



METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG
VERVOERSAUTORITEIT

Herziene versie
Marktconsultatiedocument

Busconcessies

Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Datum: 24 juni 2016

Versie: 1.1

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
1.1	AANLEIDING.....	3
1.2	INTERACTIE MET DE MARKT	3
1.3	LEESWIJZER	3
2	PROCES VAN DE MARKTCONSULTATIE	5
2.1	UITVOERING MARKTCONSULTATIE.....	5
2.2	PLANNING MARKTCONSULTATIE	5
3	ADMINISTRatieve VOORWAARDEN	6
3.1	INFORMATIE-UITWISSELING	6
3.2	LOCATIE.....	6
3.3	KOSTENVERGOEDING	6
3.4	GELIJKE INFORMATIE.....	6
3.5	VOORBEHOUDEN	6
3.6	RECHTEN.....	6
3.7	STATUS INFORMATIE	7
3.8	KARAKTER TERMIJNEN	7
3.9	MELDING ONREGELMATIGHEDEN.....	7
3.10	TOEPASSELIJK RECHT EN GESCHILLEN	7
3.11	PRIORITEIT VAN DOCUMENTEN	7
4	VRAGEN AAN MARKTPARTIJEN	8
4.1	VRAGEN OVER DE PLANNING.....	8
4.2	VRAGEN OVER DE AFBAKENING VAN DE CONCESSIONS	8
4.3	VRAGEN OVER VERVOERKUNDIGE ASPECTEN	9
4.4	VRAGEN OVER DUURZAAMHEID.....	11
4.5	VRAGEN OVER DE OVERNAME VAN MATERIEEL.....	12
4.6	VRAGEN OVER BENODIGDE INFORMATIE	13
4.7	OVERIGE VRAGEN.....	13

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.

Deze marktconsultatie betreft twee busconcessies 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;

Op dit moment is MRDH bezig met de voorbereiding van de concessieverleningen. Er moet nog een besluit worden genomen ten aanzien van de keuze tussen inbesteden of aanbesteden van de concessies. Deze marktconsultatie wordt uitgevoerd alvorens hier een besluit over is genomen.

1.2 Interactie met de markt

Tijdens de marktconsultatie wil MRDH op een proactieve wijze de dialoog aangaan met marktpartijen. MRDH ziet deze consultatie als een uitgelezen kans om vroegtijdig in contact te komen met belanghebbenden voor de concessieverlening(en) van de concessies. U krijgt inzicht in de werkwijze van MRDH, in de concessiegebieden en er bestaat de mogelijkheid tot het indienen van ideeën. Op deze wijze kan MRDH de concessieverlening(en) zo goed mogelijk afstemmen op de wensen uit de markt. Tevens kunnen de uitkomsten van de marktconsultatie mogelijk gebruikt worden ten behoeve van het opstellen van de Kadernota Openbaar Vervoer. De marktconsultatie richt zich daarbij op het verkrijgen van inzicht in de volgende onderwerpen:

- Planning
- Afbakening van de concessies
- Vervoerkundige aspecten
- Duurzaamheid
- Overname van materieel
- De benodigde informatie voor het opstellen van een inschrijving

Bovengenoemde onderwerpen zijn in hoofdstuk 4 vertaald naar concrete vragen.

MRDH stelt het zeer op prijs als marktpartijen een bijdrage willen leveren aan deze marktconsultatie.

1.3 Leeswijzer

Dit marktconsultatiedocument bestaat uit:

- In hoofdstukken 2 en 3 wordt ingegaan op het proces van de marktconsultatie en de administratieve voorwaarden;

- In hoofdstuk 4 zijn de vragen opgenomen waarop MRDH een antwoord wenst van de deelnemers aan de marktconsultatie.

2 Proces van de marktconsultatie

2.1 Uitvoering marktconsultatie

Deze marktconsultatie is aangekondigd op TenderNed (en via TenderNed ook op Tenders Electronic Daily). Via TenderNed kunnen marktpartijen het marktconsultatiedocument downloaden.

Aan de marktpartijen wordt gevraagd om in eerste instantie schriftelijk antwoord te geven op de vragen in hoofdstuk 4. Naar aanleiding van de schriftelijke beantwoording van deze vragen, kan MRDH een nadere toelichting vragen, die kan bestaan uit nadere gesprekken, maar MRDH is daar niet toe gehouden.

Gesprekken met marktpartijen zijn gericht op wederzijdse uitwisseling van informatie. De betrokken marktpartijen kunnen reacties en ideeën aandragen betreffende het onderwerp van de marktconsultatie. Tevens hebben de betrokken marktpartijen de mogelijkheid om het bedrijf en de visie te presenteren. Van elk gesprek wordt een vertrouwelijk gespreksverslag opgesteld dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de betreffende marktpartij. MRDH behoudt zich daarbij het recht voor om geen gedetailleerde terugkoppeling te geven van alle reacties en ideeën van marktpartijen.

MRDH stelt afsluitend een geanonimiseerd verslag op, waarin op hoofdlijnen de bevindingen zijn samengevat. Dit verslag zal in ruimere kring bekend worden gemaakt en later als bijlage bij de concessieverleningsdocumenten worden toegevoegd. Bedrijfsvertrouwelijke informatie van deelnemende marktpartijen wordt niet bekend gemaakt, tenzij MRDH hiertoe door wet- of regelgeving of een rechterlijke uitspraak wordt gedwongen.

Aan deelname aan de marktconsultatie kunnen marktpartijen geen rechten ontleen. MRDH is gerechtigd om deze marktconsultatie op elk moment te beëindigen.

Bij een eventueel gesprek met (een) marktpartij(en) zijn minimaal twee vertegenwoordigers van MRDH aanwezig. MRDH streeft naar zo groot mogelijke transparantie met betrekking tot de partijen waarmee eventuele gesprekken worden gevoerd. Alle bij de marktconsultatie betrokken personen bij MRDH hebben een gedragscode ondertekend, waarin is vastgelegd dat zij vertrouwelijk omgaan met de verkregen informatie.

2.2 Planning marktconsultatie

De planning van de marktconsultatie is vooralsnog als volgt:

Fase	Mijlpaal	Datum
1.	Aankondiging marktconsultatie op TenderNed	Donderdag 16 juni 2016
1b.	Rectificatie, incl. herziene marktconsultatiedocument (v.1.1)	Vrijdag 24 juni 2016
2.	Sluitingsdatum voor het indienen van de gevraagde schriftelijke informatie door marktpartijen	Donderdag 14 juli 2016
3.	Start eventuele gesprekken	Maandag 25 juli 2016
4.	Afronding eventuele gesprekken	Vrijdag 5 augustus 2016
5.	Afronding marktconsultatie	Vrijdag 12 augustus 2016

3 Administratieve voorwaarden

3.1 Informatie-uitwisseling

De communicatie ter zake van deze marktconsultatie dient schriftelijk te geschieden onder vermelding van 'Marktconsultatie inzake busconcessies MRDH' via de berichtenmodule van TenderNed gericht aan Mevrouw J. Weijdt.

3.2 Locatie

In principe zullen alle eventuele gesprekken tussen MRDH en deelnemers worden gehouden te:

Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Grote Marktstraat 43
2511 BH, Den Haag

Het kantoor van MRDH ligt op loopafstand van Den Haag centraal station.

3.3 Kostenvergoeding

De deelnemers aan de marktconsultatie kunnen geen aanspraak maken op enige vergoeding voor gemaakte kosten.

3.4 Gelijke informatie

Alle deelnemers ontvangen dezelfde informatie van MRDH. Dit is van toepassing op zowel eventuele mondelinge als schriftelijke informatie. Wanneer mondelinge informatie (om praktische redenen) een of meer deelnemers aan de marktconsultatie eerder bereikt dan anderen, zullen laatstgenoemde deze informatie uiterlijk ten tijde en in de vorm van het afsluitend verslag ontvangen. Twee documenten worden openbaar gepubliceerd. Het eerste is de aankondiging van de marktconsultatie. Het tweede is het verslag van de resultaten van de marktconsultatie in een rapportage.

3.5 Voorbehouden

Dit document is geschreven in het kader van een marktconsultatie en kan niet worden beschouwd als een uitnodiging om in te schrijven. Het heeft betrekking op de volgende busconcessies:

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

MRDH behoudt zich het recht voor om (a) de planning van de marktconsultatie zoals in dit document geschetst aan te passen en (b) het traject van de marktconsultatie tijdelijk of definitief te staken.

Door het deelnemen aan de marktconsultatie stemt de deelnemer onvoorwaardelijk in met het bepaalde in dit marktconsultatiedocument.

3.6 Rechten

Verkregen inzichten uit de marktconsultatie worden (waar relevant) gebruikt in de voorbereiding van de concessieverlening(en) door MRDH. MRDH behoudt zich evenwel het recht voor om deze inzichten niet of niet volledig te gebruiken.

Er kan geen enkel recht worden ontleend aan de informatie die wordt verstrekt in de context van de marktconsultatie. Zowel eventuele mondelinge informatie als schriftelijke

documentatie moeten worden gezien als algemene mogelijkheden/richtingen voor de concessieverlening(en).

3.7 Status informatie

De informatie betreffende de concessie(s) is – hoewel met zorg samengesteld – indicatief. MRDH wijst iedere aansprakelijkheid voor de onjuistheid en/of onvolledigheid van deze informatie van de hand. Deelnemers dienen zich, waar zij dit nodig of wenselijk achten, zelf en voor eigen rekening en risico op de hoogte te stellen van al hetgeen zij relevant achten in verband met hun deelname aan de marktconsultatie.

3.8 Karakter termijnen

Tenzij de marktconsultatiedocumenten uitdrukkelijk anders bepalen zijn de daarin aan deelnemers gestelde termijnen fatale termijnen. Bij overschrijding ervan treedt verval van recht in.

3.9 Melding onregelmatigheden

Indien een deelnemer meent dat informatie en/of een bepaling in dit marktconsultatiedocument en/of andere documenten onjuist, onrechtmatig of op andere wijze onregelmatig is, dient de deelnemer binnen vijftien dagen na ontvangst van het desbetreffende document MRDH schriftelijk te attenderen op die vermeende onjuistheid, onrechtmatigheid of onregelmatigheid. Als een deelnemer niet tijdig op de voorgeschreven wijze MRDH aldus heeft geattendeerd, heeft die deelnemer daarmee ieder recht jegens MRDH verwerkt voor zover verband houdende met de vermeende onjuistheid, onrechtmatigheid of onregelmatigheid.

3.10 Toepasselijk recht en geschillen

De verhouding tussen MRDH en de deelnemer wordt beheerst door het Nederlandse recht. Een vordering in verband met enige handeling en/of beslissing van MRDH, voor zover geen besluit in de zin van artikel 1:3 Awb, in het kader van de marktconsultatie – daaronder begrepen bekendmakingen of het stellen van voorschriften in dit marktconsultatiedocument en/of andere documenten, beslissingen gericht tot de deelnemer en/of uitnodigingen tot de marktconsultatie – dient aanhangig te zijn gemaakt bij de voorzieningenrechter te Den Haag binnen vijftien dagen na verzending van bekendmaking daarvan aan de deelnemer of, bij gebreke van zo een bekendmaking, binnen vijftien dagen nadat de deelnemer met de desbetreffende handeling en/of beslissing van MRDH bekend werd of redelijkerwijs bekend had moeten zijn. Indien niet tijdig en op deze wijze een vordering aanhangig is gemaakt, vervalt elk recht van de deelnemer om ten aanzien van de desbetreffende handeling en/of beslissing een vordering tegen MRDH in te stellen. Daarbij geldt onverminderd het bepaalde onder 3.9 van dit marktconsultatiedocument.

3.11 Prioriteit van documenten

In geval van strijdigheid tussen de aankondiging van de marktconsultatie en dit marktconsultatiedocument prevaleert dit marktconsultatiedocument.

4 Vragen aan marktpartijen

Teneinde aan de doelstellingen van de marktconsultatie te kunnen voldoen is in dit hoofdstuk een aantal vragen opgenomen die centraal staan in de marktconsultatie. De vragen zijn niet in volgorde van belangrijkheid opgenomen.

MRDH verzoekt u de vragen schriftelijk te beantwoorden en uw antwoorden via de berichtenmodule TenderNed naar MRDH te sturen. De uiterste datum voor het indienen van deze informatie aan MRDH is donderdag 14 juli 2016.

4.1 Vragen over de planning

Qua planning van de verlening van de concessies is MRDH voornemens om de concessieverleningprocedures zoveel mogelijk na elkaar te laten verlopen. Dit houdt in dat zodra het voorlopig gunningsbesluit voor de concessie Voorne-Putten en Rozenburg is verstuurd, de procedure voor de verlening van de concessie Regionaal busvervoer Haaglanden van start gaat. De vragen die MRDH ten aanzien van dit onderwerp bij de marktpartijen wil toetsen zijn de volgende:

1. Acht u bovenstaande constructie werkbaar waarbij direct na elkaar de procedure voor concessieverlening wordt gestart? Zo nee, hoeveel tijd zou er volgens u dan tussen het voorlopig gunningsbesluit voor de concessie Voorne-Putten en Rozenburg en de start van de concessieverleningsprocedure Regionaal busvervoer Haaglanden moeten zitten? En waarom?
2. Nadat een besluit tot concessieverlening heeft plaatsgevonden:
 - a. Welke doorlooptijd voor de implementatie heeft u minimaal nodig om een concessie zonder problemen te kunnen starten?
 - b. Verwacht u dat deze implementatietermijn voor beide concessies even lang zal zijn?
 - c. Wat is de impact van een transitiepad naar zero emissie busvervoer op de benodigde implementatietermijn?
 - d. Welke risico's voorziet u?

4.2 Vragen over de 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. De vragen die MRDH ten aanzien van dit onderwerp bij de marktpartijen wil toetsen zijn de volgende:

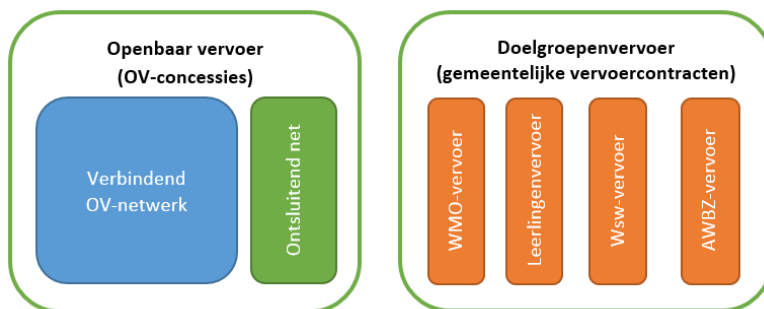
3. Hoe kijkt u aan tegen de huidige indeling en afbakening van de concessies en waarom?

4. Wat is voor u de optimale looptijd van de concessies en waarom? Welke factoren zijn voor u bepalend voor een optimale concessieduur?

4.3 Vragen over vervoerkundige aspecten

4.3.1. Huidige organisatie en het toekomstperspectief

De huidige organisatie van het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer binnen MRDH kan worden samengevat zoals in Figuur 1 is weergegeven. Wat betreft het openbaar vervoer kan er een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds het verbindende ov-netwerk en anderzijds het ontsluitende net:



Figuur 1. Huidige organisatie binnen MRDH

In het algemeen kan gesteld worden dat vooral busconcessies gekenmerkt worden door een combinatie van sterke verbindende buslijnen en zwakke(re) ontsluitende buslijnen. De verwachting is dat de ontwikkeling van een toename van reizigers op de verbindende lijnen en een afnemende vraag op ontsluitende lijnen de komende jaren verder zal doorzetten.

Indien MRDH mogelijkwerwijs besluit om te investeren in de kwaliteit van een aantal HOV-assen in de regio, dan kan deze ontwikkeling hierdoor worden versterkt. In dat geval zullen steeds minder reizigers in een regio een beroep doen op buslijnen die dicht bij hun huis en bestemming halteren. Dat afnemende gebruik kan er dientengevolge toe leiden dat bij dit ontsluitend openbaar vervoer mogelijk ritten en soms hele lijnen opgeheven moeten worden. Dit staat eveneens verder onder druk door technologische ontwikkelingen (bijvoorbeeld opkomst E-bike) en de introductie van alternatieve mobiliteitsdiensten (deelauto's, deeltaxi's).

Binnen OV-concessies zal zodoende de focus steeds meer op het verbindende net (kunnen) komen te liggen. De aandacht van de nieuwe concessiehouders zal dan ook vooral naar het verbindende net uitgaan. Het ontsluitende net gaat in dat geval een relatief steeds kleinere rol spelen.

5. Om het openbaar vervoer toekomstbestendig te houden, is 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. Wat is uw visie op het openbaar vervoersysteem? Wat is volgens u het toekomstperspectief van het openbaar vervoer voor de komende 10 jaar?

4.3.2. Integratiemogelijkheden

Wanneer het gaat om integratie tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, dan wordt vooral gekeken naar die specifieke (ontsluitende) buslijnen waarvan het gebruik afneemt, maar waarbij het argument is dat zij in een bepaalde basisbehoefte (= sociale functie) voorzien. Steeds vaker wordt *in dat verband* de term *basismobiliteit* gebruikt.

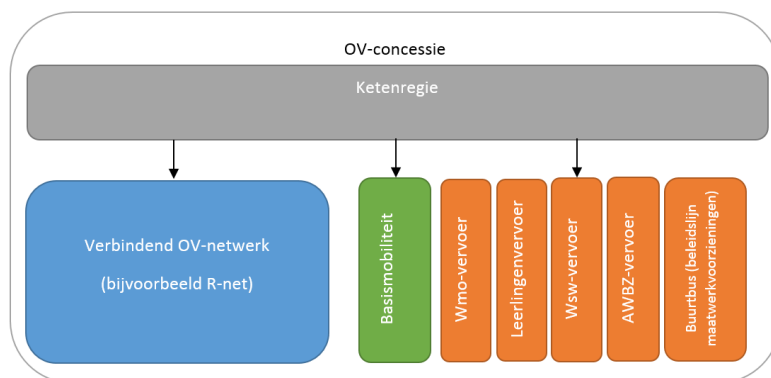
De verwachting is dat, gelet op de technologische ontwikkelingen en de alternatieve mobiliteitsdiensten, 'regulier' openbaar vervoer een steeds kleinere rol bij de invulling van de basismobiliteit zal gaan vervullen en er steeds meer ruimte komt voor alternatieve vervoersdiensten.

6. Op basis van bovenstaande:
 - a. Wat zou naar uw mening de scope moeten zijn van de concessies ten aanzien van het verbindend OV-netwerk, ontsluitende netwerk en basismobiliteit?
 - b. Zou een combinatie van doelgroepenvervoer met openbaar vervoer in de concessie moeten zitten of juist niet? En waarom wel/niet?
 - c. Wat betekent dat voor de concessiegebieden van MRDH?

7. MRDH ziet kansen om delen van het doelgroepenvervoer te integreren met het ontsluitend netwerk van het OV. Dit met als doel efficiëntere inzet van middelen.
 - a. Welke integratiekansen ziet u voor (onderdelen van) het doelgroepenvervoer in de OV-concessies?
 - b. Welke vormen van doelgroepenvervoer (zie Figuur 1) komen daarbij met name in aanmerking?
 - c. En welke rol verwacht u daarbij van MRDH?

4.3.3. Rollen van de concessiehouder

Met de andere invulling van basismobiliteit en de rol die andere mobiliteitsdiensten naast het regulier openbaar vervoer naar verwachting in de reisketen van mensen gaan spelen, verandert mogelijk ook de rol van de concessiehouder. De vraag is of het in de toekomst voor de concessiehouder nog volstaat om zich te focussen op 'zijn' OV-product of dat hij, als een soort ketenregisseur, ook een rol zou moeten gaan spelen bij het verbeteren van het voor- en natransport in samenhang met 'zijn' OV-product door de aansluiting op andere (openbaar) vervoerssystemen te optimaliseren. Dit kan bijvoorbeeld worden weergegeven door middel van Figuur 2:



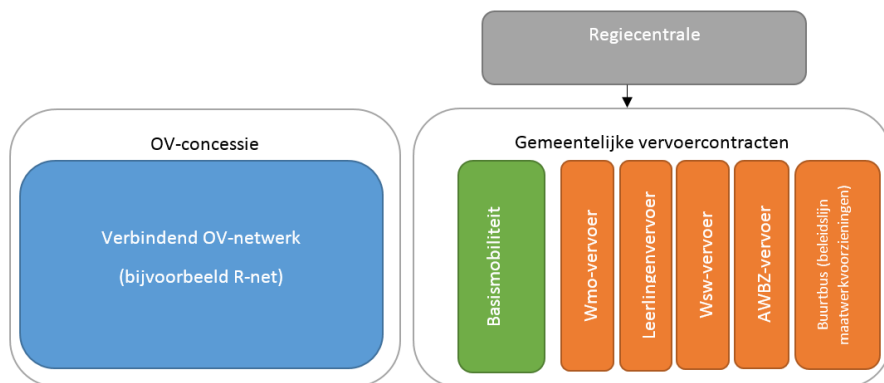
Figuur 2. Ketenregie en doelgroepenvervoer binnen de OV-concessie

Deze rol wordt mogelijk des te belangrijker en natuurlijker wanneer met het oog op de toekomstvastheid van het openbaar vervoer gekozen wordt voor een andere invulling van de basismobiliteit in concessiegebieden. Een meer flexibele, vraaggerichte invulling vraagt om een andere organisatie en regierol van de concessiehouder (meer dag-tot-dag in plaats van maand- en jaar planningen).

8. Op basis van bovenstaande:

- a. Welke rol kunt/wilt u als vervoerder vervullen als ketenregisseur?
- b. Welke voorwaarden zijn volgens u hiervoor van belang? Wat moet MRDH in haar concessiedocumenten vooral wel/niet opnemen om dit mogelijk te maken?

Een andere mogelijkheid is het vervoer ten behoeve van de basismobiliteit *buiten* de OV-concessies halen en te bundelen met een of meer onderdelen van het doelgroepenvervoer. In zo'n situatie kan een aparte (gemeentelijke) regiecentrale de basismobiliteit samen met andere onderdelen van het doelgroepenvervoer aansturen.



Figuur 3. Regiecentrale en basismobiliteit buiten de OV-concessie

9. Hoe kijkt u aan tegen het integreren van het ontsluitend netwerk met doelgroepenvervoer, maar dan *buiten* de concessie (zoals in Figuur 3 is weergegeven)?

10. Hoe ziet u de samenwerking tussen:

- a. de concessiehouder en de gemeenten, met de gemeenten in de rol als verantwoordelijke voor het doelgroepenvervoer?
- b. de concessiehouder en de gemeenten, met de gemeenten in de rol als wegbeheerder?

4.4 Vragen over duurzaamheid

Op 15 april 2016 hebben het ministerie van I&M, het IPO, de stadsregio Amsterdam en MRDH het bestuursakkoord 'zero emissie regionaal vervoer bussen' ondertekend. Hierin is onder andere gezamenlijk afgesproken dat vanaf 2025, of zoveel eerder als mogelijk, alle nieuwe openbaar vervoer bussen in Nederland emissievrij aan de uitlaat dienen te zijn en gebruik dienen te maken van 100% hernieuwbare energie.

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. Dit alles binnen de beschikbaar gestelde financiële middelen en met het behoud van een vooraf bepaalde voorzieningenniveau. MRDH vraagt:

- 11.** Welke mogelijkheden ziet u om volledig zero emissie OV te realiseren vanaf 2025? En welke mogelijkheden ziet u om het *zoveel eerder als mogelijk* te realiseren?
- 12.** Welke mogelijkheden ziet u om 100% hernieuwbare energie in te zetten vanaf 2025? En welke mogelijkheden ziet u om het *zoveel eerder als mogelijk* in te zetten?
- 13.** Er zijn verschillende zero emissietechnieken denkbaar, zoals bijvoorbeeld waterstof en elektrisch:
 - a. Welke mogelijkheden ziet u voor de verschillende aandrijftechnieken binnen de exploitatie van de concessies van MRDH?
 - b. Welke aandachtspunten op het gebied van infrastructuur en aandrijving voortvloeiend uit de keuze voor zero emissietoepassing wilt u meegeven aan MRDH?
 - c. Welke rol kan/moet MRDH daarin spelen?
 - d. Welke rol kunnen/moeten de gemeenten daarin spelen?
- 14.** Hoe ziet u de samenwerking met MRDH gedurende het transitiepad?
- 15.** Een mogelijkheid om de transitie vorm te geven, is om bij de start van de concessie geen geheel nieuw materieelpark te eisen, maar om het wagenpark stap voor stap te vervangen door zero-emissie bussen. Heeft u bij de start van de nieuwe concessieperiode de mogelijkheid om met bestaande EEV bussen te rijden of ander type materieel dat voldoet aan de geldende Europese emissienormen?
- 16.** Welke mogelijkheden ziet u om een concessie vanaf de start of tijdens de looptijd geheel of gedeeltelijk met 100% hernieuwbare energie uit te voeren? Welke brandstofsoorten en/of energiebronnen komen daarbij in aanmerking?
- 17.** Welke mogelijkheden ziet u om door middel van de inzet van vraaggericht vervoer tot vermindering van de CO₂-uitstoot van reizigerskilometers te komen?

4.5 Vragen over de overname van 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 twee waterstofbussen af. Deze twee waterstofbussen kunnen voor overname aangeboden gaan worden in dezelfde concessie als waar de 18 bussen dan ingezet zullen worden. De twee waterstofbussen hebben dan twee jaar in de dienstregeling gereden.

18. Welke informatie is nodig om bij de start van de concessie met deze bussen te gaan rijden?

19. Welke acties kan MRDH ondernemen en/of welke informatie kan MRDH in de concessiedocumenten opnemen om de overname van deze bussen bij de overgang van de desbetreffende concessie soepel te laten verlopen?

4.6 Vragen over 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.

20. Wat is de laatste concessie geweest waarvoor u zelf (als zittende vervoerder) informatie aan de overheid moest leveren? Welke informatie heeft u toen precies geleverd? En welke informatie heeft u eventueel geweigerd of onder protest geleverd en waarom?

21. Welke informatie met betrekking tot de uitvoering van de huidige concessies is voor u absoluut noodzakelijk om een inschrijving te kunnen doen? Kunt u per informatie-element aangegeven waarom deze informatie noodzakelijk is. Het gaat hierbij dus om minimaal noodzakelijke informatie en niet om informatie waarvan het leuk of handig is om hier ook over te kunnen beschikken!

4.7 Overige vragen

22. Voor MRDH is de samenhang van bus en rail van belang. Welke mogelijkheden ziet u om de samenhang tussen bus en rail te versterken?

23. Welke overige punten zou u mee willen geven aan MRDH voor de voorbereiding, concessieverlening(en) en uitvoering van de nieuwe concessie(s)?