

Memo

Datum
24 september 2024

Zaaknummer
2023-016188

Blad
1 van 6

Aan

Arriva, EBS, Keolis, Qbuzz, Transdev

Kopie aan

Van

Provincie Gelderland
Gebiedsontwikkeling en Uitvoering

Onderwerp

Verslag marktconsultatie concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley

1. Introductie

De provincie Gelderland werkt aan de voorbereiding van de aanbesteding van de concessie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. Deze concessie loopt van eind juni 2026 tot en met eind juni 2036. Voor het zomerreces van 2024 is het ontwerp-Programma van Eisen ter besluitvorming voorgelegd aan Gedeputeerde Staten. Vervolgens was inspraak mogelijk door onder andere gemeenten en regio's. De planning is dat de aanbesteding in de tweede helft van november 2024 start en dat inschrijvers ongeveer 5 maanden de tijd krijgen om een aanbieding op te stellen. Gunning is voor het zomerreces van 2025 voorzien.

De provincie heeft besloten om een marktconsultatie te organiseren onder alle vervoerders. Er hebben in de weken 36 en 37 van 2024 gesprekken plaatsgevonden met 5 vervoerders:

- Arriva
- EBS
- Keolis
- Qbuzz
- Transdev

Vooraf is een vragenlijst gedeeld die alle vervoerders hebben ingevuld. In de gesprekken zijn de vragen verder besproken. Ook is ruimte gegeven om eigen aandachtspunten in te brengen. Van elk overleg is een kort verslag gemaakt en de resultaten zijn geanonimiseerd weergegeven in dit verslag.

2. Resultaten marktconsultatie

Wat vindt u van de overweging om het gehele beheer en onderhoud van de trolleyinfrastructuur bij de gemeente Arnhem te beleggen?

Twee vervoerders geven aan hier geen voorstander van te zijn en willen dat het dagelijks onderhoud bij de vervoerder blijft. Meerdere vervoerders verwachten discussies met de gemeente over de oorzaak van schades en wie voor de kosten moet opdraaien. Bijvoorbeeld: Komt de kapotte wissel door een fout van de chauffeur of is er sprake van achterstallig onderhoud door de gemeente? En hoe wordt omgegaan met het effect van verstoringen in de trolleyinfrastructuur op de rituitval, vervangend vervoer en gedeelde reizigersinkomsten? Het is in elk geval van belang dat tijdig inzicht wordt gegeven door de gemeente in de algehele conditie van de trolleyinfrastructuur.

Datum

24 september 2024

Zaaknummer

2023-016188

Blad

2 van 6

De situatie die in dit scenario ontstaat heeft parallellen met de ordening op het spoor waar ProRail de bovenleiding beheert. Toch zijn er enkele belangrijke verschillen. Als een trolleybus stil komt te staan op een druk punt, bijvoorbeeld bij Arnhem CS, ontstaat snel een lange rij bussen. Verder zitten bij de trolleyinfrastructuur wissels in de bovenleiding. Als daar storingen ontstaan kunnen die snel verholpen worden doordat de monteurs in dienst zijn bij de vervoerder. Vervoerders zien zeker de voordelen van het dicht bij de operatie houden van de monteurs.

Alle vervoerders geven aan dat er een Service Level Agreement moet zijn als de gemeente verantwoordelijk wordt voor al het beheer en onderhoud. Deze dient onderdeel te zijn van het aanbestedingsdossier. Hierin moeten normen staan voor de beschikbaarheid van de trolleyinfrastructuur, maar ook de maximale reactietijd die nodig is voor het oplossen van verschillende soorten verstoringen en afspraken over geplande werkzaamheden. Inschrijvers dienen een goed beeld kunnen vormen van de processen en risico's. Er ontstaat immers voor concessiehouders de onaantrekkelijke situatie dat zij verantwoordelijk zijn voor het goed functioneren van het vervoersysteem om zo een betrouwbare dienstverlening te leveren, maar geen directe controle hebben over een essentieel onderdeel van het vervoersysteem. Dit zal moeten worden gemitigeerd in de concessievoorwaarden.

Andere vervoerders geven aan dat ze zich juist wel iets kunnen voorstellen bij het neerleggen van al het beheer en onderhoud bij de gemeente, omdat hiermee een duidelijke rol- en risicoverdeling ontstaat tussen de gemeente en de vervoerder.

De provincie heeft tijdens de gesprekken nog een alternatief voorgesteld. Hierbij blijft de vervoerder het dagelijks onderhoud doen, maar het beheer en onderhoud van de trolleyinfrastructuur wordt uit de concurrentie gehaald. De monteurs die nu aan de bovenleiding werken worden door de zittende concessiehouder beschouwd als direct personeel als bedoeld in artikel 37 lid 1, onder a, Wp 2000, dat als zodanig ook over zal gaan naar de eventuele nieuwe concessiehouder. De vergoeding voor de monteurs zijn onderdeel van de exploitatiesubsidie. Voor kosten van materialen voor het dagelijks onderhoud aan de trolleyinfrastructuur wordt jaarlijks een aanvullende subsidie verleend door de provincie aan de vervoerder. Alle vervoerders geven aan dat deze constructie werkbaar kan zijn.

Wat vindt u van de mogelijkheid dat met CNG-bussen kan worden gereden en het risico ten aanzien van netcongestie niet in de markt wordt gelegd?

Alle vervoerders delen de zorgen van de provincie ten aanzien van netcongestie. Over de inzet van nieuwe CNG-bussen die op groen gas moeten rijden lopen de standpunten uiteen. Aan de ene kant zijn er vervoerders die hier geen voorstander van zijn en sneller stappen naar zero emissie willen zetten. Er is daarbij aangegeven dat er nog maar beperkt nieuwe CNG-bussen worden geproduceerd, omdat productielijnen worden gebruikt voor elektrische bussen. Dit heeft naar verwachting een prijsopdrijvend effect op CNG-bussen. Aan de andere kant zijn er vervoerders die aangegeven dat CNG-bussen in voldoende mate verkrijgbaar zijn. Er is één vervoerder die aangeeft dat het juist zeer goed is dat de mogelijkheid om met CNG-bussen te rijden mogelijk wordt gemaakt. De provincie (h)erkent daarbij de problemen rondom energievoorziening en speelt daar op een goede wijze op in.

Datum

24 september 2024

Zaaknummer

2023-016188

Blad

3 van 6

Wat vindt u ervan indien de gemeente Arnhem verantwoordelijk wordt voor het energiecontract?

Vervoerders geven aan dat dit alleen werkbaar is als de voorwaarden duidelijk beschreven zijn voor de volledige looptijd van de concessie. Er zijn daarbij duidelijke afspraken nodig hoe dit verbruik gemeten en afgerekend wordt. Toch hebben vervoerders wel verschillende bedenkingen geuit bij dit voorstel. Een overzicht:

- De provincie dient tijdens de aanbesteding duidelijkheid te verschaffen over het tarief van de stroom die de gemeente heeft ingekocht, anders kunnen inschrijvers dit niet goed verwerken in hun bod. Ook zullen inschrijvers tijdens de aanbesteding het energiecontract willen inzien om overige risico's te kunnen bepalen.
- Hoe gaat de provincie om met rituitval door stroomuitval op Arnhems grondgebied? Wie draagt de verantwoordelijkheid? Kan de concessiehouder een eventuele boete veroorzaakt door stroomuitval verhalen op de gemeente? En hoe wordt omgegaan met gedeelde reizigersopbrengsten?
- Kan de gemeente net zo scherp energie inkopen als een vervoerder?
- De energie-indexatie loopt middels de LBI-bus elektrisch. Hoe wordt geborgd dat fluctuaties in de energieprijzen bij de gemeente in lijn blijven lopen met de LBI-index bus elektrisch?
- Hoe wordt geborgd dat de gemeente altijd voldoende stroom beschikbaar heeft voor het openbaar vervoer?
- Hoe borgt de gemeente dat er voldoende ruimte is voor afwijkingen in het verbruik en er voldoende ruimte is om groei op te vangen?

Op welke wijze kan de provincie u als concessiehouder/inschrijver uitdagen de transitie naar zero emissie te versnellen rekening houdend met de wens dat het transitiepad op een uitvoerbare en financieel verantwoorde wijze zal plaatsvinden?

Twee vervoerders spreken uit dat de introductie van zero emissie in 2030 mogelijk moet zijn, ondanks de netcongestie. Hierbij wordt erop gewezen dat er naast de reguliere aansluitingen ook gedacht kan worden aan andere oplossingen om aan stroom te komen. Hierbij zijn batterijen en aggregaten op remises, aansluitingen bij zonneparken of gebruik van bestaande aansluitingen met restcapaciteit bij andere bedrijven genoemd.

Er is ook één vervoerder die gezien de netcongestie het afraadt om de inschrijvers te stimuleren om de transitie naar zero emissie te versnellen. Gezien de huidige gecontracteerde vermogens op de stallingen kan een stimulering leiden tot inschrijvingen die zeer uitdagend, zo niet onmogelijk, zijn om uit te voeren. Een aangedragen oplossing is om tijdens de concessie op basis van openboekcalculatie het gesprek aan te gaan over zero-emissiebussen.

Er zijn tijdens de gesprekken voorbeelden gegeven van vertragingen bij netbeheerders. In één geval is een aansluiting toegezegd door een concessieverlener, maar bleek de planning toch uit te lopen. Een andere vervoerder wijst op het risico dat 2029 niet wordt gehaald door TenneT en Liander. In een ander concessiegebied wordt al gesproken over een nieuwe aansluiting in 2032.

Datum

24 september 2024

Zaaknummer

2023-016188

Blad

4 van 6

Twee vervoerders spreken expliciet uit dat het mogelijk is om de doelen uit het Bestuursakkoord Zero Emissie te halen. Er wordt daarbij geadviseerd om inschrijvers te stimuleren de transitie naar zero emissie zo spoedig mogelijk te effectueren. Dit kan alleen maar door hiervoor gunningpunten toe te kennen (voor o.a. het tijdspad van de transitie, het aantal bussen en CO₂-uitstoot). Er dient daarbij wel sprake te zijn van een overnameregeling voor zero-emissiebussen en de bijbehorende laadinfrastructuur.

Het is onhaalbaar bij de start van de concessie allemaal nieuwe elektrische bussen te hebben. Er is dan ook een flinke vloot gebruikte bussen nodig. De zittende vervoerder beschikt over een grote vloot bussen. Andere vervoerders hebben verschillende meningen over de beschikbaarheid van veel bestaande bussen bij de bestaande concessie. Het varieert van 'uitdagend' tot 'geen probleem'.

Alle vervoerders onderschrijven dat het aanvragen van nieuwe netaansluitingen voor de remises in Arnhem, Bommel en Nijmegen een goed idee is. Op basis van een aanvraag door de gemeente blijkt dat de netaansluiting in Q1 2026 gerealiseerd kan worden, maar dat dan nog niet voldoende stroom (transportcapaciteit) kan worden aangeboden. Aan de andere kant is het voordeel dat er dan mogelijk wel een kans kan worden benut als Liander toch tijdsgeboden contracten gaat aanbieden in gebieden met TenneT-netcongestie zoals het concessiegebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley.

Er is aandacht gevraagd voor de inzet van waterstofbussen. Ondanks dat de kosten van waterstof hoog zijn en er een inzetbeperking geldt in Arnhem, moet dit niet zomaar terzijde worden geschoven als optie.

Wat vindt u van de ontwikkelruimte die u krijgt?

De indeling in A-, B- en C-lijnen is volgens alle vervoerders werkbaar. Vervoerders benadrukken allemaal het belang van voldoende ontwikkelvrijheid. Dat past bij de keuze waarbij de vervoerder opbrengstverantwoordelijk wordt. Verschillende vervoerders willen daarom meer ontwikkelvrijheid, zeker bij A- en C-lijnen. A-lijnen zijn lijnen met veel reizigers en relatief goede opbrengsten, dus daar kan vanaf de start van de concessie een verschil worden gemaakt. Rond scholierenlijnen zien vervoerders kansen voor optimalisaties in situaties waar onderwijsinstellingen nu ook door het regulier netwerk worden bediend. Aan de andere is ook aangegeven de dienstregelingen voor scholierenlijnen en buurtbussen te bevroeren voor de eerste 1,5 jaar, zodat er rust en duidelijkheid is.

Op dit moment rijden er gelede bussen op de drukke lijn naar campus Heijendaal. Er is door een vervoerder de vraag gesteld hoe wordt aangekeken tegen de inzet van dubbelgeleed materieel op de drukke lijn naar campus Heijendaal.

Er is ook gevraagd om meer ontwikkelruimte binnen het Tarievenhuis Oost. Tarieven zijn een belangrijk middel om reizigers te stimuleren om (meer) gebruik te maken van het OV, en kunnen hier heel gericht voor worden ingezet. Denk bijvoorbeeld aan een speciaal aanbod voor nieuwe bewoners van een nieuwbouwwijk.

Datum

24 september 2024

Zaaknummer

2023-016188

Blad

5 van 6

Kunt u uit de voeten met een vervoerplan voor bijna 1,5 jaar? Zo nee, hoe zou u dit graag anders zien en waarom?

Alle vervoerders kunnen uit de voeten met het vervoerplan voor 1,5 jaar. Wel wordt aandacht gevraagd om momenten in te bouwen om aanpassingen door te voeren. Dit kan aan de orde zijn als NS de tijden aanpast in december met negatieve impact op aansluitingen. De kans hierop lijkt beperkt door de hogere frequenties van treinen. Een aanpassing kan ook aan de orde zijn wanneer rijtijden in de praktijk toch niet haalbaar blijken.

Een andere opmerking is dat er een vervoerplan wordt gevraagd voor 1,5 jaar, maar jaarplannen voor marketing, sociale veiligheid en tarieven. De suggestie is daarbij gedaan om alle plannen voor 1,5 jaar uit te vragen zodat alles synchroon blijft lopen.

Overige aandachtspunten

De mogelijkheid is geboden aan vervoerders om zelf aandachtspunten te benoemen. Hieronder een overzicht van de ingebrachte punten.

- Alle vervoerders benadrukken het belang de tijdige beschikbaarheid van een complete set data over verschillende jaren zijn benoemd. Met name reizigersopbrengsten en bezettingsdata zijn expliciet benoemd.
- Er wordt verzocht duidelijkheid te geven omtrent de brandveiligheid van de verplicht gestelde locaties en daarbij aan te geven welk deel van de brandveiligheid de eigenaar van de locatie verzorgt, en welk deel de concessiehouder.
- Het maken van een aanbidding kost veel tijd en geld voor een vervoerder. De provincie wordt uitgedaagd kritisch te vragen naar het aantal en de inhoud van toetsings- en gunningscriteria. Denk goed na over wat echt belangrijk is.
- Meerdere vervoerders wijzen erop dat de concessies Oost-Brabant en Arnhem-Nijmegen-Foodvalley samen op de markt komen. Dit zijn twee grote tenders en kan betekenen dat moet worden gekozen.
- Er wordt gevaagd om een bepalingen over hoe om te gaan met majeure ontwikkelingen, zoals de herijking van de studenten ov-kaart en pandemieën.
- Kijk kritisch naar de bepalingen over sociale veiligheid en borg dat geen concurrentie plaatsvindt op sociale veiligheid.
- Overweeg een plan te vragen waarin de kwaliteit van de bedrijfsvoering wordt beschreven en waarbij het bedrijf wordt beoordeeld op de Prestatielader Sociaal Ondernemen, circulariteit, Maatschappelijke Verantwoord Ondernemen, duurzaamheid, en de CO2-ladder.
- Is het wel echt nodig om een bankgarantie te vragen bij de inschrijving? Dit kost veel tijd en energie tijdens de aanbestedingsprocedure.

3. Conclusies

Op basis van de vijf gesprekken kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

1. De meningen onder vervoerders zijn verdeeld over de vraag of het een goed idee is om al het beheer en onderhoud van de trolleyinfrastructuur door de gemeente te laten

Datum

24 september 2024

Zaaknummer

2023-016188

Blad

6 van 6

doen. Twee vervoerder geven aan dat ze dit niet zitten, omdat ze daarmee grip verliezen op de continuïteit van het OV en anders veel discussies verwachten over de afhandeling van storingen en schades. Anderen zijn positiever en geven aan dat er dan juist een scherpe verdeling van verantwoordelijkheden ontstaat. Wel geven alle vervoerders aan dat er een SLA van de gemeente moet zijn bij de start van de aanbesteding. De meeste vervoerders zien voordelen aan het houden van de monteurs bij de vervoerder. Het scenario waarbij de vervoerder verantwoordelijk blijft voor het dagelijks onderhoud aan de trolleyinfrastructuur en jaarlijks de kosten in rekening mag brengen bij de provincie voor de materialen die nodig zijn voor het dagelijks onderhoud wordt als werkbaar gezien.

2. Vervoerders hebben verschillende bedenkingen geuit over het idee waarbij de gemeente stroom gaat doorleveren. Er is een voorkeur onder vervoerders om zelf het energiecontract voor het OV in Arnhem te regelen, omdat ze dan grip hebben op zowel de prijs als het aanbod van stroom. Indien de gemeente de stroom gaat doorleveren, dan moeten de voorwaarden daarbij voltrekt duidelijk zijn aan de voorkant.
3. Er zijn verschillende standpunten over de inzet van CNG-bussen. Drie vervoerders zijn kritisch hierover, waarvan twee aangeven sneller naar zero emissie toe te willen werken. Twee andere begrijpen de keuze, waarvan één het zelfs toejuicht.
4. Er zijn verschillende standpunten over zero emissie. Er zijn vervoerders die denken dat het mogelijk is dat in 2030 alles zero emissie is, ondanks de netcongestie. Aan de andere kant is ook aangegeven te waken voor te rooskleurige beloftes rond zero emissie, waarbij het advies is juist de tijd te nemen.
5. De indeling in A-, B- en C-lijnen is prima werkbaar, wel wordt gevraagd om meer ontwikkelruimte vanaf de start. Een vervoerplan voor de periode van 1,5 is werkbaar, mits er flexibiliteit mogelijk is tijdens de uitvoering.