

Rapportage

Marktconsultatie Busconcessies

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Datum: 16 november 2016
Versie: 1.0

Inhoudsopgave

MANAGEMENTSAMENVATTING.....	3
WERKWIJZE	3
RESULTATEN	3
1 INLEIDING.....	5
1.1 AANLEIDING.....	5
1.2 INTERACTIE MET DE MARKT	5
1.3 VERTROUWELIJKHEID BIJDRAGEN MARKTPARTIJEN.....	5
1.4 LEESWIJZER	5
2 WERKWIJZE.....	6
3 PLANNING.....	7
3.1 HAALBAARHEID PLANNING	7
3.2 IMPLEMENTATIETERMIJN	7
4 AFBAKENING VAN DE CONCESSIONS.....	8
4.1 INDELING CONCESSIONS.....	8
4.2 LOOPTIJD CONCESSIONS.....	8
5 VERVOERKUNDIGE ASPECTEN.....	9
5.1 VERBINDEND VERSUS ONTSLUITEND NET.....	9
5.2 INTEGRATIEMOGELIJKHEDEN MET DOELGROEPENVERVOER	9
5.3 DE ROL VAN (KETEN)REGISSEUR.....	10
6 DUURZAAMHEID.....	11
6.1 TRANSITIE NAAR ZERO EMISSIE BUSVERVOER.....	11
6.2 WATERSTOF	11
6.3 INZET EEV MATERIEEL BIJ START CONCESSIONS.....	12
6.4 SAMENWERKING MET MRDH BIJ TRANSITIE.....	12
6.5 GEBRUIK VAN 100% HERNIEUWBARE ENERGIE.....	12
7 OVERNAME MATERIEEL.....	13
7.1 BENODIGDE INFORMATIE EN ACTIES MRDH.....	13
8 BENODIGDE INFORMATIE.....	14
8.1 OPGELEVERDE INFORMATIE	14
8.2 BENODIGDE INFORMATIE.....	14
9 OVERIGE VRAGEN.....	15
9.1 SAMENHANG TUSSEN BUS EN RAIL.....	15
9.2 OVERIGE ASPECTEN.....	15

Managementsamenvatting

De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) heeft een marktconsultatie voor twee van de vier busconcessies uitgevoerd waar de MRDH verantwoordelijk voor is en waarvan de huidige concessies binnen afzienbare termijn eindigen, te weten:

1. Concessie Voorne-Putten en Rozenburg;
2. Concessie Regionaal busvervoer Haaglanden.

Op dit moment is MRDH bezig met de voorbereiding van de aanbesteding van deze beide concessies. Ten tijde van de marktconsultatie moest er nog een besluit worden genomen ten aanzien van de keuze tussen inbesteden of aanbesteden van de stadsbusconcessies. Inmiddels is besloten om de mogelijkheid tot inbesteden van de beide stadsconcessies te verkennen.

De belangrijkste doelen van de marktconsultatie waren het verkrijgen van inzicht in:

- Haalbaarheid van de voorziene planning;
- Afbakening van de concessies;
- Vervoerkundige aspecten;
- Duurzaamheid;
- Overname van materieel;
- De door vervoerders benodigde informatie voor het doen van een inschrijving.

Werkwijze

Om de doelen van de marktconsultatie te bereiken is op hoofdlijnen de volgende werkwijze gehanteerd. De doelen zijn uitgewerkt in een marktconsultatiedocument. In dit document is een uitgebreide omschrijving van de context van MRDH opgenomen en zijn 23 vragen aan de markt geformuleerd. Deze vragen zijn schriftelijk beantwoord door negen marktpartijen. Op basis van de schriftelijke antwoorden van de markt zijn vijf marktpartijen afzonderlijk uitgenodigd voor een mondelinge toelichting op de ingediende schriftelijke reactie.

Resultaten

De belangrijkste aanbevelingen vanuit de marktconsultatie zijn:

- Zorg voor flexibiliteit in de concessie, zodat het mogelijk is om wijzigingen door te voeren, bijvoorbeeld met betrekking tot zero-emissie busvervoer of de maatwerkoplossingen.
- Een dialoog in de aanbestedingsfase kan de vervoerder helpen om de complexe onderwerpen beter te begrijpen en bepaalde keuzes in hun inschrijving te toetsen bij MRDH.
- Formuleer het te gedogen vervoer ruim genoeg om maatwerkoplossingen toe te staan onder meer voor lastig te ontsluiten gebieden.
- Bij zero-emissie busvervoer is het belangrijk om in goede samenwerking ('partnership') te werken met een transitiepad (en geen 'big bang'). Het helpt daarbij als MRDH van tevoren aangeeft waar de vervoerder qua laadinfrastructuur vanuit kan gaan.

- Het ontsluitend net en de 'basismobiliteit' (sociale functie van het OV) bij voorkeur binnen de concessie te houden, en dus niet onder te brengen bij het doelgroepenvervoer. Eventueel een apart budget oormerken voor maatwerkoplossingen.
- Waar mogelijk reizigers van doelgroepenvervoer (begeleid) gebruik laten maken van het openbaar vervoer.
- Werken met een overnameregelingen voor instromend materieel (en tank en/of laadinfrastructuur) met een levensduur langer dan de resterende concessieduur.
- Informatiebehoefte om tot een goede bieding te kunnen komen vroegtijdig vaststellen en de informatie vroegtijdig publiceren.
- Aandachtspunt is dat de aanbesteding van de concessie Voorne-Putten waarschijnlijk samenvalt met de aanbesteding van de DAV concessies van de provincie Zuid-Holland. Dit kan het voor vervoerders noodzakelijk maken om een keuze te maken op welke aanbesteding ze gaan inschrijven.
- Er kunnen voor de concessiehouder organisatorische/operationele voordelen zijn als beide concessies worden samengevoegd in één aanbesteding.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Vervoersautoriteit Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) omvat het gebied van 23 gemeenten. De gemeenten bundelen hun krachten om het gebied beter bereikbaar te maken en het economisch vestigingsklimaat te versterken. Voor wat betreft het bereikbaar maken van het gebied streeft de Vervoersautoriteit onder andere naar bereikbaarheid via Openbaar Vervoer. Hieronder vallen ook de busverbindingen binnen het gebied van MRDH.

De uitgevoerde marktconsultatie betreft twee streekbusconcessies waar MRDH verantwoordelijk voor is waarvan de huidige concessie binnen afzienbare termijn eindigen, te weten:

1. Concessie Voorne-Putten en Rozenburg;
2. Concessie Regionaal busvervoer Haaglanden.

1.2 Interactie met de markt

Tijdens de marktconsultatie is MRDH de dialoog aangegaan met marktpartijen. Voor MRDH was deze consultatie een uitgelezen kans om vroegtijdig in contact te komen met belangstellenden voor de aanbesteding van de concessies. Op deze wijze kan MRDH de aanbesteding(en) zo goed mogelijk afstemmen op de wensen en suggesties uit de markt. Tevens zijn de uitkomsten van de marktconsultatie waar relevant ook gebruikt voor het opstellen van de Kadernota Openbaar Vervoer. De marktconsultatie richtte zich daarbij op het verkrijgen van inzicht in de volgende onderwerpen:

- Haalbaarheid van de voorziene planning;
- Afbakening van de concessies;
- Vervoerkundige aspecten;
- Duurzaamheid;
- Overname van materieel;
- De door vervoerders benodigde informatie voor het doen van een inschrijving.

1.3 Vertrouwelijkheid bijdragen marktpartijen

Deze rapportage van de marktconsultatie is gebaseerd op de schriftelijke en mondelinge bijdragen van marktpartijen. De schriftelijke bijdragen en de opgestelde gespreksverslagen zijn vertrouwelijk van aard, omdat deze concurrentiegevoelige informatie (kunnen) bevatten. Alle informatie in deze rapportage is geanonimiseerd om de vertrouwelijkheid van informatie te borgen.

1.4 Leeswijzer

Deze rapportage bevat een hoofdtekst van acht hoofdstukken en een bijlage (het marktconsultatiedocument). In hoofdstuk 2 wordt de gehanteerde werkwijze voor de marktconsultatie nader toegelicht. In de hoofdstukken 3 tot en met 8 worden achtereenvolgens conclusies getrokken uit de belangrijkste bevindingen van de marktconsultatie betreffende de planning, afbakening van de concessies, vervoerkundige aspecten, duurzaamheid, overname van materieel, en de benodigde informatie voor inschrijving.

2 Werkwijze

De doelen van de marktconsultatie zijn uitgewerkt in het marktconsultatiedocument (zie bijlage A). In dit document is een uitgebreide omschrijving van de context van MRDH opgenomen en zijn 23 vragen aan de markt geformuleerd. Deze vragen zijn schriftelijk beantwoord door negen marktpartijen.

Om alle (mogelijk) geïnteresseerden vanuit de markt de mogelijkheid te bieden een bijdrage te leveren aan de marktconsultatie, is het marktconsultatiedocument online gepubliceerd op de Europese en nationale websites waarop (Europese) aanbestedingen en marktconsultaties worden aangekondigd. Daarnaast zijn mogelijke geïnteresseerden door MRDH op deze publicatie geattendeerd en op die manier uitgenodigd voor het leveren van een bijdrage aan de marktconsultatie.

Aan de deelnemers aan de marktconsultatie is gevraagd om binnen enkele weken schriftelijk te reageren op de vragen die zijn gesteld in het marktconsultatiedocument.

Op basis van de schriftelijke antwoorden van de markt zijn zes marktpartijen afzonderlijk uitgenodigd voor een mondelinge toelichting op de ingediende schriftelijke reactie. Van ieder individueel gesprek is door MRDH een vertrouwelijk gespreksverslag opgesteld en dit is ter controle aan de betreffende marktpartij voorgelegd en door de betreffende marktpartij geaccordeerd.

3 Planning

Qua planning van de concessieverleningen is MRDH vooralsnog voornemens om de aanbestedingsprocedures zoveel mogelijk na elkaar te laten verlopen. Dit houdt in dat zodra het gunningsbesluit voor de concessie Voorne-Putten en Rozenburg is genomen (en de bezwaarperiode van zes weken gaat lopen), de procedure voor de verlening van de concessie Regionaal busvervoer Haaglanden van start gaat. Aansluitend daarop dient de MRDH twee stadsbusconcessies te verlenen. De haalbaarheid van deze aanpak is onderwerp van de marktconsultatie geweest, evenals de benodigde implementatietermijn.

3.1 Haalbaarheid planning

De planning is door de deelnemende partijen als haalbaar beoordeeld. Aandachtspunt dat door één van de partijen naar voren werd gebracht was om in de planning rekening te houden met de bezwaartermijn van de eerdere concessieverlening. Het advies was om pas van start te gaan met de volgende concessieverlening wanneer de bezwaartermijn van de eerdere aanbesteding is afgelopen. Dit in verband met de ongemakkelijke situatie die ontstaat in de onderlinge (vertrouwelijke) informatie uitwisseling ten behoeve van de afhandeling van het bezwaar.

Na de voorlopige voorziening is er weer een beter werkbaar 'open situatie' ontstaan; dan zijn de standpunten en informatie uitgewisseld en komt er geen nieuwe informatie meer op tafel. Dit zou dan pas na circa zes of zeven maanden zijn.

Als aandachtspunt werd nog genoemd de mogelijke overlap met andere aanbestedingen (in januari 2017 wordt de Noordelijke Nevenlijnen in Groningen en Friesland verwacht en in maart 2017 de concessie DAV vanuit provincie Zuid-Holland). Vanwege de beschikbare tender capaciteit bij vervoerders, is het advies aan MRDH is om zoveel als mogelijk rekening te houden met de plannings van andere aanbestedingen.

3.2 Implementatietermijn

Door de deelnemende partijen werd een implementatietermijn van 7 tot 9 maanden als reëel ingeschat. Dit is voornamelijk gerelateerd aan nieuw aan te schaffen materieel. Hierbij geldt dat diesel materieel een kortere levertijd heeft (ongeveer 7 maanden) dan elektrisch materieel (naar verwachting 9 maanden). Bij elektrisch materieel is er, in tegenstelling tot bij diesel, nog tamelijk veel onzekerheid over de levertijd.

Belangrijkste factor voor de benodigde implementatietermijn bij elektrisch materieel is de realisatie van de laadinfrastructuur, in verband met vergunningen en dergelijke. Hierbij is het advies om met in ieder geval 12 maanden implementatietermijn rekening te houden.

4 Afbakening van de concessies

Momenteel bestaat de indeling van de busconcessies van MRDH uit vier concessiegebieden, waarbij het in dit marktconsultatiedocument gaat over het concessiegebied Voorne-Putten en Rozenburg en het concessiegebied Regionaal busvervoer Haaglanden. Onderwerp van de marktconsultatie waren de concessie indeling en de looptijd van de concessies.

4.1 Indeling concessies

Gezien de gescheiden geografische ligging vonden de deelnemers de indeling van de twee concessies logisch. Samenvoeging geeft volgens hen geen vervoerkundige voordelen. Er kunnen voor de concessiehouder wel organisatorische/operationele voordelen zijn als beide concessies worden samengevoegd.

Er werd wel aangegeven dat er mogelijke vervoerkundige synergievoordelen te behalen zijn met de andere busconcessies van MRDH (met name Haaglanden Streek en Haaglanden Stad).

Verder is aangegeven dat de concessie Voorne-Putten en Rozenburg een kleine concessie is. De meningen waren verschillend over de vraag of de concessie als zelfstandige concessie goed is te exploiteren. In dat kader werd ook aangegeven dat wanneer een concessie te groot wordt (rond 200 bussen) 'schaalnadelen' kunnen ontstaan. Dus op voorhand geldt niet 'hoe groter hoe beter'.

Als aandachtspunt werd tevens aan MRDH meegegeven om het te gedogen vervoer ruim genoeg te formuleren om maatwerkoplossingen toe te staan, onder meer voor lastig te ontsluiten gebieden.

4.2 Looptijd concessies

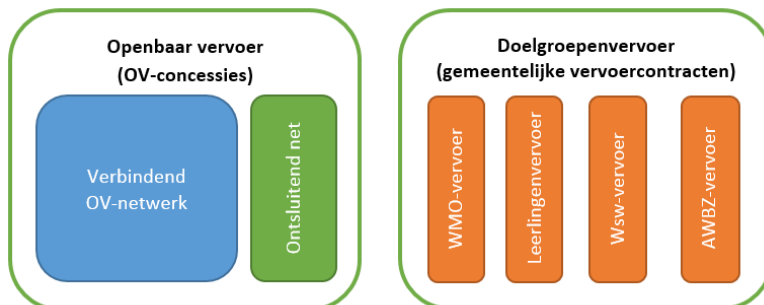
Ten aanzien van de looptijd van de concessies waren de meeste deelnemers van mening dat een looptijd van in ieder geval 10 jaar wenselijk is. Er werden ook langere looptijden genoemd van 12 jaar of 15 jaar, steeds gerelateerd aan de afschrijvingstermijn van eventuele elektrische bussen en de laadinfrastructuur.

Ook is de suggestie gedaan voor een kortlopende concessie als 'overbrugging' voor de periode waarin elektrische bussen nog relatief duur zijn en de technologie nog niet volledig uitontwikkeld is.

Als aandachtspunt werd genoemd dat de concessie moet voorzien in een overnameregeling voor materieel en laadinfrastructuur wanneer de (resterende) looptijd van de concessie korter is dan de afschrijvingsperiode van het nieuw ingestroomd materieel/laadinfrastructuur.

5 Vervoerkundige aspecten

De huidige organisatie van het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer binnen MRDH kan worden samengevat zoals in Figuur 1 is weergegeven.



Figuur 1. Huidige organisatie binnen MRDH-gebied

In de marktconsultatie is gevraagd naar de visie van de deelnemers op het uitgangspunt van de MRDH om in de regel het OV te onderscheiden naar een verbindend net (waarin met name veelgebruikte lijnen bevinden) en een ontsluitend net. Ook is gevraagd naar de integratiemogelijkheden die men ziet met het doelgroepenvervoer en de 'basismobiliteit' (sociale functie van het OV). Een laatste onderwerp betreft de rol van de concessiehouder als (keten)regisseur.

5.1 Verbindend versus ontsluitend net

Deelnemers zijn van mening dat met de technologische ontwikkelingen het steeds beter mogelijk wordt om vraaggestuurde maatwerkoplossingen te realiseren, die met name voor de onderkant van de OV-markt een oplossing kunnen bieden. Ook is men van mening dat op de drukke corridors het 'reguliere busvervoer' nog steeds de beste oplossing blijft.

Het advies van de deelnemers aan de marktconsultatie is om het verbindend net en het ontsluitend net in één concessie te houden en de basismobiliteit niet onder te brengen bij het doelgroepenvervoer.

5.2 Integratiemogelijkheden met doelgroepenvervoer

De suggestie is gedaan om verdere integratie met het doelgroepenvervoer te realiseren (combineren van twee systemen), zodat er een fijnmazig en vraaggestuurd netwerk van mobiliteitsoplossingen kan worden gevormd. Hierbij is ook de opmerking gemaakt dat dit mogelijk aanpassing van de huidige aanbestedingssystematiek vraagt omdat dit soort systemen niet goed te vatten is in de dienstregelingskilometer (DIRK) of dienstregelingsuur (DRU).

Een andere suggestie is om met aparte budgetten te werken voor maatwerkoplossingen. Ook is aangegeven dat een dialoog met MRDH in de aanbestedingsfase zou kunnen helpen om bepaalde oplossingsrichtingen vooraf te kunnen toetsen op wenselijkheid.

Een andere deelnemer pleitte er voor om in samenwerking met gemeenten te zoeken naar mogelijkheden om gebruikers van het doelgroepenvervoer naar het OV te krijgen,

waarbij het specialistische doelgroepenvervoer dat dan nog overblijft onder te brengen in een apart contract met gemeenten (net als nu). Op die manier blijven er dus twee gescheiden systemen bestaan.

5.3 De rol van (keten)regisseur

Deelnemers waren positief over het vervullen van de rol van (keten)regisseur. Hierbij is wel de opmerking gemaakt dat dit ook enige vrijheid vergt voor de concessiehouder die ook geboden moet worden in de concessiedocumenten, waaronder andersoortige vergoedingen. Tegelijkertijd is hiervoor ook het commitment nodig van de gemeenten om deze regierol 'te accepteren' (bijvoorbeeld via convenanten). Bij eventuele integratie van de systemen is ook een herverdeling van middelen noodzakelijk.

6 Duurzaamheid

MRDH heeft de wens om in 2025 of zoveel eerder als mogelijk de busconcessies volledig met zero-emissie voertuigen uit te laten voeren die op 100% hernieuwbare energie rijden. In dat kader overweegt MRDH om bij het verlenen van de nieuwe concessies door middel van eisen en gunningcriteria vervoerders uit te dagen om een zo duurzaam mogelijk bod te doen dat zoveel mogelijk invulling geeft aan deze wens. Een mogelijkheid is het uitvragen van een transitiepad naar zero emissie busvervoer; een andere is een "big bang" gericht op een snelle implementatie van zero emissie busvervoer.

Deelnemers is gevraagd hoe zij aankijken tegen mogelijkheden om vanaf 2025 (of eerder als mogelijk) zero emissie OV te realiseren met gebruik van 100% hernieuwbare energie, evenals welke zero-emissietechnieken het meest reëel worden geacht, en waterstof specifiek. Ook is de vraag gesteld hoe de transitie eruit zou moeten zien en wat mogelijkheden zijn om bijvoorbeeld eerst met EEV materieel te starten of ander type materieel dat voldoet aan de geldende Europese emissienormen.

6.1 Transitie naar zero emissie busvervoer

Deelnemers zijn van mening dat de doelstelling van zero emissie busvervoer al eerder dan 2025 gerealiseerd kan worden. Als voorwaarden hiervoor is wel genoemd dat

- op eindpunten laadvoorzieningen gerealiseerd moeten kunnen worden;
- de financiële voorwaarden in de concessie dit mogelijk moeten maken om de impact op het voorzieningenniveau te beperken, gezien de hoge investeringskosten;
- Er een overnameregeling komt voor materieel dat instroomt gedurende de concessie en voor eventuele laadinfrastructuur.

Als extra positieve stimulans voor zero emissie busvervoer is de 'bussenlening' genoemd die door de Stadsregio Amsterdam is ingesteld voor de aanbesteding Amstelland Meerlanden.

Deelnemers adviseerden om in te zetten op een transitie en niet op een 'big bang', omdat het huidige zero emissie materieel nog kinderziektes kan bevatten en omdat door de snelle ontwikkeling de kans groot is dat het materieel van nu over een paar jaar al weer verouderd is. Door gebruik te maken van een transitiepad is het mogelijk om steeds te kunnen beschikken over de meest actuele technologie.

6.2 Waterstof

Over de vraag of waterstof de toekomst heeft zijn de meningen verdeeld. Alhoewel de waterstofbus een grotere actieradius heeft dan de elektrische (batterij)bus (en daarmee in de streek interessant zou kunnen zijn om in te zetten) is de waterstofbus momenteel nog vele malen duurder in de aanschaf en is de techniek nog in ontwikkeling. Ook is het aantal laadpunten op dit moment nog beperkt. In de omgeving van Voorne/Putten (Rhoon) is een laadpunt beschikbaar, dus dat biedt mogelijk kansen. Ook is de prijs van de waterstof zelf nog hoog en daarmee is een waterstofbus duur in de exploitatie (in tegenstelling tot batterijbussen).

6.3 Inzet EEV materieel bij start concessie

Over de mogelijke inzet van EEV materieel waren de meningen verdeeld. Eén deelnemer voorzag hierbij geen problemen. Andere partijen waren van mening dat dit materieel beperkt beschikbaar is en daarmee niet wenselijk. Als suggestie werd gedaan om niet het type bus met uitstootklasse leidend te laten zijn maar de normering van de werkelijke uitstoot.

6.4 Samenwerking met MRDH bij transitie

Partijen geven het belang aan van een goede samenwerking ('partnership') tussen concessiehouder en MRDH:

- Men geeft het belang aan van flexibiliteit ten aanzien van het transitiepad zodat ingespeeld kan worden op eventuele snellere ontwikkeling van de technologie dan bij inschrijving voorzien.
- Voor het realiseren van de benodigde laadinfrastructuur is een nauwe samenwerking met MRDH (en inliggende gemeenten) wenselijk bij het verkrijgen van de benodigde vergunningen.
- Een dialoog met MRDH in de aanbestedingsfase zou kunnen helpen om bepaalde (on)mogelijkheden vooraf te toetsen.

6.5 Gebruik van 100% hernieuwbare energie

De verwachting van deelnemers is dat vanaf 2025 inzet van 100% hernieuwbare energie mogelijk is. Hierbij wordt wel opgemerkt dat men hiervoor afhankelijk is van de energieleveranciers.

7 Overname materieel

MRDH overweegt mee te doen aan een Europese opschalingsproject voor waterstofbussen met de bedoeling de marktintroductie van waterstofbussen te versnellen. Dit betekent dat bij de start van één van de nieuwe concessies er circa 18 nieuwe waterstofbussen beschikbaar zijn die ingezet moeten worden in de normale dienstregeling. Verder loopt in december 2019 bij de concessie Rotterdam e.o. een pilot met 2 waterstofbussen af. Deze 2 waterstofbussen kunnen voor overname aangeboden gaan worden in dezelfde concessie als waar de 18 bussen dan ingezet zullen worden. Onderwerp van de marktconsultatie was welke informatie nodig is om bij start van de concessie met deze bussen te gaan rijden en welke informatie MRDH bij de aanbesteding beschikbaar moet stellen.

7.1 Benodigde informatie en acties MRDH

Deelnemers gaven aan dat het afhankelijk is van of er sprake is van overname of dat de bussen in bruikleen worden genomen. Bij overname zijn de (financiële) gegevens van belang zoals overnameprijs/boekwaarde, overnameprotocol, onderhoudskosten, onderhoudsovereenkomst, informatie over verbruik, actieradius, et cetera.

De suggestie is gedaan om van de 18 nieuwe waterstofbussen en de 2 over te nemen waterstofbussen één totaal pakket voor overname te maken ten behoeve van de eenduidigheid.

Verder is de suggestie gedaan om de nieuwe concessiehouder te betrekken bij de aanschaf van de 18 waterstofbussen zodat goede afspraken met de leverancier gemaakt kunnen worden die risico's voor de vervoerder mitigeren.

Ook de 2 over te nemen bussen brengen veel onzekerheid mee ten aanzien van de prestaties. Het is een mogelijkheid deze in te ruilen bij de aanschaf van de 18 nieuwe waterstofbussen.

In de aanbesteding zou je kunnen overwegen om vanuit het oogpunt van vergelijkbaarheid uit te gaan van 18 'gewone bussen', waarna de meerkosten voor de waterstofbussen in de concessie volledig worden vergoed. Deze aanpak is door provincie Zuid-Holland gehanteerd bij HWGO.

8 Benodigde informatie

MRDH streeft ernaar om inschrijvers voor de nieuwe concessie(s) - binnen alle redelijkheid - zo goed als mogelijk in staat te stellen om een goede inschrijving in te dienen. Enerzijds kan MRDH hier invloed op uitoefenen met de door haar geformuleerde eisen en wensen. Anderzijds kan MRDH hier invloed op uitoefenen door inschrijvers te voorzien van goede informatie over de concessie(s). MRDH toetst graag bij geïnteresseerde marktpartijen welke informatie noodzakelijk is voor het opstellen van een goede inschrijving.

Middels de marktconsultatie wil MRDH inzicht krijgen in welke informatie partijen als zittend vervoerder moesten aanleveren aan de opdrachtgever en welke informatie met betrekking tot de uitvoering van de concessies voor vervoerders absoluut noodzakelijk is om een goede inschrijving te kunnen.

8.1 Opgeleverde informatie

Deelnemers hebben overzichten verstrekt van informatie die zij bij recente aanbestedingen dienden aan te leveren. Hierbij zijn een aantal aanvullende opmerkingen en suggesties gedaan door één of meer deelnemers:

- In aanbestedingen wordt momenteel veel informatie gevraagd aan de zittende vervoerder die verder gaat dan noodzakelijk is voor een goede inschrijving en soms zelfs de privacy wetgeving schenden. Het advies aan MRDH was om deze vragen niet 'blind' door te zetten naar de zittende vervoerders.
- Bepaalde informatie kunnen inschrijvers ook zelf verzamelen door relatief eenvoudig onderzoek. Hiervoor is niet altijd informatie van de zittende vervoerder nodig.
- Verschillende deelnemers hebben gerefereerd aan de aanbesteding van de concessie Almere en de consequenties die de rechtszaak heeft gehad voor de 'standaard personeelsopgave'. Die standaard is nu weer conform de standaard van voor de aanbesteding van de concessie Zuidoost Friesland (waar volgens een deelnemer een afwijkende personeelsopgave is gedaan).

8.2 Benodigde informatie

Deelnemers hebben overzichten aangeleverd van de benodigde informatie. Er was bij deelnemers eenduidigheid over onder meer gegevens over reizigersopbrengsten (inclusief wagenverkoop, SOV etc), bezettingscijfers, personeelsopgave (inclusief bedrijfsregelingen), informatie over te gebruiken infrastructuur, vergunningen, sociale veiligheid (w.o. incidenten), zwartrijd percentage, et cetera.

Enkele aandachtspunten die genoemd zijn:

- Houd rekening met welke informatie geleverd mag worden volgens de wet Bescherming Persoonsgegevens. Met name bij de OVCK-data is dit van belang.
- Bepaalde informatie is openbaar toegankelijk (dienstregelingen en haltebestanden), dus het is niet absoluut noodzakelijk deze aan te leveren als aanbestedende overheid, maar het is wel handig wanneer dit gebeurt.
- Het is van belang dat ook gegevens over bijvoorbeeld het meest recente laatste half jaar beschikbaar zijn en niet alleen over gehele kalenderjaren.

9 Overige vragen

MRDH heeft verder nog vragen gesteld over hoe de samenhang tussen bus en rail kan worden versterkt. Verder is er ruimte geboden voor overige aspecten die deelnemers aan MRDH willen meegeven.

9.1 Samenhang tussen bus en rail

Voor het verbeteren van de samenhang zijn diverse suggesties gedaan

- Eén geïntegreerde concessie;
- Geïntegreerde reisinformatie en marketing;
- Gezamenlijke servicewinkels;
- Betere afstemming dienstregeling en aansluitingen;
- Tariefintegratie.

9.2 Overige aspecten

Deelnemers hebben de volgende overige aandachtspunten meegegeven:

- Houd rekening met de zomervakantie en plan daarvoor 4 tot 6 weken extra tijd in voor de offertefase.
- Verspreid de vragenrondes goed over de offertefase, zodat niet veel informatie vlak voor indiening van de inschrijving pas beschikbaar komt.
- Stel alle relevante data reeds beschikbaar een jaar voordat de aanbesteding begint (al dan niet als open data).