



provincie
Zuid-Holland

Verslag Marktconsultatie

**EUROPESE AANBESTEDING OPENBAAR VERVOER
HOEKSCHE WAARD – GOEREE-OVERFLAKKEE
(HWGO)**

Verslag van de Marktconsultatie naar aanleiding van
Ontwerp Programma van Eisen

Datum: 23 februari 2024
DOS-2023-0005091

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
1.1	AANLEIDING EN CONTEXT	3
1.2	DOEL MARKTCONSULTATIE	3
1.3	LEESWIJZER	3
2	ALGEMENE AANDACHTSPUNTEN	4
3	BEANTWOORDING VRAGEN N.A.V. ONTWERP-PROGRAMMA VAN EISEN	5
3.1	ALGEMENE UITGANGSPUNTEN OPENBAAR VERVOER (HOOFDSTUK 3).....	5
3.2	HET MAATWERKVERVOER (PARAGRAAF 3.5)	8
3.3	TARIEVEN (PARAGRAAF 4.1).....	8
3.4	OV-BETAALSYSTEEM (PARAGRAAF 4.2)	9
3.5	NULEMISSIEVOERTUIGEN (PARAGRAAF 5.1).....	10
3.6	BONUSREGELING REIZIGERSGROEI (CONCESSIEBESCHIKKING)	11
4	PROCEDURE MARKTCONSULTATIE	12
4.1	PUBLICATIE MARKTCONSULTATIEDOCUMENT.....	12
4.2	GESPREKKEN.....	12
4.3	VERVOLG NA MARKTCONSULTATIE	12

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en context

De huidige concessie Hoeksche Waard – Goeree-Overflakkee die na een Europese aanbestedingsprocedure aan Connexxion is gegund, eindigt op 13 december 2025.

De provincie Zuid-Holland is gestart met de voorbereidingen voor de aanbesteding van de opvolgende concessie. Op 12 december 2023 hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland besloten een ontwerpversie van het Programma van Eisen vrij te geven voor advies en reactie. In het Ontwerp-Programma van Eisen (beschikbaar gesteld via Mercell) heeft de provincie de uitgangspunten voor de aanbesteding zoals vastgelegd in het door Provinciale Staten van de provincie Zuid-Holland op 8 november 2023 vastgestelde beleidskader 'Aanbesteding OV-concessie Hoeksche Waard – Goeree-Overflakkee (HWGO)' (beschikbaar gesteld via Mercell) uitgewerkt in concrete eisen die de provincie aan de uitvoering van de opvolgende concessie Hoeksche Waard – Goeree-Overflakkee stelt.

1.2 Doel marktconsultatie

Om bij de verdere uitwerking van de aanbestedingsdocumenten reacties van vervoerders te kunnen betrekken, voert de provincie een marktconsultatie uit. De provincie ziet deze marktconsultatie als middel om deze marktpartijen nog vóór de start van de aanbestedingsprocedure de gelegenheid te geven te reageren op de doelen die de provincie met de concessie Hoeksche Waard – Goeree-Overflakkee nastreeft en de eisen die de provincie aan de uitvoering van de concessie stelt. De provincie stelt het daarom zeer op prijs wanneer marktpartijen een bijdrage willen leveren. De uitkomsten van deze marktconsultatie gebruikt de provincie, net als de reacties van onder meer het reizigersoverleg, gemeenten en aangrenzende concessieverleners, waar relevant en mogelijk als input voor onder meer het definitief Programma van Eisen en het Bestek.

1.3 Leeswijzer

Dit document bevat een geanoniseerd verslag waarin op hoofdlijnen de bevindingen van de marktconsultatie zijn samengevat. Het document is verder als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 bevat een aantal algemene aandachtspunten die marktpartijen hebben meegegeven aan de provincie in de marktconsultatiegesprekken en de antwoorden op een aantal concrete vragen die de provincie in het kader van de marktconsultatie heeft gesteld met betrekking tot specifieke onderdelen van het Ontwerp-Programma van Eisen. Hoofdstuk 3 geeft het doorlopen proces van de marktconsultatie weer.

2 Algemene aandachtspunten

Alvorens op de in het consultatiedocument gestelde vragen werd ingegaan, is in de gesprekken aan deelnemende marktpartijen in algemene zin om aandachtspunten gevraagd die zij bij uitstek met de Provincie wilden delen. Daaruit kwam naar voren dat de planning weliswaar als krap, maar nog wel haalbaar wordt gezien. Verreweg de meeste partijen geven de voorkeur om het handhaven van de implementatietermijn boven de gedane suggestie om deze eventueel met een maand te verlengen door het inkorten van de inschrijftermijn.

Bepalende factor in de haalbaarheid is tijdige realisatie van de tank- en/of oplaadinfrastructuur, meer dan tijdige levering van nulmissiebussen die met deze implementatieperiode door de meeste marktpartijen als haalbaar wordt beschouwd. Marktpartijen geven aan dat extra voertuigen op waterstof als niet erg kansrijk worden gezien.

3 Beantwoording vragen n.a.v. Ontwerp-Programma van Eisen

In dit hoofdstuk zijn op hoofdlijnen de antwoorden op een aantal vragen opgenomen die de provincie met betrekking tot specifieke onderdelen van het Ontwerp-Programma van Eisen heeft gesteld, te weten:

- Algemene uitgangspunten Openbaar Vervoer (hoofdstuk 3)
- Het Maatwerkvervoer (paragraaf 3.5)
- Tarieven (paragraaf 4.1)
- OV-betaalsysteem (paragraaf 4.2)
- Nulemissievoertuigen (paragraaf 5.1)
- Bonusregeling reizigersgroei (Concessiebeschikking)

Deelnemers aan de marktconsultatie zijn verzocht alle (voor hen relevante) vragen schriftelijk te beantwoorden waarna de schriftelijke antwoorden in een vervolgesprek zijn doorlopen. Het stond deelnemers daarnaast vrij om ook op andere onderdelen van het Ontwerp-Programma van Eisen te reageren als zij daar aanleiding toe zagen.

3.1 Algemene uitgangspunten Openbaar Vervoer (hoofdstuk 3)

In paragraaf 1.1 en artikel 3.1.1 is opgenomen dat de concessiehouder voor de invulling van behoeften van (potentiële) reizigers navolgende vormen van openbaar vervoer kan inzetten:

- Vast Vervoer, met daarbij een onderscheid tussen R-netlijnen, Streeklijnen, eventuele HOV-lijnen (niet zijnde R-netlijnen), Scholierenlijnen, Nachtlijnen en Buurtbuslijnen; en
- Maatwerkvervoer.

Hoofdstuk 3 bevat een aantal kaders waarbinnen de concessiehouder deze vormen van (openbaar) vervoer kan invullen/doorontwikkelen. De provincie heeft met betrekking tot deze kaders de volgende vragen:

- 1. Hoe kijkt u aan tegen het creëren van een vervoersysteem bestaand uit Vast Vervoer, Maatwerkvervoer en eventuele Andere Mobiliteitsdiensten, waaronder doelgroepenvervoer, die allen onderdeel kunnen zijn van een ketenreis? Is voor u duidelijk hoe dit systeem moet gaan functioneren, hoe de afzonderlijke onderdelen van het systeem onderling samenhangen en wat de provincie met deze opzet van het systeem beoogt te bereiken?**

Antwoorden marktpartijen:

De Marktpartijen geven over het algemeen aan de samenhang tussen de verschillende onderdelen van het vervoersysteem duidelijk is. Een aantal marktpartijen geeft aan dat het Programma van Eisen nog niet geheel duidelijk maakt wat er van vervoerders verwacht wordt op het gebied van Andere mobiliteitsdiensten en doelgroepenvervoer. 1 marktpartij geeft het advies om een integratie met het doelgroepenvervoer mogelijk te maken, maar daar niet op te sturen bij het beoordelen van inschrijvingen om het level-playing field te waarborgen. 1 marktpartij geeft aan dat een reguliere lump-sum vergoeding voor het maatwerkvervoer minder passend is. Een

vergoeding per gemaakte rit zou beter passend zijn. 1 marktpartij geeft aan dat de kwaliteit in de concessie mede afhangt van de prestaties van de RET, omdat er veel overstappers zijn op Zuidplein. 1 marktpartij geeft aan dat ze liever wat minder scherpe grenzen zien aan de eisen in tabel 3.3, om maatwerk (bv. Een paar ritten per dag) mogelijk te maken.

2. In hoeverre is het geheel van eisen duidelijk die aan de bediening van het concessiegebied, bedieningsperioden en minimumfrequenties van R-netlijnen en andere lijnen en het Maatwerkvervoer?

Antwoorden marktpartijen:

De marktpartijen geven aan dat de eisen in de basis duidelijk zijn. 1 marktpartij geeft aan dat de rol die van de marktpartij wordt verwacht op het gebied van maatwerkvervoer en doelgroepenvervoer niet geheel duidelijk is.

3. Is het ambitieniveau omtrent het “toekomstbeeld” en de “HOV”-formule voldoende duidelijk omschreven?

Antwoorden marktpartijen:

De marktpartijen geven aan dat het ambitieniveau voldoende duidelijk is omschreven. 1 marktpartij geeft daarbij aan dat het opnemen van een wensbeeld in een Programma van Eisen enigszins verwarrend kan zijn en dat de provincie duidelijk moet aangeven bij welke punten het om een eis en bij welke punten het om een wens gaat. Daarbij wordt het advies gegeven om het toekomstbeeld een plek in het bestek te geven. 1 marktpartij geeft aan dat in het bestek duidelijk moet worden hoe de provincie dit wensbeeld wenst te realiseren (bij de start of na hoeveel jaar), hoe marktpartijen dit in hun inschrijving moeten opnemen en hoe de marktpartijen hierop beloofd kunnen worden.

4. Hoe kan de provincie zorgen dat de opzet en uitvoering van het Maatwerkvervoer voor reizigers duidelijk is en welke rol verwacht u zelf hierbij te kunnen spelen mocht u de nieuwe concessiehouder worden?

Antwoorden marktpartijen:

Marktpartijen geven aan dat op hoofdlijnen duidelijk is wel rol van ze verwacht wordt. 1 marktpartij geeft aan dat hoe meer vrijheid er wordt ingebouwd op het gebied van huisstijl en in te zetten voertuigen, hoe flexibeler de marktpartij kan zijn en hoe kostenefficiënter het systeem kan worden. Een andere marktpartij geeft juist aan dat het voor de duidelijkheid aan reizigers belangrijk is dat er sprake is van 1 systeem qua uitstraling, reisinformatie etc.

5. Zijn het uitgevraagde knooppuntenmodel voor de dienstregeling en de overwegingen van de provincie daarbij duidelijk? Zijn de implicaties van de knooppuntendienstregeling (zoals bijvoorbeeld gegarandeerde aansluitingen) voldoende beschreven? In hoeverre beperkt het uitgevraagde knooppuntenmodel voor de dienstregeling u bij het doen van een inschrijving en de doorontwikkeling van de Concessie?

Antwoorden marktpartijen:

Het knooppuntenmodel wordt door marktpartijen als duidelijk beschreven. Meerdere partijen geven aan ervaring te hebben met een dergelijk model en/of dat een dergelijk model past bij de

kenmerken van de concessie. 1 marktpartij geeft aan dat de eisen rondom een klokvastе dienstregeling belemmerend kunnen zijn, omdat de rijtijden in de spits daarmee ook maatgevend worden voor de rijtijden in de daluren. De consequentie kan zijn dat bussen buiten de spits regelmatig hun tijd moeten afwachten, dat kan tot ergernis bij reizigers leiden. 1 marktpartij geeft mee dat een knooppuntendienstregeling als nadeel heeft dat vertragingen door het hele netwerk door kunnen werken. 1 marktpartij adviseert om de huidige rijtijden als basis te nemen voor de inschrijvingen, met inbegrip van de rijtijden van en naar de tussentijdse knooppunten. 1 marktpartij vraagt om in het Programma van Eisen concreet te maken wat de provincie precies onder een aansluiting verstaat. 1 marktpartij adviseert om te bewaken dat er geen bevooroordeelung ontstaat in het gunningsmodel voor halteren op knooppunten ten nadele van het aanbieden van doorgaande lijnen.

6. In hoeverre heeft de mogelijke introductie van 30 km/u zones binnen en van 60 km/u zones buiten de bebouwde kom invloed op het voorzieningenniveau dat u kunt aanbieden en/of op het kunnen invullen van het knooppuntenmodel voor de dienstregeling?

Antwoorden marktpartijen:

Alle Marktpartijen geven aan dat het verlagen van de maximumsnelheid een negatief effect kan hebben op de exploitatie van het openbaar vervoer, doordat minder kilometers gereden kunnen worden met hetzelfde aantal DRU. In het licht van de gewenste knooppuntdienstregeling is het halen van rijtijden extra belangrijk.

Meerdere marktpartijen geven aan dat het gaat om een landelijke ontwikkeling waar de ov-sector mee te dealen heeft, het is daarbij zaak om de routes zo aantrekkelijk mogelijk te houden voor het ov (bijvoorbeeld door doorstroming te waarborgen, vri's te beïnvloeden en te voorkomen dat ingrijpende snelheidsverlagende maatregelen als drempels worden aangebracht).

1 Marktpartij vraagt of deze discussie op dit moment speelt op specifieke routes/locaties in het concessiegebied. Deze zijn niet bekend bij de provincie, aan de inliggende gemeenten wordt gevraagd om informatie aan te leveren over plannen op het gebied van infrastructuur, deze wordt bij het bestek gevoegd.

7. Om goed inzicht te krijgen in de kwaliteit van de aangeboden dienstregeling, verkent de provincie de mogelijkheid om tijdens de beoordelingsfase van de inschrijvingen een aantal aspecten van de dienstregeling in meer detail te (laten) analyseren. Daartoe overweegt de provincie om de aangeboden dienstregeling in een ander format te laten aanleveren (bijvoorbeeld in KV1). Hoe kijkt u daar tegenaan?

Antwoorden marktpartijen:

Alle marktpartijen zien mogelijkheden om deze informatie in de inschrijving op te nemen. 1 marktpartij geeft daarbij aan dat het weliswaar geen hele tijdrovende klus is, maar dat het wel moet passen binnen het inschrijvingsproces en dus op voorhand duidelijk moet zijn naar welke informatie de provincie op zoek is. 1 marktpartij geeft aan dat de dienstregeling in de inschrijving op begin- eind- en knooppunten volledig is, maar dat tussenliggende haltes in een later stadium worden ingelezen. 1 marktpartij geeft als advies mee om voorzichtig te zijn met een kwalitatieve analyse van de dienstregeling. De ontwerp-dienstregeling in de inschrijving is indicatief en moet

tijdens de implementatieperiode nog geoptimaliseerd worden, bovendien is deze 'slechts' voor het eerste jaar.

1 marktpartij adviseert om zorgvuldig om te gaan met een kwantitatieve beoordeling van bijvoorbeeld de aansluitingen in de dienstregeling, omdat marktpartijen hiermee onbedoeld gestimuleerd kunnen worden om het aantal aansluitingen te verhogen en daarmee lijnen te knippen/in te korten.

3.2 Het Maatwerkvervoer (paragraaf 3.5)

In paragraaf 3.5. worden eisen gesteld aan het Maatwerkvervoer. De provincie heeft met betrekking tot deze eisen de volgende vraag:

- 8. Ziet u gegeven de eisen die de provincie aan het Maatwerkvervoer stelt, mogelijkheden om concepten als belbus, Vlinder, Kolibrie, Delfthopper, AML-flex en ov-op-maat of vergelijkbare concepten als invulling van het Maatwerkvervoer aan te bieden? Zo nee, welke eisen beperken deze mogelijkheden? Bieden de eisen genoeg mogelijkheden om een systeem te ontwikkelen dat passend is bij de vervoervraag?**

Antwoorden marktpartijen:

Meerdere marktpartijen geven aan dat de eisen aan het maatwerkvervoer en de mogelijke invullingen daarvan helder zijn.

3.3 Tarieven (paragraaf 4.1)

De provincie hanteert een maximumtarief per kilometer, daarbinnen is het aan de concessiehouder om tot een evenwichtig assortiment van tarieven, reisproducten en vervoerbewijzen te komen. Daarnaast voorziet de huidige concessiehouder met het gratis Dal Vrij abonnement in een reisproduct waarmee sociale minima goedkoper dan wel gratis kunnen reizen. De provincie heeft hierover de volgende vragen:

- 9. Denkt u dat een OV tarief voor het hele vervoersysteem bestaande uit Vast Vervoer, Maatwerkvervoer en Andere Mobiliteitsdiensten, waaronder doelgroepenvervoer, mogelijk is? Zo ja, welke informatie heeft u dan eventueel daarvoor nodig? Zo nee, welke belemmering ziet u?**

Antwoorden marktpartijen:

Marktpartijen geven aan dat dit mogelijk is, maar een aantal partijen vraagt aandacht voor de kostenstructuur. De kosten voor de verschillende vormen van openbaar vervoer lopen uiteen, er moet goed nagedacht worden over welke prijs daar voor reizigers bij hoort. 1 partij geeft aan dat het maken van lange termijn afspraken met andere mobiliteitsdiensten een uitdaging kan zijn, omdat deze markt erg aan verandering onderhevig is.

- 10. Is het voor u nu mogelijk om een reisproduct waarmee sociale minima goedkoper dan wel gratis kunnen reizen aan te bieden? Zo ja, welke informatie heeft u dan eventueel daarvoor nodig? Zo nee, wat is voor u de belemmering?**

Antwoorden marktpartijen:

Alle marktpartijen geven aan een dergelijk product aan te kunnen bieden. Meerdere marktpartijen geven aan dat het indiceren van mensen die voor een dergelijk product in aanmerking komen, vanwege privacy-overwegingen bij de provincie of gemeenten moeten liggen. 1 marktpartij geeft aan dat er ook via andere kanalen dergelijke afspreken gemaakt zouden kunnen worden. 1 marktpartij geeft aan dat het wenselijk is om op voorhand inzicht te krijgen in de afspraken en het reisgedrag, zodat de marktpartij zich daarop kan voorbereiden.

3.4 OV-betaalsysteem (paragraaf 4.2)

Op dit moment wordt binnen de OV-sector volop gewerkt aan de invoering van EMV-betalen. In paragraaf 4.2 gaat de provincie vooralsnog uit van het naast elkaar bestaan van het OV-chipkaartsysteem en EMV-betalen. De provincie heeft in relatie tot het EMV-betalen de volgende vragen:

11. Wanneer verwacht u dat EMV-betalen de belangrijkste betaalvorm in het openbaar vervoer zal zijn en wat betekent dit voor de eisen die de provincie ten aanzien van het OV-betaalsysteem kan/moet stellen?

Antwoorden marktpartijen:

Marktpartijen geven aan dat EMV-betalen een belangrijke betaalvorm is. In het landelijke programma is gepland dat de OV-chipkaart eind 2025 'uitgezet' wordt, wat wellicht lastig samenvalt met de startdatum van de concessie. Daarnaast zijn er andere ontwikkelingen op betaalggebied die de sector verder onderzoekt. De Provincie geeft daarbij aan dat ze het aanbieden van een adequaat betaalsysteem bij de marktpartijen neer legt.

12. Welk effect zal de invoering van EMV-betalen hebben op de reizigersopbrengsten voor de concessie HWGO?

Antwoorden marktpartijen:

Meerdere marktpartijen geven aan dat er een negatief effect ontstaat door minder inkomsten uit gemakkaartjes. Daartegenover staat een positief effect doordat de drempel om van het openbaar vervoer gebruik te maken verlaagd wordt. Een aantal marktpartijen geeft aan geen significant effect te verwachten op de reizigersopbrengsten, bovenstaande effecten zouden elkaar grofweg opheffen of de verkoop van gemakkaartjes is nu al beperkt. 1 marktpartij geeft aan een lichte derving te verwachten, 1 marktpartij geeft aan dat op de gehele concessie termijn een positief effect te verwachten.

13. Wat betekent de invoering van EMV-betalen voor de in lid 8 van artikel 4.1.1 genoemde reisproducten (regioabonnementen) wanneer vervoerders met afgekochte reisrechten gaan werken?

Antwoorden marktpartijen:

Meerdere marktpartijen geven aan dat het leidt tot een logische en eerlijke structuur van de kosten voor reizigers. Een aantal marktpartijen geeft aan dat gedurende de transitie aandacht nodig is voor reizigers die significant nadeel ondervinden van de aanpassingen.

3.5 Nulemissievoertuigen (paragraaf 5.1)

De provincie eist dat vanaf de start van de concessie minimaal 85% van de afgelegde Dienstregelingkilometers met Nulemissievoertuigen wordt uitgevoerd. Daarbij geldt dat onder andere buurtbuslijnen en Maatwerkvervoer nog een aantal jaren met dieselmaterieel mogen worden uitgevoerd. Verder is de nieuwe concessiehouder verplicht om twintig Solaris Urbino 12 Hydrogen-bussen inclusief Productiemiddelen, onderdelen en bedrijfsinformatie over te nemen van de huidige concessiehouder. De provincie heeft hierover de volgende vragen:

14. Hoe kijkt u aan tegen het verduurzamen van lange lijnen, zoals de huidige lijnen 104 en 436, gelet op de huidige actieradius van de verschillende typen Nulemissievoertuigen en de beschikbare oplaad- en/of tankinfrastructuur? Zijn hiervoor aanvullende tank- en laadvoorzieningen nodig op eindpunten en zo ja denkt u deze voorzieningen dan tijdig te kunnen realiseren?

Antwoorden marktpartijen:

Meerdere marktpartijen zien risico's voor wat betreft het tijdig realiseren van laadinfrastructuur voor batterij-elektrische bussen en geven aan dat dit aspect het meest kritisch is qua planning. In de Hoeksche Waard zijn mogelijkheden om een netaansluiting te realiseren, op Goeree-Overflakkee niet. De eis van 85% wordt daarom als risicovol beschouwd, het zou er toe kunnen leiden dat marktpartijen het OV op Goeree-Overflakkee zo minimaal mogelijk invullen en eventuele extra's in de Hoeksche Waard aanbieden, om daarmee aan de geëiste 85% te komen. Het realiseren van opportunity charging op eindpunten van bovengenoemde lijnen kan tot een efficiëntere uitvoering leiden, maar is niet per se noodzakelijk voor het verduurzamen van deze trajecten. Een aantal partijen geeft aan dat de relatief beperkte hoeveelheid voertuigen misschien wel mogelijkheden biedt om van bestaande netaansluitingen gebruik te gaan maken, dat moet onderzocht worden. Een aantal partijen geven aan dat waterstof wellicht een optie is, maar dat dit tot nu toe kostbaarder is gebleken dan batterij-elektrisch. 1 partij geeft aan dat aangegeven moet worden of scholierenlijnen, versterkingsritten etc. ook worden meegenomen bij de berekening van dit percentage.

15. Welke mogelijkheden ziet u om buurtbuslijnen en Maatwerkvervoer met Nulemissievoertuigen uit te voeren? Op welke termijn is dit wat u betreft op zijn vroegst/in ieder geval haalbaar? Wat zijn de (potentiële) effecten hiervan, bijvoorbeeld voor de toegankelijkheid van de voertuigen?

Antwoorden marktpartijen:

Meerdere marktpartijen geven aan dat dit vraagstuk breed in de ov-sector speelt. Het is onwaarschijnlijk dat er bij de start van de concessie een buurtbus beschikbaar is die aan alle toegankelijkheidseisen voldoet, met een rijbewijs B te besturen is en stabiel en zonder veel efficiencyverlies als Nulemissievoertuig uitvoerbaar is.

16. Welke informatie heeft u voor het doen van een inschrijving absoluut nodig met betrekking tot de verplichte overname van de 20 waterstofbussen als bedoeld in artikel 5.1.1.?

Antwoorden marktpartijen:

1 marktpartij geeft aan dat de Handreiking Overnameregeling zero-emissiebusmaterieel een goed overzicht bevat van de noodzakelijke informatie.

Aanvullend daarop worden nog een aantal aspecten genoemd door 1 of meerdere partijen, zoals de onderhoudsgeschiedenis, de contractuele afspraken met leveranciers en de beschikbaarheid van het waterstoftankstation.

3.6 Bonusregeling reizigersgroei (Concessiebeschikking)

De provincie is voornemens om een bonusregeling in de Concessiebeschikking die de nieuwe concessiehouder extra moet stimuleren om reizigersgroei te realiseren. Op dit moment denkt de provincie aan een bonus van maximaal € 500.000 per jaar bovenop de exploitatiebijdrage. De gedachte daarbij is dat de concessiehouder voor deze bonus in aanmerking komt wanneer de toename van de reizigersaantallen in HWGO hoger is dan het landelijk gemiddelde, waarbij de provincie overweegt een onderscheid te maken naar de ontwikkeling op zogenaamde “dunne” lijnen en “dikke” lijnen. Met betrekking tot deze gedachten over een eventuele bonusregeling heeft de provincie de volgende vraag:

17. Hoe kijkt u aan tegen de aantrekkelijkheid en uitvoerbaarheid van een dergelijke bonusregeling en zijn er bepaalde overwegingen of inzichten die u daarbij aan de provincie wilt meegeven?

Antwoorden marktpartijen:

Een aantal marktpartijen geeft aan dat het sturen/prikkelen op reizigersgroei met een bonusregeling in principe niet nodig is, doordat de opbrengstverantwoordelijkheid bij de vervoerder ligt, wordt deze daar per definitie toe gestimuleerd. Daarnaast geeft een aantal marktpartijen aan dat ze zelf invloed kunnen hebben op reizigersgroei, maar dat een groot deel daarvan niet binnen de invloedssfeer van de vervoerder ligt (drukke op de weg, economie, infrastructuur, financiële maatregelen etc.). daarmee is het voor de vervoerder niet in te schatten of de bonus gedurende de concessie haalbaar is en zal de vervoerder er bij de inschrijving in beperkte mate van uit gaan dat hij extra middelen heeft om in te zetten.

De gewenste vergelijking met het landelijke gemiddelde is daarbij nog extra ingewikkeld, omdat de vervoerder daar geen invloed op heeft en op voorhand ook geen inschatting van kan maken. Bovendien is het de verwachting dat in grote delen van het land de autonome groei hoger zal liggen dan in het concessiegebied, wat het behalen van de bonus onwaarschijnlijk maakt.

Marktpartijen geven als alternatief aan dat een bonusregeling op de uitvoeringskwaliteit en/of 1 of meerdere reizigersoordelen in de KpVV OV-klantenbarometer beter geschikt zijn als prikkel. Op dergelijke aspecten kan de vervoerder zelf sturen, waardoor een inschatting gemaakt kan worden in hoeverre de bonus haalbaar is en het dus in de inschrijving kan leiden tot extra inzet.

4 Procedure marktconsultatie

De procedure voor deze marktconsultatie omvat de volgende stappen:

- | | |
|--|---|
| 1. Publicatie marktconsultatie | 22 december 2023 |
| 2. Aanmelden voor gesprek marktconsultatie | 17 januari 2024 uiterlijk 13:00 uur |
| 3. Schriftelijke reactie marktpartijen | 26 januari 2024 uiterlijk 16:00 uur |
| 4. Schriftelijke reactie ontwerp PvE | bij voorkeur 26 januari 2024,
Uiterlijk 1 februari 2024. |
| 5. Gesprekken marktconsultatie | 29 en 31 januari en 1 februari 2024 |

4.1 Publicatie marktconsultatiedocument

Deze marktconsultatie is op 22 december 2023 aangeboden voor publicatie. Vijf partijen hebben hierop gereageerd en hun schriftelijke antwoorden tijdig ingediend.

4.2 Gesprekken

De provincie heeft marktpartijen uitgenodigd voor een individueel gesprek. Deze gesprekken hebben plaatsgevonden van maandag 29 januari t/m vrijdag 2 februari.

4.3 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 Hoeksche Waard – Goeree-Overflakkee. De bevindingen van de marktconsultatie vormen input voor het definitief-Programma van Eisen en de overige aanbestedingsdocumenten. Relevante bevindingen zullen geanonimiseerd in de verschillende documenten worden opgenomen.