 1, is de voorlopige planning in stappen weergegeven voor de gehele procedure.

Juridische voorwaarden deelname aan de marktconsultatie

Instemming marktconsultatiedocument

Door aanmelding voor deelname aan de marktconsultatieronde geeft Geïnteresseerde aan in te stemmen met alle bepalingen in dit marktconsultatiedocument ronde 1.

Geldigheid aanmelding

De marktconsultatie is uitsluitend bedoeld voor Geïnteresseerden waarvan aannemelijk is dat zij te zijner tijd als gegadigde tot de aanbestedingsprocedure kunnen worden toegelaten (= doelgroep). De Provincie Noord-Holland behoudt zich het recht voor om Geïnteresseerden die evident niet tot deze doelgroep behoren van deelneming aan de marktconsultatie uit te sluiten. De marktconsultatie heeft niet tot doel om gegadigden voor inschrijving op de opdracht te selecteren.

Een aanmelding waaraan voorwaarden zijn verbonden en/of niet tijdig is ingediend, dat wil zeggen: niet ontvangen op 20 december 2015 op de wijze hierna beschreven, beschouwt de provincie als niet ontvangen en wordt niet in behandeling genomen.

Aanmelding en contactpersoon

Aanmeldingen voor deelname en communicatie met betrekking tot deze aanbesteding dient te allen tijde schriftelijk te geschieden, onder vermelding van 'Europese aanbesteding OV-Concessie NHN, via de berichtenmodule van Tenderned behorend bij dit project, ter attentie van mw A.M.M. Weijers, sector Inkoop.

Alleen indien de website Tenderned een storing ondervindt die niet door de helpdesk van Tenderned (direct) kan worden verholpen stelt de provincie een uitwijk mailbox ter beschikking: aanbestedingNHN@noord-holland.nl.

Gelijkheid van informatie

De marktconsultatie is uitsluitend bedoeld om informatie te ontvangen van potentiële deelnemers aan de aanbestedingsprocedure. De marktconsultatie is dus niet bedoeld om gegadigden voor inschrijving op de opdracht te voorzien van informatie. Alle deelnemers aan de marktconsultatie ontvangen dezelfde informatie, te weten het voorliggende marktconsultatiedocument met de bijlage. De provincie zal tijdens de marktconsultatie geen aanvullende of andere informatie verstrekken. Mocht tijdens de marktconsultatie toch wezenlijke informatie worden verstrekt, dan zal deze informatie op schrift worden gesteld en aan de andere deelnemers worden verstrekt in het geanonimiseerde verslag.

Het voorliggende marktconsultatiedocument met bijlagen en het geanonimiseerde algemene verslag van de antwoordrichtingen op de gestelde vragen en de schriftelijke

terugkoppeling van de provincie naar aanleiding van de marktconsultatie zullen onderdeel uitmaken van de aanbestedingsdocumentatie welke wordt gepubliceerd op TenderNed. De provincie bepaalt zelf wat zij met de reacties/informatie doet. Op haar rust niet de verplichting om te motiveren waarom zij bepaalde reacties/informatie wel of niet in de aanbestedingsdocumenten verwerkt.

Afwezigheid van rechten

De marktconsultatie maakt geen deel uit van de aanbestedingsprocedure en beïnvloedt op geen enkele wijze de kansen en mogelijkheden voor deelname aan de aanbestedingsprocedure. De marktconsultatie geeft op geen enkele wijze een overeenkomst of juridische binding tussen de Provincie Noord-Holland en de deelnemende partijen. Het staat de Provincie Noord-Holland vrij om de marktconsultatie – om welke reden dan ook – te beëindigen en/of annuleren. De geïnteresseerde marktpartijen aan de marktconsultatie hebben geen recht op een vergoeding voor hun deelname. Het marktconsultatiedocument bevat louter voorlopige gegevens waaraan geen rechten kunnen worden ontleend.

Vertrouwelijkheid

Gelet op de aard en omvang van de marktconsultatie is de informatie die tijdens de marktconsultatie door de deelnemers in de individuele schriftelijke beantwoording (ronde 1) en/of gesprekken (ronde 2) wordt verstrekt in uitgangspunt openbaar, in die zin dat:

- de Provincie Noord-Holland is gerechtigd om deze informatie – waarvan verslagen worden opgesteld- te betrekken bij het opstellen van de aanbestedingsdocumenten en te gebruiken in de interne ambtelijke en bestuurlijke discussies die gevoerd worden bij de voorbereiding van de aanbestedingsprocedure;
- deze informatie kan worden gebruikt in de vorm van een algemeen, geanonimiseerd verslag van de antwoordrichtingen, welke – inclusief een lijst van deelnemers aan de marktconsultatie- gepubliceerd zal worden in de aanbestedingsdocumenten op TenderNed.

Taal

De marktconsultatie vindt plaats in de Nederlandse taal.

Vragenlijst ronde 1

I. Concessiegebied

De Provincie kiest er in principe voor om de concessie Noord-Holland Noord als één geheel aan te besteden. De relatie met andere concessiegebieden is relatief beperkt. Er is dan ook geen aanleiding om de omvang van het concessiegebied aan te passen.

Een specifiek vraagpunt hierbij is of het zinvol is de concessie te knippen in een concessie voor de 'dikke' en de 'dunne' lijnen. De provincie verwacht dat er de komende Jaren een grote palet aan vervoersvormen ontstaat, waarbij vooral op de verbindingen met weinig vervoervraag een transitie ontstaat van de reguliere streekbus naar andere mobiliteitsoplossingen. De vraag is of de reguliere OV-vervoerders voor het exploiteren van al deze vervoersvormen de meest geschikte partij zijn. Door een knip tussen een concessie voor de 'dikke' en de 'dunne' lijnen kan voor beide vormen van vervoer een passende vervoerder gezocht worden. Tegelijk leidt een dergelijke knip uiteraard wel tot een hogere complexiteit en meer interfaces tussen provincie en de vervoerders van deze concessie(s). *Zie paragraaf 4.2 in de bijgevoegde Nota van Uitgangspunten.*

1. Hoe kijkt u aan tegen een dergelijke knip tussen 'dik' en 'dun':
 - a. Welke voordelen ziet u aan een dergelijke knip?
 - b. Welke nadelen ziet u aan een dergelijke knip?
 - c. De voor- en nadelen afwegend, zou u de provincie een dergelijke knip wel of niet aanraden?
2. Kunt u schetsen hoe in uw ogen een dergelijke knip zou kunnen functioneren? U kunt daarbij denken aan aspecten als:
 - a. definitie van beide concessies (bestaat de dunne concessie bijvoorbeeld uit specifieke verbindingen, uit al het vervoer dat met een achtpersoonsbus of kleiner (formeel auto's) of uit al het vervoer waarvoor aanmelding vooraf nodig is, etcetera?).
 - b. de vraag of er één dunne concessie voor het gehele concessiegebied uitgegeven zou moeten worden, of meerdere kleinere 'dunne' concessies?
 - c. rolverdeling en samenwerking: hoe kan de samenwerking tussen provincie en de vervoerders vormgegeven worden, zodanig dat reizigers geen of zo min mogelijk hinder ondervinden van de ?
 - d. de gevolgen voor financiële verrekening tussen provincie en vervoerders, met name de opbrengstverantwoordelijkheid in zowel 'dik' als 'dun'?
 - e. Andere aspecten die u hierbij relevant acht.

II. Concessieduur

De provincie kiest voor een lange concessieduur. Dit geeft de vervoerder meer langetermijnperspectief en stelt hem in staat om het OV-aanbod over meerdere jaren door te ontwikkelen en te verbeteren. Om kapitaalvernietiging tegen te gaan is het

bovendien wenselijk dat de concessieduur zo veel mogelijk aansluit bij de afschrijvingstermijn van het materieel.

Een specifiek vraagpunt daarbij is of het zinvol is om een verlenging van de concessie mogelijk te maken als de concessiehouder versneld overschakelt naar zero emissie. Hierbij moet gedacht worden aan een constructie waarbij de concessie in principe voor tien jaar wordt vergeven, maar dat deze wordt verlengd tot vijftien jaar als de vervoerder al voor 2023 volledig is omgeschakeld naar zero emissie. *Zie paragraaf 4.3 in de Nota van Uitgangspunten.*

1. Hoe kijkt u aan tegen een dergelijke verlengingsmogelijkheid:
 - a. Welke voordelen ziet u aan deze verlengingsmogelijkheid?
 - b. Welke nadelen ziet u aan deze verlengingsmogelijkheid?
 - c. De voor- en nadelen afwegend, zou u de provincie een dergelijke knip wel of niet aanraden?
2. Welke randvoorwaarden ziet u bij het realiseren van een dergelijke verlengingsmogelijkheid?
3. Naast het realiseren van zero emissie zouden er ook andere voorwaarden aan de verlengingsmogelijkheid opgenomen kunnen worden, als prikkel voor de concessiehouder om tijdens de looptijd van de concessie een goede prestatie te leveren – te denken valt aan bijvoorbeeld gerealiseerde klanttevredenheid. Tegelijk levert dit de concessiehouder meer onzekerheid op, wat kan leiden tot een minder gunstig aanbod bij de aanbesteding.
 - a. Er van uitgaande dat de concessie inderdaad bovengenoemde verlengingsmogelijkheid kent, hoe kijkt u aan tegen het opnemen van andere criteria dan alleen het realiseren van zero emissie?
 - b. Welke criteria t.b.v. verlenging zouden zich in uw ogen kunnen lenen als effectieve prikkel om de kwaliteit van het vervoer tijdens de looptijd van de concessie hoog te houden?

De nieuwe concessie gaat op 1 juli 2018 in, wat afwijkt van de in Nederland gebruikelijke ingangsdatum in december. Bij een concessieduur van tien jaar (of vijftien jaar bij verlenging) zal de nieuwe concessie weer in de zomer eindigen. Er zou ook voor een concessieduur van circa 9,5 jaar (resp. 14,5 jaar) gekozen kunnen worden om de nieuwe concessie in december te laten eindigen, waardoor de concessie erna op de reguliere aanvangsdatum in kan gaan.

4. Welke voordelen ziet u aan de afwijkende ingangsdatum van de concessie?
5. Welke nadelen ziet u aan de afwijkende ingangsdatum van de concessie?
6. De voor- en nadelen afwegend, zou u de provincie een concessieduur van 10 (resp. 15) jaar of 9,5 (resp. 14,5) jaar aanbevelen?

III. OV-netwerk en dienstregeling

De provincie kiest voor een vraaggerichte invulling van het OV-netwerk, waarbij op alle verbindingen vervoer wordt geboden dat past bij de vervoervraag. De ruggengraat van het netwerk wordt (naast de trein, die geen onderdeel is van de concessie) gevormd door de **stroomlijnen**. Deze worden aangevuld door **regulier openbaar vervoer**, inclusief de huidige buurtbuslijnen. Voor de dunste stromen zoekt de provincie naar passende **aanvullende mobiliteitsoplossingen**, een verzamelterm voor allerlei vormen van kleinschalige vervoersoplossingen. *Zie paragraaf 4.5 in de Nota van Uitgangspunten.*

1. Welke sterktes ziet u in het huidige netwerk die volgens u behouden moeten blijven in de volgende concessieperiode?
2. Welke zwaktes ziet u in het huidige netwerk die volgens u aangepakt zouden moeten worden in de volgende concessieperiode?

De provincie verwacht dat op verbindingen met relatief weinig reizigers steeds minder vaak een reguliere (stads- of streek)bus ingezet zal worden, en dat deze stromen steeds vaker bediend zullen worden door aanvullende mobiliteitsoplossingen.

3. Welke mogelijkheden ziet u voor aanvullende mobiliteitsoplossingen in het concessiegebied? Kunt u een indicatie geven aan wat voor soort aanvullende mobiliteitsoplossingen u denkt?
4. Moeten aanvullende mobiliteitsoplossingen die onderdeel vormen van deze aanbesteding/concessie zich in uw optiek beperken tot vraaggestuurd vervoer met minibusjes (denk aan deeltaxi's, flexbussen, etcetera), of zouden ook heel andere oplossingen denkbaar zijn (denk aan deelauto's, -fietsen, digitale liftcentrales, etcetera)?
5. In welke mate kunnen deze aanvullende mobiliteitsoplossing een vervanging zijn van bestaande buslijnen in dit concessiegebied? Welke lijnen/verbindingen, of wat voor soort lijnen/verbindingen, lenen zich in uw optiek voor vervanging door aanvullende mobiliteitsoplossingen?
6. Hoe zouden aanvullende mobiliteitsoplossingen voor deze lijnen/verbindingen in uw optiek vormgegeven kunnen worden?
7. Op Texel rijdt nu al een aanvullende mobiliteitsoplossing in de vorm van de Texelhopper. Zou u deze (in huidige of gewijzigde vorm) willen voortzetten in de nieuwe concessie, op Texel of wellicht ook daarbuiten?

De provincie wil bij de aanbesteding vrijheid geven aan de vervoerder om – binnen kaders – het OV-netwerk en dienstregeling vast te stellen. Eén van de kaders zal zijn dat de stroomlijnen in ieder geval aangeboden moeten worden. Voor het regulier openbaar vervoer overweegt de provincie om geen lijnen of verbindingen voor te schrijven, maar ontsluitingsnormen voor kern, wijk of bestemming.

8. Hoe kijkt u aan tegen een dergelijke wijze van uitvragen:
 - a. Is bovenstaande werkwijze volgens u werkbaar?

- b. Welke vrijheden zouden inschrijvers in uw optiek moeten krijgen bij de totstandkoming van het OV-netwerk en dienstregeling?
 - c. Welke kaders zou de provincie in uw optiek in ieder geval moeten voorschrijven bij de totstandkoming van het OV-netwerk en dienstregeling?
9. Ten aanzien van de inzet van aanvullende mobiliteitsoplossingen, al dan niet als vervanging van het regulier openbaar vervoer:
- a. Welke vrijheid zou de vervoerder in uw optiek wel / niet moeten krijgen bij de keuze waar aanvullende mobiliteitsoplossingen wel of niet ingezet worden?
 - b. Welke vrijheid zou de vervoerder in uw optiek wel / niet moeten krijgen bij het vormgeven van aanvullende mobiliteitsoplossingen?
 - c. Welke kaders zou de provincie daarbij minimaal moeten stellen?
10. De concessie kent nu een aantal scholierenlijnen. Zouden deze lijnen in uw optiek verplicht voorgeschreven moeten worden, of zouden er ook andere oplossingen denkbaar zijn voor dit vervoer als de provincie hier kiest voor een meer functionele manier van voorschrijven?

V. Zero Emissie en Materieel

Zero emissie is voor de provincie een *need to have*, geen *nice to have*. De ontwikkelingen op het gebied van zero emissie gaan steeds sneller, en volledige transitie tijdens de nieuwe concessieperiode van Noord-Holland Noord moet mogelijk zijn. De provincie wil daarom de vervoerder verplicht stellen om uiterlijk in 2025 volledig naar zero emissie overgeschakeld te zijn, maar er via de gunningscriteria op prikkelen om al eerder volledig over te schakelen op zero emissie. *(Daarnaast wordt overwogen via een verlengingsmogelijkheid van de concessie hier extra op te prikkelen: zie vraag II.1 – II.3). Zie paragraaf 4.7 in de Nota van Uitgangspunten.*

1. Is de datum van 1 januari 2025 in uw optiek een reële en haalbare datum voor een volledige gerealiseerde transitie naar zero emissie in de concessie?
2. Is het in uw optiek haalbaar een volledige transitie naar zero emissie al eerder dan 1 januari 2025 te realiseren, rekening houdend met de beschikbare financiële middelen en de wens om het voorzieningenniveau in kwantitatieve zin op peil te houden? Zo ja, kunt u een indicatie geven wat in uw optiek haalbaar is?
3. Welke randvoorwaarden ziet u om de transitie naar zero emissie haalbaar te maken in de concessie? (Te denken valt bijvoorbeeld aan een overnameregeling van materieel en/of tank-/laadinfrastructuur, mogelijkheden voor de (tijdelijke) inzet van bestaand materieel, etcetera).

De provincie wil dat er zo veel mogelijk materieel dat ingezet wordt dat past bij de vervoervraag: groot materieel waar het moet, kleiner materieel waar dit kan. De provincie wil daarom bij de aanbesteding een Capaciteitsplan uitvragen, waarin de inschrijvers onderbouwen dat hun materieel qua capaciteit zo goed mogelijk aansluit

bij de vervoervraag. Dit plan wordt beoordeeld bij de gunningscriteria. *Zie paragraaf 4.6 in de Nota van Uitgangspunten.*

4. Vindt u een dergelijk Capaciteitsplan een werkbare opzet?
5. De inzet van kleiner materieel kan soms prijsopdrijvend werken, met name als er bepaalde (scholieren)pieken zijn die op die momenten toch een grote bus vereisen. Hoe kan de provincie sturen op passend materieel, zonder dat dit prijsopdrijvende effect zich voordoet?

VI. Klantinterface

De vervoerder heeft op allerlei manieren contact met de reiziger: hij communiceert reisinformatie aan de reiziger, hij verleent service aan de reiziger, ontvangt opbrengsten van die reiziger en hij probeert via marketing meer reizigers te trekken. Dit geheel aan interactie tussen vervoerder en reiziger noemen we de **klantinterface**. Om het openbaar vervoer aantrekkelijk(er) te maken en te houden voor de reiziger is het belangrijk dat de vervoerder werkt aan een goede en begrijpelijke klantinterface. *Zie paragraaf 4.8 in de Nota van Uitgangspunten.*

1. Waar zitten in uw ogen de grootste verbeterpunten en kansen ten aanzien van de klantinterface?
2. De provincie wil de vervoerder stimuleren klantinterface op integrale wijze te benaderen (in plaats van losse plannen voor reisinformatie, service, etcetera) en hier één heldere aanpak voor te ontwikkelen.
 - a. Welke voordelen ziet u aan een dergelijke integrale benadering?
 - b. Welke nadelen ziet u aan een dergelijke integrale benadering?
 - c. Hoe kan de provincie de vervoerder stimuleren om de klantinterface zo klantvriendelijk mogelijk vorm te geven?

VII Tarieven en OV-chipkaart

De provincie streeft ernaar om het kilometertarief gelijk te houden aan de andere concessies binnen de provincie (tarief 2016: € 0,140). *Zie paragraaf 4.8 in de Nota van Uitgangspunten.*

1. Is dit kilometertarief in uw optiek een passend tarief: niet te hoog voor de reiziger, maar voldoende om het vervoer in kwalitatieve en kwantitatieve zin op peil te houden?
2. Ziet u kansen als de provincie ervoor zou kiezen meer tariefvrijheid te geven ten aanzien van het kilometertarief?
 - a. Zo ja, kunt u die kansen zo specifiek mogelijk benoemen?
 - b. Welke restricties zouden daarbij moeten gelden om ongewenst hoge tarieven te voorkomen?

Het van belang dat reizigers – ook in kleinere kernen – eenvoudig een OV-chipkaart kunnen kopen en opladen. Tegelijk wordt het bestaande distributienetwerk voor de

OV-chipkaart niet overal even goed gebruikt. Nieuwe betaaltechnieken, zoals betalen per bankpas of betalen per smartphone, verkleinen in de nabije toekomst mogelijk de noodzaak voor een uitgebreid distributienetwerk.

3. Zou in uw optiek het bestaande distributienetwerk (momenteel 36 punten die onder verantwoordelijkheid van de concessiehouder vallen) bij de start van de concessie verplicht voortgezet moeten worden door de nieuwe vervoerder?
4. Welke mogelijkheden ziet u om de verkrijgbaarheid van vervoerbewijzen/tariefdragers te borgen?

VIII. Flexibiliteit en doorontwikkeling

De provincie kiest voor een flexibele, *ademende* concessie die zich kan aanpassen aan veranderende vraag van de reiziger, wijzigingen in de ruimtelijke ordening, nieuwe technologische ontwikkelingen, etcetera.

De ontwikkelfunctie ligt primair bij de vervoerder, en de provincie verwacht dat deze zich actief inzet voor doorontwikkeling van het vervoeraanbod. De concessie zal daarom heldere kaders kennen waarbinnen het vervoer doorontwikkeld kan worden. Deze kaders bestaan bijvoorbeeld uit ontsluitingsnormen voor kernen en uit eisenpakketten aan duurzaamheid en aan klantinterface. Maar ook deze kaders kunnen gaan knellen in de loop van de tijd. Daarom wordt op de diverse thema's een cyclus ingebouwd waarbij deze kaders elke 3 á 4 jaar herzien kunnen worden. Dit zou als volgt kunnen werken: de vervoerder wordt aan het einde van die periode gevraagd om met een voorstel te komen voor die herziening. De provincie besluit over het herzien van de kaders. Uitgangspunt is dat (bij gelijkblijvend budget) de kwaliteit voor de reiziger niet achteruit gaat, en waar mogelijk vooruit gaat. *Zie paragraaf 4.10 in de Nota van Uitgangspunten.*

1. Is de hierboven geschetste aanpak in uw optiek een werkbare aanpak?
2. Welke aandachtspunten wilt u aan de provincie meegeven bij het uitwerken van de kaders waarbinnen de vervoerder kan ontwikkelen?
3. Welke aandachtspunten wilt u aan de provincie meegeven bij het uitwerken van de wijzigingsprocedures t.a.v. deze kaders?
4. De provincie wil graag dat de vervoerder andere stakeholders betreft bij de ontwikkeling van het vervoer (denk aan ROCOV, gemeenten, onderwijsinstellingen, toeristische bestemmingen, etcetera).
 - a. Hoe kan de provincie de vervoerder hiertoe stimuleren?
 - b. Wat zou hierover aan procedures wel/niet vastgelegd moeten worden in de concessie?

IX. Financiën

Voor de nieuwe concessie is jaarlijks het huidige budget beschikbaar (2014: 17,6 miljoen euro). Bij het vaststellen van de beschikbare exploitatiebijdrage voor de nieuwe concessie zal de provincie er rekening mee moeten houden dat de bijdrage-index (LBI) hoger is dan de indexering van het Provinciefonds. Om te voorkomen dat hier voor de provincie een tekort ontstaat zal bij het vaststellen van de beschikbare exploitatiebijdrage voor de looptijd van de concessie rekening gehouden worden met het te verwachten verschil tussen deze beide indexen, waarbij dit wordt verdisconteerd in de voor de vervoerder beschikbare bijdrage. Dit leidt bij de start van de concessie naar schatting tot een beschikbare exploitatiebijdrage van ca. 16,9 miljoen euro (prijspeil 2015), jaarlijks middels de LBI te indexeren. *Zie paragraaf 4.4 in de Nota van Uitgangspunten.*

1. Indien u kijkt naar het huidige aanbod in de concessie (in dru's: ca 327.000 op dit moment) en de beschikbare exploitatiebijdrage, wat is dan uw inschatting over de betaalbaarheid van het huidige voorzieningenniveau?
2. Indien u een benodigde daling in het voorzieningenniveau voorziet, hoe groot zou die daling in uw ogen grosso modo zijn?
3. In welke mate kunnen de onder III besproken aanvullende mobiliteitsoplossingen een middel zijn om de bereikbaarheid vna het gebied in stand te houden binnen het beschikbare budget?
4. Welke andere mogelijkheden ziet u om de exploitatiekosten in de concessie te drukken / efficiency te vergroten op een manier die de klantvriendelijkheid niet of zeer beperkt aantast?
5. Welke financiële incentives kunnen goed functioneren voor de vervoerder om zijn performance tijdens de looptijd van de concessie op peil te houden:
 - a. Als het gaat om uitvoeringskwaliteit? (Punctualiteit, rituitval, netheid van materieel, etcetera)
 - b. Als het gaat om inzet t.a.v. doorontwikkeling? (Nieuwe vervoerplannen, inspelen op nieuwe technologische mogelijkheden, etcetera)
6. Voor de financiële verrekening van majeure wijzigingen en innovaties tijdens de looptijd van de concessie overweegt de provincie met business cases gaan werken in plaats van standaard DRU-prijzen. Dit kan leiden tot een nauwkeuriger en daardoor eerlijker verrekening van deze wijzigingen dan de standaard DRU-prijzen.
 - a. Hoe kijkt u aan tegen deze manier van werken?
 - b. Hoeveel moet vooraf worden vastgelegd over deze business cases? (bijvoorbeeld: welke prijselementen een rol spelen bij de business case, de rolverdeling bij totstandkoming, etc).

X. Aanbesteden en marktspanning

De provincie hanteert vijf aanbestedingsprincipes voor een geslaagde aanbesteding: eenvoud en consistentie, sturen op hoofdlijnen, functioneel prefereert boven

technisch, minimaliseren van risico's en het maximaliseren van marktspanning. Zie paragraaf 3.2 in de Nota van Uitgangspunten.

1. Deelt u de mening van de provincie dat deze vijf principes de kans op een geslaagde aanbesteding vergroten? Kunt u dit toelichten?
2. Past de gekozen lijn in de Nota van Uitgangspunten t.a.v. de verschillende inhoudelijke onderwerpen bij de vijf aanbestedingsprincipes?
3. Zijn er naast deze vijf aanbestedingsprincipes nog zaken die u onder onze aandacht wilt brengen die de kans op een geslaagde aanbestedingsprocedure kunnen vergroten?
4. Welke aandachtspunten wilt u de provincie meegeven die kunnen bijdragen aan een aantrekkelijke uitvraag en daarmee het vergroten van de marktspanning?

XI. Tot slot

Zijn er nog zaken die niet in deze marktconsultatie aan de orde gekomen zijn, maar die u wel aan ons wilt meegeven ten aanzien van deze aanbesteding en concessie?