

# Marktconsultatiedocument

Openbaar vervoer Zeeland

**Datum: 08 maart 2021**

**Versie: finaal**

## Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
1.1 De provincie Zeeland – het gebied .....	3
1.2 Openbaar vervoer in Zeeland .....	3
1.3 Overig vervoer in Zeeland .....	4
1.4 Visie Zeeland naar de toekomst.....	4
1.5 Doel marktconsultatie.....	6
1.6 Leeswijzer.....	7
Hoofdstuk 2 Procedure .....	8
2.1 Definitie.....	8
2.2 Voorbehouden .....	8
2.3 Communicatie .....	8
2.4 Procedure marktconsultatie .....	9
Hoofdstuk 3. Vragen .....	11
3.1 Open vraag aantrekkelijkheid uitvoering openbaar vervoer .....	11
3.2 Effecten Covid-19.....	11
3.3 Vragen met betrekking tot procedures en ontwikkelfunctie in aanbestedingsproces .....	11
3.4 Vragen met betrekking tot ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid in de uitvoering.....	12
3.5 Vragen met betrekking tot de overgang naar zero emissie vervoer: transitie en concessieduur .....	14
3.6 Vragen met betrekking tot financiering oplaadinfrastructuur en rijdend materieel .....	14
3.7 Vragen met betrekking tot OV-knooppunten en aanleg laadinfrastructuur .....	15
3.8 Tot slot .....	16

## 1. Inleiding

### 1.1 De provincie Zeeland – het gebied

Zeeland is voor Nederlandse begrippen een dunbevolkt gebied. Er is een netwerk van kleinere steden (Goes, Middelburg, Vlissingen, Terneuzen, Zierikzee) waar de grotere voorzieningen zoals hoger en middelbaar onderwijs en ziekenhuiszorg zich concentreren. Economisch zijn de havens, die onderdeel uitmaken van North Sea Port, met de daar gevestigde grootschalige industrie de economische motor. Daarnaast heeft Zeeland een sterke toeristische sector. In totaal is er sprake van 18 miljoen toeristische overnachtingen per jaar, waarbij 12 miljoen zich concentreren in de gemeenten langs de kust (Schouwen-Duiveland, Noord-Beveland, Veere, Vlissingen en Sluis). De ruimtelijke structuur van Zeeland met afwisselend land en water maakt dat er een grote afhankelijkheid is van verbindingen via bruggen, tunnels, dammen en keringen. Daarbij gaat het binnen Zeeland om de Zeelandbrug, Vlaketunnel, Westerscheldetunnel, Sluiskiltunnel en Oosterscheldekering, maar ook verbindingen naar omliggende gebieden zoals via de Thoolse brug, Grevelingendam en Brouwersdam. Die ruimtelijke structuur zorgt voor langere af te leggen afstanden tussen gebieden. Rond Zeeland is er sprake van een stedenring, met onder andere Rotterdam, Dordrecht, Bergen op Zoom, Roosendaal, Breda, Antwerpen, Gent en Brugge. Verbindingen zijn dan ook tevens op deze steden gericht.

### 1.2 Openbaar vervoer in Zeeland

Het openbaar vervoer in Zeeland bestaat uit:

- Spoorvervoer
- Westerschelde Ferry
- Regionaal openbaar vervoer per bus

#### **Spoorvervoer**

Het ministerie van I&W (en niet de provincie Zeeland) is opdrachtgever van het nationale spoorvervoer. Enkel het middendeel van Zeeland is direct ontsloten met de spoorverbinding Vlissingen-Roosendaal. Per dienstregeling 2022 is er sprake van een model met drie treinen per uur: een intercity Vlissingen-Amsterdam, een sprinter Vlissingen-Amsterdam (na Roosendaal intercity) en een sprinter Vlissingen-Roosendaal.

#### **Westerschelde Ferry**

Dit is het fietsvoetveer tussen Vlissingen en Breskens. Dit speelt een belangrijke rol in het gehele OV-netwerk, maar is geen deel van de openbaar vervoer concessie. Uitvoering gebeurt momenteel door de Westerschelde Ferry B.V..

#### **Regionaal openbaar vervoer per bus**

De provincie Zeeland is OV-autoriteit en daarmee verantwoordelijk voor het regionale openbaar vervoer in Zeeland. Dit regionale openbaar vervoer is aanbesteed door de provincie Zeeland in de vigerende concessie openbaar vervoer over de weg Zeeland 2015 - 2024<sup>1</sup>. De Concessie betreft het exclusieve recht om, met uitsluiting van anderen, Openbaar Vervoer per Bus, per Buurtbus en,

---

<sup>1</sup> Zie voor het volledige programma van eisen; <https://www.zeeland.nl/digitaalarchief/zee1301032>

indien daartoe in de toekomst door de Concessieverlener besloten zou worden, per Auto te verrichten in het Concessiegebied.

De vigerende openbaar vervoer concessie Zeeland bestaat uit bussen die zowel steden verbinden als kernen ontsluiten. De concessie openbaar vervoer omvat **niet**:

- Haltetaxi;
- Westerschelde Ferry, het fietsvoetveer tussen Vlissingen en Breskens;
- Openbaar Vervoer per Auto en/of Bus dat dient als tijdelijke vervanging van de treindiensten en/of Fietsvoetveer binnen Zeeland;
- Doelgroepenvervoer onder verantwoordelijkheid van gemeenten.

De ontwikkelfunctie en de opbrengstverantwoordelijkheid liggen in de vigerende concessie bij de vervoerder. De vigerende concessie wordt uitgevoerd met 12 geledebussen, 149 standaard bussen en 22 buurtbussen. Het gemiddeld aantal instappers per jaar is circa 4.8 miljoen. Binnen de concessie worden 248.000 dienstregelingsuren (dru's) gereden en er is een jaarlijkse provinciale exploitatiebijdrage van circa 15 miljoen Euro (peiljaar 2019). Daarmee is de concessie Zeeland in Nederland een relatief kleine concessie.

### 1.3 Overig vervoer in Zeeland

De gemeenten in Zeeland kopen vraagafhankelijk vervoer in. Vraagafhankelijk vervoer is geen deel van de openbaar vervoer concessie. In Zeeland is de Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland (GVZ) verantwoordelijk voor de operationele taken van het vraagafhankelijke vervoer waaronder het doelgroepenvervoer en de haltetaxi. Ook de opbrengstverantwoordelijkheid is bij het vraagafhankelijke vervoer een publieke taak.

### 1.4 Visie Zeeland naar de toekomst

De provincie Zeeland heeft samen met gemeenten en diverse andere stakeholders in 2020 gesproken over de richtingen naar de toekomst. Dat heeft geleid tot intenties voor de toekomst. **Daar waar in dit document gesproken wordt over de intenties van de provincie Zeeland wordt hiermee bedoeld de intenties van de provincie Zeeland, de gemeenten en de diverse andere stakeholders.** De provincie Zeeland heeft de intenties als richtinggevende keuzen vastgesteld in de Richtingennotitie Slimme Mobiliteit, die als bijlage is bijgevoegd. Samengevat:

- ✓ **Mix van lijn- en dienstregelingsgebonden snelle verbindingen openbaar vervoer en flexibel vervoer**
- ✓ **Ontwikkelrol bij de overheid, ook voor openbaar vervoer**
- ✓ **Flexibele invulling van de concessie openbaar vervoer**
- ✓ **Overgang naar zero emissie openbaar vervoer**

#### ***Mix van lijn- en dienstregelingsgebonden snelle verbindingen openbaar vervoer en flexibel vervoer***

Het gehele mobiliteitssysteem – waarvan het openbaar vervoer een onderdeel is – wordt in Zeeland doorontwikkeld. Conform het OV toekomstbeeld wordt de rol van flexibele systemen in Zeeland groter, maar blijven snelle lijn- en dienstregelingsgebonden verbindingen tussen grote knooppunten en steden binnen en buiten Zeeland van groot belang.

De vigerende concessie openbaar vervoer kent als uitgangspunt dat het openbaar vervoer zowel een verbindende als ontsluitende functie heeft, waardoor lijn- en dienstregelingsgebonden bussen via vele kleine kernen rijden. Reizigers zullen in het toekomstbeeld van Zeeland niet met lijn- en dienstregelingsgebonden bussen maar met eigen of flexibel vervoer naar een knooppunt of lokale bestemming reizen. OV-knooppunten zorgen daarbij voor de aansluiting tussen het flexibel en fijnmazig systeem en het netwerk van snelle lijn- en dienstregelingsgebonden bussen.

### **Ontwikkelrol**

De intentie van Zeeland is om ook de ontwikkelrol van het openbaar vervoer bij de overheid te leggen. Dit wordt beoogd via een Mobiliteitscentrale Zeeland, waarin gemeenten en provincie participeren. Zie het bijgesloten rapport "*Verkenning doorontwikkeling Gemeentelijke Vervoercentrale Zeeland*". De gedachte hierachter is dat door het beleggen van de integrale ontwikkelverantwoordelijkheid over de hele keten, flexibele fijnmazige mobiliteit en het snelle lijn- en dienstregelingsgebonden net van bussen met elkaar kunnen worden uitgewisseld, afhankelijk van hoe de vraag van de reizigers zich ontwikkelt. Samengevat: de overheid stuurt op de schakelpunten van vast en flexibel vervoer.

Hoewel de ontwikkelrol bij de overheden komt te liggen, wordt vanwege de snelle ontwikkelingen op mobiliteitsgebied, zowel in aanbestedingsproces als in uitvoering gezocht naar innovatieve mogelijkheden om flexibiliteit samen met de openbaar vervoerder in te vullen.

Verbindingen uit het huidige busnetwerk kunnen alleen versneld worden wanneer de aansluitingen met het flexibele vervoer is georganiseerd. Flexibel is hierbij gedefinieerd als vraagafhankelijk: het vervoer rijdt niet als er geen vraag is.

In de verdeling van de kosten zal een groter deel van wat nu het provinciale OV-budget is worden ingezet op dit flexibele fijnmazige systeem. Een grove inschatting is dat in 2025 op jaarbasis 162.000 dru's aan lijn- en dienstregelingsgebonden busdiensten gereden zullen worden.

Eind 2024 zullen de aansluitingen tussen het vaste en het flexibele systeem waarschijnlijk nog niet overall voldoende zijn, waardoor in de eerste jaren van een nieuwe concessie de opbouw van het fijnmazige flexibele systeem samen zal gaan met de ombouw naar snelle verbindingen. Flexibiliteit is voor de provincie dan ook een belangrijk aspect.

### **Flexibele invulling van de concessie openbaar vervoer**

Flexibiliteit is voor de provincie een belangrijk aspect; het contract met de openbaar vervoerder zal ruimte moeten bieden voor ontwikkelingen - zoals autonoom rijdende voertuigen - en moeten kunnen ademen met flexibele vervoervormen; waar weinig of afnemende vraag is flexibele vervoervormen inzetten, waar voldoende toenemende vraag is een vaste bus inzetten. Zeeland streeft ook naar ruimte voor innovatieve vervoerders die proactief flexibele vormen kunnen ontwikkelen, zodat hybride flexibele vormen tussen snel lijn- en dienstregelingsgebonden openbaar vervoer en vraagafhankelijk vervoer tot stand kunnen komen. Een voorbeeld van zo'n innovatieve hybride vorm is het concept van de Texelhopper<sup>2</sup> die zowel een vaste lijn- en dienstregelingsgebonden verbinding als flexibiliteit biedt. Belangrijk is dat zowel het openbaar

---

<sup>2</sup> <https://www.texelhopper.nl/nl/onze-routes/flexibele-route>

vervoer als het flexibele vervoer MaaS-waardig moeten zijn. Dit betekent onder andere dat via MaaS-platforms moet kunnen worden betaald<sup>3</sup>.

Richtinggevende keuze is dat het snelle lijn- en dienstregelingsgebonden openbaar vervoer deel wordt van de openbaar vervoer concessie; doelgroepenvervoer en deelmobiliteitsconcepten zoals deelauto en deelfiets niet. Zeeland is zoekende om hybride flexibele vormen tussen snel lijn- en dienstregelingsgebonden openbaar vervoer en vraagafhankelijk vervoer al dan niet onderdeel van de concessie openbaar vervoer te laten zijn.

### **Overgang naar zero-emissie openbaar vervoer**

Met het ondertekenen van het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer heeft de provincie Zeeland de ambitie dat vanaf 2025 alle nieuwe ov-bussen zero emissie zijn en vanaf 2030 álle bussen<sup>4</sup>.

## 1.5 Doel marktconsultatie

Zeeland ziet deze marktconsultatie als een mogelijkheid om vroegtijdig in contact te komen met belanghebbenden voor de uitvoering van het openbaar vervoer. Met de marktconsultatie wil de provincie marktpartijen laten reflecteren op de richtinggevende keuzes met als doel (a) daar waar nodig bij te stellen en (b) de input te gebruiken voor zowel de nadere uitwerking van de uitgangspunten voor het openbaar vervoer in de komende concessieperiode als voor de regionale mobiliteitsstrategie. De provincie stelt het dan ook zeer op prijs wanneer marktpartijen middels het beantwoorden van de vragen in deze consultatie een bijdrage willen leveren aan het verkrijgen van de door Zeeland gewenst inzage.

Zeeland wenst via deze marktconsultatie inzage in onder andere de volgende vraagstukken:

- Onder welke voorwaarden zouden marktpartijen interesse hebben in de uitvoering van het openbaar vervoer?
- Daarnaast wil Zeeland graag weten welk effect Covid-19 heeft op uw interesse in de uitvoering van openbaar vervoer in Zeeland in de nieuwe concessieperiode?
- Welke aanbestedingsprocedures zou de provincie Zeeland voor het openbaar vervoer kunnen of moeten hanteren, passend bij de Zeeuwse situatie?
- Wat is de visie van marktpartijen op het beleggen van opbrengstverantwoordelijkheid in relatie tot het beleggen van de ontwikkelrol bij de overheid? En wat is de visie van partijen op het beleggen van de ontwikkelrol openbaar vervoer bij de overheid?
- Hoe kunnen de mobiliteitscentrale Zeeland – waar de ontwikkelrol en de regie op koppelingen tussen vast en flexibel vervoer namens de overheid wordt belegd - en de openbaar vervoerder de samenwerking invulling geven? Wat zijn aandachtspunten, voor- en nadelen van het al dan niet opnemen in een openbaar vervoer concessie van hybride vormen tussen vast en flexibel vervoer?
- Hoe kijken marktpartijen aan tegen de invulling van zero emissie busvervoer in Zeeland (concessieduur en ademende concessie) en tegen de financiering, eigendom en pandrecht van oplaadinfrastructuur en rijdend materieel?
- Wat is het effect van knooppunten op een flexibele / ademende concessie?

---

<sup>3</sup> <https://www.crow.nl/kennis/bibliotheek-verkeer-en-vervoer/kennisdocumenten/maaswaardige-ov-concessies>

<sup>4</sup> <https://zeroemissiebus.nl/bestuursakkoord/>

- Welke aspecten zijn belangrijk om de uitvoering van openbaar vervoer in Zeeland voor marktpartijen aantrekkelijk te maken?

## 1.6 Leeswijzer

Dit marktconsultatiedocument is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft de procedure;
- Hoofdstuk 3 bevat de vragen aan marktpartijen.

## Hoofdstuk 2 Procedure

### 2.1 Definitie

Een marktconsultatie of marktdialoog stelt een aanbestedende dienst in staat om de kennis en ervaring van marktpartijen te verzamelen en te gebruiken bij het doorlopen van een inkoop- of aanbestedingstraject. Een marktconsultatie of marktdialoog in de publieke sector wordt als volgt gedefinieerd: *“Een publieke marktconsultatie of marktdialoog is een door een publieke organisatie georganiseerde informatie-uitwisseling met belanghebbende marktpartijen over een voorgenomen project, mede aan de hand waarvan die publieke organisatie de haalbaarheid van en de randvoorwaarden voor dat project vaststelt, en waarvan de resultaten openbaar zullen worden gemaakt”.*

### 2.2 Voorbehouden

Deze marktconsultatie richt zich primair op aanbieders van mobiliteit; zowel busvervoerders als overige mobiliteitsaanbieders. Dit document is geschreven in het kader van een marktconsultatie en kan niet worden beschouwd als een uitnodiging om in te schrijven op de aanbesteding van de OV-concessie of op enkele andere aanbesteding. De provincie Zeeland behoudt het recht om:

- De planning van de marktconsultatie, zoals in dit document geschetst, aan te passen;
- Het traject van de marktconsultatie tijdelijk of definitief te staken;
- De aanbesteding op een andere wijze dan in dit document beschreven uit te voeren of niet uit te voeren.

Door het deelnemen aan de marktconsultatie stemt de deelnemer onvoorwaardelijk in met het bepaalde in dit marktconsultatiedocument. Aan deelname aan de marktconsultatie en de informatie die wordt verstrekt in het kader van de marktconsultatie kunnen marktpartijen geen rechten ontlenen. Zowel eventuele mondelinge informatie als schriftelijke documentatie moeten worden gezien als algemene mogelijkheden/richtingen voor de concessieverlening. De informatie betreffende de concessie is – hoewel met zorg samengesteld – indicatief. De provincie Zeeland 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.

### 2.3 Communicatie

De communicatie ter zake van deze marktconsultatie dient schriftelijk te geschieden via de berichtenmodule van Negometrix. Voor een instructie over de werking van het Negometrix platform, verwijzen we u naar de pagina Instructies in Negometrix. Zijn er zaken toch nog onduidelijk, zijn er storingen of komt u er niet uit, dan kunt u altijd rechtstreeks contact opnemen met de Servicedesk van Negometrix:

E-mail: [servicedesk@negometrix.com](mailto:servicedesk@negometrix.com)

Telefoon: 085 20 84 666 (Ma t/m vr: 8.00 uur tot 18.00 uur)

Internet: [www https://www.negometrix.com/nl/negometrix-servicedesk](https://www.negometrix.com/nl/negometrix-servicedesk)

**NB: vriendelijk verzoek om in uw vragen geen bedrijfsnamen of vertrouwelijke informatie te delen. Mocht u een vertrouwelijke vraag hebben dan kunt u deze stellen via de e-mail functie in Negometrix of een e-mail sturen naar [cr.tromp@zeeland.nl](mailto:cr.tromp@zeeland.nl) (Inkoopadviseur Cor Tromp)**



## 2.4 Procedure marktconsultatie

De procedure voor deze marktconsultatie omvat de volgende stappen:

Stap	Datum
1. Publicatie marktconsultatie	Maandag 8 maart 2021
2. Mogelijkheid tot stellen vragen	Maandag 15 maart 2021, 11:00 uur
3. Publicatie Nota van Inlichtingen	Donderdag 18 maart 2021
4. Sluitingsdatum aanmelding door marktpartijen voor deelname aanvullende gesprekken	Vrijdag 19 maart 2021
5. Sluitingsdatum schriftelijke reactie marktpartijen	Maandag 5 april
6. Mogelijkheid tot aanvullende gesprekken	Woensdag 21, donderdag 22 en vrijdag 23 april 2021
7. Rapportage uitkomsten marktconsultatie	Dinsdag 15 juni 2021

### Publicatie marktconsultatie

Deze marktconsultatie is op 8 maart 2021 gepubliceerd op Negometrix.

### Mogelijkheid tot stellen vragen en Nota van Inlichtingen

Mocht u naar aanleiding van dit marktconsultatiedocument nog vragen hebben over de inhoud of procedure, dan kunt u tot uiterlijk **15 maart 2021 11:00** uw vragen indienen via Negometrix. Alle ontvangen vragen en de antwoorden op deze vragen worden gepubliceerd in de Nota van Inlichtingen. Op deze manier ontvangen alle marktpartijen dezelfde informatie. De Nota van Inlichtingen wordt naar verwachting op **18 maart 2021** gepubliceerd op het Negometrix-platform.

### Schriftelijke reacties

Aan geïnteresseerde marktpartijen wordt gevraagd om in eerste instantie schriftelijk antwoord te geven op de vragen in hoofdstuk 3. Uw antwoorden kunt u tot uiterlijk **05 april 2021** indienen via Negometrix.

### Aanvullende gesprekken

Naar aanleiding van de schriftelijke beantwoording van de vragen kan de provincie één of meerdere marktpartijen uitnodigen voor een aanvullend gesprek, maar de provincie is hier niet toe gehouden. Deze gesprekken vinden plaats op **21, 22 en 23 april 2021** via MS Teams. Geïnteresseerde marktpartijen kunnen zichzelf aanmelden voor deze marktconsultatiegesprekken. Dit dienen zij **uiterlijk op of voor 19 maart 2021** op het hiervoor genoemde e-mailadres aan te geven. De heren Poppeliers en Schipper van het onafhankelijke bureau Ecorys zullen namens de provincie de gesprekken voeren.

Van elk gesprek wordt een vertrouwelijk geanonimiseerd gespreksverslag opgesteld met daarin op hoofdlijnen de bevindingen dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de betreffende marktpartij. Alleen na expliciete toestemming en/of op verzoek van de geïnterviewde wordt een gespreksverslag met de provincie gedeeld.

**Afronding marktconsultatie: rapportage uitkomsten marktconsultatie**

De schriftelijke reacties en de onderwerpen die besproken zijn gedurende de marktconsultatiegesprekken worden verwerkt in een afrondende openbare rapportage. In deze rapportage worden de volgende zaken opgenomen:

- Eventuele aanvullende informatie die door de provincie tijdens een marktconsultatiegesprek is verstrekt;
- Een samenvatting op hoofdlijnen van de schriftelijke reacties en tijdens de marktconsultatiegesprekken verkregen inzichten met betrekking tot de diverse onderwerpen van de marktconsultatie (bedrijfsvertrouwelijke informatie wordt niet in de rapportage opgenomen).

**Verdere procedure**

De marktconsultatie levert input voor de uitgangspunten van de nieuwe openbaar vervoer concessie en voor de op te stellen regionale mobiliteitsstrategie. Tegelijkertijd met het vaststellen van de definitieve regionale mobiliteitsstrategie zullen de uitgangspunten voor de nieuwe openbaar vervoer concessie worden vastgesteld. Dit is momenteel gepland voor besluitvorming in oktober/ november 2021.

## Hoofdstuk 3. Vragen

In dit hoofdstuk is een aantal vragen opgenomen die centraal staan in de marktconsultatie. De vragen zijn niet in volgorde van belangrijkheid opgenomen. De vragen zijn gerelateerd aan het doel van deze marktconsultatie. Wij starten met een open vraag. Daarna specificeren wij onze vragen per onderwerp.

U wordt verzocht alle voor u relevante vragen schriftelijk te beantwoorden. Deze schriftelijke reactie zal eventueel als basis dienen voor een aanvullend gesprek, indien u heeft aangegeven daarvoor open te staan en u daar vervolgens voor wordt uitgenodigd. Uw antwoorden kunt u via Negometrix sturen. De uiterste datum voor het indienen van uw antwoorden is 5 april 2021.

### 3.1 Open vraag aantrekkelijkheid uitvoering openbaar vervoer

1. Onder welke voorwaarden zou u wel of juist geen interesse hebben in de uitvoering van het openbaar vervoer in Zeeland? Welke aspecten zijn daarin voor u doorslaggevend? En waarom?

### 3.2 Effecten Covid-19

2. Welk effect heeft Covid-19 op uw interesse in de uitvoering van openbaar vervoer in Zeeland in de nieuwe concessieperiode?

### 3.3 Vragen met betrekking tot procedures en ontwikkelfunctie in aanbestedingsproces

De keuzerichting is om de ontwikkelrol bij de overheid te leggen. Dit betekent dat de overheid zowel stuurt op het vaste dienstregelings- en lijngebonden openbaar vervoer, op eventuele hybride vormen van openbaar vervoer, op het flexibele vervoer en op de schakelpunten daartussen.

Ontwikkelingen op mobiliteitsgebied gaan echter zo snel dat zowel in het aanbestedingsproces openbaar vervoer als in de uitvoering van het openbaar vervoer gezocht wordt naar mogelijkheden om flexibiliteit samen met de openbaar vervoerder te ontwikkelen en in te vullen. Flexibiliteit is voor Zeeland een belangrijk aspect; er moet ruimte zijn voor ontwikkelingen zoals autonoom rijdende voertuigen, de concessie moeten kunnen ademen met invulling van flexibele vervoervormen en er moet ruimte zijn voor innovaties. Eind 2024 zullen de aansluitingen tussen het vaste en het flexibele systeem waarschijnlijk nog niet overal voldoende zijn, waardoor in de eerste jaren van een nieuwe concessie de opbouw van het fijnmazige flexibele systeem samen zal gaan met de ombouw naar snelle verbindingen. Flexibiliteit is voor de provincie dan ook een belangrijk aspect. De onderstaande vragen gaan over het deel **aanbestedingsproces**.

In theorie zijn er verschillende typen procedures in de aanbestedingsfase:

- De aanbesteding
- De concurrentiegerichte dialoog
- Mededingingsprocedure met onderhandeling

#### **Vragen procedures in aanbestedingsproces**

3. Heeft u ervaring in de mobiliteitswereld met de typen procedures? Zo ja, met welke procedures en wat zijn uw ervaringen?

4. Welke mogelijkheden ziet u per procedure om de juiste uitgangspunten voor flexibiliteit in de uitvoering van het openbaar vervoer te creëren? Welke procedure biedt mogelijkheden voor een ademende concessie, op welke aspecten? En welke niet?
5. Wat zijn aandachtspunten, voor- en nadelen per procedure voor de Zeeuwse situatie waarin flexibiliteit wordt gezocht?
6. Hoe kijkt u aan tegen het al dan niet opnemen van hybride vormen tussen vast openbaar vervoer en flexibel vraagafhankelijk vervoer in de openbaar vervoer concessie? Welk effect heeft het al dan niet opnemen hiervan op de wens naar flexibiliteit en op de meerwaarde van een bepaalde procedure?
7. Wat zijn volgens u aandachtspunten / voor- en nadelen van een aanbesteding van sec een bundel buslijnen (snelle lijn- en dienstregelingsgebonden bussen tussen knopen)? Waarom? Wat zijn aandachtspunten hierbij?
8. Wat zijn volgens u aandachtspunten / voor- en nadelen van een integrale aanbesteding van een netwerk van een bundel buslijnen (snelle bussen tussen knopen) en hybride vormen van openbaar vervoer (gebiedsgerichte aanbesteding)? Waarom?
9. Kunt u goede relevante voorbeelden in binnen- en/of buitenland benoemen waarin de juiste randvoorwaarden zijn geschapen in de aanbestedingsfase voor een innovatieve / flexibele uitvoering van openbaar vervoer? Kunt u aangeven welke procedure tot die voorwaarden heeft geleid?
10. Welke mogelijkheden in samenwerking met de overheid ziet u in de aanbestedingsfase om randvoorwaarden voor flexibiliteit samen te ontwikkelen?
11. Ziet u in één of meerdere van de aanbestedingsprocedures ruimte om mede invulling te geven aan de ontwikkelrol? Zo ja, op welke aspecten?
12. Hoe zou de provincie volgens u aan de door u gewenste samenwerkingsmogelijkheid vorm kunnen / moeten geven in de aanbestedingsfase? Welke van de geschetste procedures past daar volgens u het beste bij en waarom?
13. Welke van de procedures zou de provincie Zeeland volgens u het beste kunnen / moeten hanteren om tot een flexibele uitvoering van het openbaar vervoer in Zeeland te komen? En hoe zou de provincie dat moeten doen?

### 3.4 Vragen met betrekking tot ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid in de uitvoering

De keuzerichting is om de ontwikkelrol bij de overheid te leggen. Dit betekent dat de overheid zowel stuurt op het vaste dienstregelings- en lijngebonden openbaar vervoer, op eventuele hybride vormen van openbaar vervoer, op het flexibele vervoer en op de schakelpunten daartussen.

Ontwikkelingen op mobiliteitsgebied gaan echter zo snel dat zowel in het aanbestedingsproces openbaar vervoer als in de uitvoering van het openbaar vervoer gezocht wordt naar mogelijkheden om flexibiliteit samen met de openbaar vervoerder te ontwikkelen en in te vullen. Flexibiliteit is voor Zeeland een belangrijk aspect; er moet ruimte zijn voor ontwikkelingen zoals autonoom rijdende voertuigen, de concessie moeten kunnen ademen met invulling van flexibele vervoervormen en er moet ruimte zijn voor innovaties. Eind 2024 zullen de aansluitingen tussen het vaste en het flexibele systeem waarschijnlijk nog niet overal voldoende zijn, waardoor in de eerste jaren van een nieuwe concessie de opbouw van het fijnmazige flexibele systeem samen zal gaan met de ombouw naar snelle verbindingen. Flexibiliteit is voor de provincie dan ook een belangrijk aspect.

De onderstaande vragen gaan over het deel **uitvoering**. Hierbij zijn de volgende aspecten belangrijk:

- Flexibele uitvoering openbaar vervoer en samenwerking met de mobiliteitscentrale Zeeland;
- Relatie tussen ontwikkelfunctie openbaar vervoer en opbrengstverantwoordelijkheid openbaar vervoer.

### **Vragen flexibele uitvoering openbaar vervoer en samenwerking met de mobiliteitscentrale Zeeland**

14. Kent u goede relevante voorbeelden in binnen- en/of buitenland waarin marktpartijen een flexibele uitvoering in openbaar vervoer hebben laten zien? Zo ja, welke zijn dat? En wat zijn kenmerkende aspecten van die uitvoeringscontracten?
15. Kunt u voorbeelden geven waar volgens u de markt juist geen innovatieve / flexibele invulling heeft kunnen geven bij onverwachte ontwikkelingen in de uitvoering? Kunt u aangeven hoe dit voorkomen had kunnen worden?
16. De keuzerichting is om de ontwikkelfunctie openbaar vervoer bij de overheid te leggen. Dit betekent dat de overheid stuurt op zowel het openbaar vervoer als op de schakelpunten met flexibel vervoer. Wat ziet u hierbij als aandachtspunten en voor- en nadelen?
17. Hoe kijkt u aan tegen het al dan niet opnemen van hybride vervoervormen tussen vast openbaar vervoer en flexibel vraagafhankelijk vervoer in de openbaar vervoer concessie? Welk effect heeft dit op de sturing op schakelpunten tussen vast en flexibel vervoer? Wat ziet u hierbij als aandachtspunten en voor- en nadelen?
18. Welke prikkels zijn er voor marktpartijen om de concessie te laten ademen en actief mee te werken aan een flexibele invulling? Hoe zou de provincie dat moeten vormgeven?
19. Welke concrete mogelijkheden ziet u om samen met de overheid (mobiliteitscentrale) invulling te geven aan het laten ademen van de concessie? Wat verwacht u daarin van de mobiliteitscentrale om uw rol goed te kunnen vervullen? Aan welke voorwaarden zou de mobiliteitscentrale moeten voldoen en aan welke voorwaarden de concessie?
20. Wat ziet u als mogelijke risico's in de samenwerking met de overheid (mobiliteitscentrale) als ontwikkelaar? Hoe zou de provincie met die risico's om kunnen / moeten gaan voordat voor u de uitvoering van openbaar vervoer in Zeeland aantrekkelijk is?
21. Is het opnemen van hybride vormen in de openbaar vervoer concessie voor u een noodzakelijke voorwaarde om te kunnen inschrijven en waarom?
22. Is het uitsluiten van hybride vormen in de openbaar vervoer concessie voor u een noodzakelijke voorwaarde om te kunnen inschrijven en waarom?

### **Vragen over relatie tussen ontwikkelfunctie en opbrengstverantwoordelijkheid**

23. Wat is uw visie op het beleggen van opbrengstverantwoordelijkheid openbaar vervoer als de ontwikkelrol openbaar vervoer bij de overheid wordt belegd? Moet die opbrengstverantwoordelijkheid dan ook automatisch bij de overheid liggen? Waarom wel of waarom niet? Welke mogelijke concrete tussenvormen ziet u hierin? En hoe zou de provincie dat moeten vormgeven?
24. Welke rol ziet u voor uzelf in de ontwikkeling van het openbaar vervoer in Zeeland? Is verantwoordelijkheid voor opbrengsten hiervan een essentieel element? Geldt dit zowel voor vast lijngebonden openbaar vervoer als eventuele hybride vormen? Waarom?
25. Hoe zou de provincie uw sterkte inzake de ontwikkeling van openbaar vervoer in Zeeland kunnen benutten? Via welke prikkels en/of risico-verdelingen zou de provincie dit kunnen / moeten vormgeven?

### 3.5 Vragen met betrekking tot de overgang naar zero emissie vervoer: transitie en concessieduur

Met het ondertekenen van het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer heeft de provincie Zeeland de ambitie dat vanaf 2025 alle nieuwe ov-bussen zero emissie zijn. En vanaf 2030 álle bussen<sup>5</sup>.

#### **Vragen over invulling van ZE busvervoer onder gelijkblijvende financieringsstructuur**

26. Acht u een volledige transitie naar een emissievrije concessie openbaar vervoer Zeeland vanaf de start van de concessie per 01-01-2025 haalbaar ?
27. Bij welke concessieduur acht u een volledige transitie gegeven de huidige financieringsvorm (dat wil zeggen, de vervoerder leaset of sluit een lening bij een financier) mogelijk zonder dat hier een aanvullende exploitatiebijdrage voor nodig is?
28. Welk effect heeft de invoering van Zero Emissie op de ontwikkelruimte? En waarom?

### 3.6 Vragen met betrekking tot financiering oplaadinfrastructuur en rijdend materieel

De provincie verkent of en hoe zij een rol kan spelen bij de financiering van emissievrije voertuigen en bijbehorende laadinfrastructuur. Alternatieve financieringsvormen zijn<sup>6</sup>:

- garantstelling door de provincie voor een lening van de concessiehouder (tripartite overeenkomst)
- een door de provincie verstrekte lening (bussenlening).

De provincie heeft behoefte aan informatie over de te verwachten effecten van alternatieve financieringsvormen op:

- de hoogte van de financieringslasten voor vervoerders; en, mede daardoor,
- de kans dat vervoerders op de concessie Zeeland zullen inschrijven, daar waar zij dat zonder deze financieringsvorm niet zouden doen.

In dat kader heeft de provincie de volgende vragen:

#### **Vragen met betrekking tot een garantstelling:**

29. Wat zijn volgens u voor- en nadelen en voorwaarden bij een garantstelling via een tripartite overeenkomst?
30. Is een garantstelling voor u een noodzakelijke voorwaarde om te kunnen inschrijven en waarom?

#### **Vragen met betrekking tot een door de provincie te verstrekken buslening:**

31. Hoog groot zou de buslening moeten zijn, uitgaande van het feit dat de concessie Zeeland op dit moment met 12 geledebussen, 149 standaard bussen en 22 buurtbussen wordt uitgevoerd?
32. Wat zijn volgens u voor- en nadelen en voorwaarden bij een buslening?
33. Is een buslening voor u een noodzakelijke voorwaarde om te kunnen inschrijven en waarom?

De garantstelling of verstrekking van een buslening brengt voor de provincie extra risico's met zich mee ten opzichte van de huidige situatie. Voordelen kunnen zijn lagere financieringslasten - die kunnen leiden tot een beter openbaar vervoer in het concessiegebied Zeeland - en (extra) zekerheid over continuïteit van het openbaar vervoer in de vorm van een pandrecht op voertuigen en laadinfrastructuur. Mogelijke constructies zijn:

---

<sup>5</sup> <https://zeroemissiebus.nl/bestuursakkoord/>

<sup>6</sup> <https://www.crow.nl/downloads/pdf/collectief-vervoer/zero-emissiebus,-hoe-financier-je-het.aspx>

- Voertuigen en laadinfrastructuur onderbrengen in een aparte Bussen BV, zijnde een dochterbedrijf van de concessiehouder, met een pandrecht voor de provincie
- Voertuigen en laadinfrastructuur onderbrengen in een Special Purpose Company (of Rolling Stock Company) die als leasemaatschappij opereert, met een pandrecht voor de provincie
- Eigendom van voertuigen bij concessiehouder, verantwoordelijkheid faciliteren laadinfrastructuur bij de overheid.

In dat kader heeft de provincie de volgende vragen:

**Vragen met betrekking tot eigendom en pandrecht van voertuigen en laadinfrastructuur:**

34. Wat is uw mening met betrekking tot de genoemde constructies om eigendom en pandrecht van voertuigen en laadinfrastructuur te regelen?
35. Wat zijn aandachtspunten, voor- en nadelen en voorwaarden bij de genoemde constructies?

### 3.7 Vragen met betrekking tot OV-knooppunten en aanleg laadinfrastructuur

Om het diverse aanbod van vaste trein- en busverbindingen te verbinden met flexibele vraagafhankelijke oplossingen is het belangrijk om goede OV-knooppunten te ontwikkelen, zowel binnen als buiten het stedelijk gebied. OV-Knooppunten worden steeds belangrijker als ontmoetingsplek en voor de uitwisseling tussen trein, bus, taxi en gedeelde mobiliteit. De provincie organiseert een Zeeuwse aanpak van knooppunt ontwikkeling, gericht op OV-knooppunten met gelaagdheid van vier niveaus. Daarnaast werkt de provincie aan mobiliteitshubs rond laadvoorzieningen. Beide dragen bij aan de overstap van flexibele mobiliteit op snelle verbindingen. Er wordt geïnvesteerd in de ontwikkeling van minimaal 6 OV-knooppunten van de eerste twee niveaus voor 2025; afspraken worden gemaakt over het stap voor stap realiseren van tussen de 10 en 20 aanvullende OV-knooppunten en mobiliteitshubs rond (snel)laadvoorzieningen voor 2030.

Recente ervaringen leren dat de implementatie van nieuwe concessies meer tijd vergen, met name vanwege de benodigde tijd voor de aanleg van laadinfrastructuur inclusief benodigde energievoorzieningen voor emissievrije voertuigen.

**Vragen:**

36. Welk effect heeft het realiseren van tot 26 OV-knooppunten volgens u op (uw) ontwikkelmogelijkheden en op een ademende concessie openbaar vervoer?
37. Wat is volgens u de optimale verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen provincie, vervoerder, gemeenten en andere partijen, zoals NS, ProRail en ministerie IenW, als het gaat om realisatie van knooppunten? Welke rol ziet u voor uzelf in de ontwikkeling van knooppunten?
38. Wat is volgens u de optimale verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen provincie, vervoerder, netbeheerder, private exploitanten en gemeenten/wegbeheerders als het gaat om de realisatie van laadinfrastructuur en benodigde energievoorzieningen?
39. Hoe lang moet de implementatieperiode minimaal zijn wanneer de nieuwe concessiehouder zelf verantwoordelijk is voor de realisatie van laadinfrastructuur en benodigde energievoorzieningen?

### 3.8 Tot slot

De provincie Zeeland wil graag een beeld onder welke voorwaarden partijen interesse hebben in de uitvoering van het openbaar vervoer in Zeeland. In de voorgaande vragen heeft u reeds gestructureerd antwoorden gegeven. Wij willen tot slot nog graag drie dingen van u weten.

#### **Vragen**

40. Op welke manier ziet u de kleinschaligheid van Zeeland als een relatief voordeel om in te schrijven op een openbaar vervoer concessie Zeeland?
41. Welke voorwaarden zou de provincie moeten scheppen voordat u zou inschrijven? Welke waarderingsgrondslagen zou de provincie moeten hanteren?
42. Heeft u aspecten gemist in deze marktconsultatie die volgens u relevant zijn? Zo ja, welke?

#### **BIJLAGEN**

- Richtingennotitie Slimme Mobiliteit; <https://www.zeeland.nl/digitaalarchief/zee2000266>
- Verkenning doorontwikkeling gemeentelijke vervoercentrale Zeeland; <https://www.zeeland.nl/digitaalarchief/ib20a15a0288>