



Corona en OV-aanbestedingen

Onderzoek voor CROW-KpVV i.s.m. DOVA

Deelrapport Stap 1. Overzicht van bevindingen



Agenda



1

Inleiding

Leeswijzer, aanleiding, scope en vragen voor stap 1



2

Bevindingen stap 1

Omgang met effecten van coronacrisis op aanbestedingen op korte termijn



3

Vervolg stap 2

Plan van aanpak voor vervolg van verkenning

Aanleiding en leeswijzer

- De coronacrisis heeft grote implicaties voor lopende en in de toekomst uit te voeren aanbestedingsprocedures in het openbaar vervoer.
- Welke gevolgen dit precies zijn en welke impact deze gevolgen hebben, is niet duidelijk.
- In samenspraak met DOVA heeft CROW-KpVV het initiatief genomen om een onderzoek uit te voeren naar deze gevolgen, waarbij de vraag centraal staat wat de coronacrisis concreet betekent voor het uitvoeren van nieuwe aanbestedingen.
- OV-autoriteiten zijn betrokken om tot een passende vraagstelling te komen.
- De adviesbureaus inno-V en Andersson Elffers Felix (AEF) voeren het onderzoek uit.
- Dit onderzoek loopt parallel aan andere trajecten om de gevolgen van corona op de OV-markt in kaart te brengen (o.a. van NOVB).

Dit document bevat een overzicht van opgehaalde reacties, als resultaat van Stap 1 van het onderzoek. Het bevat in dit stadium nog geen adviezen.

- Dit document bevat een samenvattend overzicht van bevindingen die we hebben gedaan in een onderzoek onder voornamelijk vervoerders. Deze stap is in korte tijd gezet en had als doel om reacties op te halen. Deze bevindingen geven inzicht in de antwoorden van vervoerders op de vragen die in de eerste stap centraal stonden (zie volgende pagina).
- De rapportage bevat in dit stadium nog geen adviezen: Voor deze adviezen is de verdiepende analyse nodig, die we in de vervolgstap(pen) gaan uitvoeren.
- LEESWIJZER: De pagina's van dit document zijn op de volgende wijze gestructureerd:
 - We herhalen in de linker kolom de betreffende vraag of vraagonderdeel;
 - De middelste kolom geeft een samenvattende, geanonymiseerde weergave van opgehaalde standpunten rondom dat thema.
 - In de rechter kolom (lichtblauwe achtergrond) voorzien we deze antwoorden van een nadere duiding van ons als onderzoekers. Hier worden ook voorstellen voor de vraagstelling bij vervolgstap(pen) gemaakt.

Bevindingen Stap 1	De investering in ZE-voertuigen vormen een belangrijk aandachtspunt, waarbij de behoefte bestaat aan alternatieve financieringsvormen.
Vraag 3 Betekenis voor het aanbesteden van concessies op de kortere termijn • BELEIDSDOELEN (2/2) Wat betekent de huidige situatie voor de mogelijkheden om eerder voorgenomen beleidsdoelen te realiseren? • Denk onder andere aan het realiseren van duurzaamheidsambities. Bijvoorbeeld via financiering van materieel en laadinfrastructuur, en aan overige randvoorwaarden. • Het kan hierbij gaan om aanpassing van de beleidsdoelen maar ook om voorstel om een bepaald doel te laten vervallen.	Een deel van de oplossing kan zijn om alternatieve afspraken te maken over de omgang met (materieel)investeringen • Meerdere oplossingen worden gelanceerd: • DO's kunnen investeringsmiddelen beschikbaar stellen (vooral voor materieel); • Een optie is om voertuigen 'off-balance' te plaatsen, terwijl de vervoerder de verantwoordelijkheid voor de investeringen behoudt, in lijn met de concessie; • Het ontkoppelen van ZE-beleidsdoelen van concessie-eisen is een andere optie. Overheden investeren meer geleidelijk en goedkoper in nieuw materieel, los van de concessieperiode, waardoor een ontkoppeling ontstaat tussen investerings- en aanbestedingskalender; • Overheden worden (deels of geheel) eigenaar van het materieel (Activa BV?), ook krijgen ze mogelijk inspraak in garages en laadinfrastructuur. Er wordt gevraagd om alternatieve afspraken vooraf goed te toetsen op ongewenste (neven)effecten • Vervoerders geven aan graag (deels) eigenaar te blijven van het materieel of controle erover te behouden. • Sommigen zien gevaren of nadelen in bepaalde constructies. Vervoerders zijn bang voor averechts kosten-effecten door gebrek aan kennis aan overheidzijde en sub-optimalisatie tussen voertuigen en exploitatiekosten. • Materieelovergang zal vaak geregeld moeten worden, waar veel haken en ogen aan kunnen zitten. Afhankelijk van de concessieduur, kan dit leiden tot dubbele overgang, wat als onwenselijk wordt gezien. Duiding: • Een ROSCO of Activa BV oprichten evenals andere vormen van aanschaf of financiering van materieel zijn ideeën die zowel bij overheden als bij vervoerders leven. • Deze vormen kennen voor- en nadelen, en soms praktische bezwaren, ook zijn besparingen niet op voorhand gegarandeerd. • In de discussies blijken vaak verwarren te bestaan over de gehanteerde begrippen. • Verschuivingen in eigenaarschap betekenen tevens dat de concessieduur niet meer per se aan afschrijvingstermijnen hoeft te worden gebonden. Hierdoor kunnen concessies op zich korter worden. Dit heeft op zichzelf dan weer consequenties voor de risico's en complexiteit van de concessies. Opvallend is dat deze optie vaak buiten het blikveld van vervoerders valt. • Het is in het buitenland (bijv. Frankrijk) vaker het geval dat overheden financierder en eigenaar van de vloot zijn, dit onder kortlopende concessies. In het spoorstelsel bestaan ook veel alternatieve financieringsconstructies (bijv. in Duitsland). Of deze oplossingen in het algemeen 'beter' zijn, of in Nederland alleen tijdelijk 'noodzakelijk' zijn, is niet eenvoudig te beantwoorden. Vragen voor vervolgstappen: • Verhelder eerst de begrippen om de discussie te vergemakkelijken. • Welke constructies zijn elders gangbaar en welke lessen kunnen hieruit getrokken worden? • Wat zijn de voor- en nadelen van verschillende pakketten aan contracterings- en gunningsvoorwaarden?

We onderzoeken de gevolgen van de coronacrisis op aanbestedingen in het OV, zowel op de korte als de lange termijn

Scope

Wat valt binnen en buiten de scope van het onderzoek?

- Aanbestedingen in het regionaal openbaar vervoer, waarbij het niet gaat om individuele concessies
- Aanbestedingen die nog moet moeten starten, niet aanbestedingen die formeel al begonnen zijn
- Voor korte termijn ligt het accent op de vraag op welke manier, ondanks de onzekerheid van het huidige moment, aanbestedingen kunnen plaatsvinden
- Op langere termijn speelt de vraag op welke wijze het huidige model van aanbestedingen geoptimaliseerd kan worden (onderzoek onder voorbehoud)

Welke stakeholders betrekken we?

- Vervoerders die nu al actief zijn in Nederlandse OV-markt
- Andere stakeholders zoals, bijvoorbeeld, leveranciers van materieel, stroomleveranciers, aanbieders van andere vormen van mobiliteit en overige relevante partijen.
- Buitenlandse partijen (waaronder UITP of vervoersoverheden in andere landen)

NB: Publicatie Tendered zodat iedereen die wil kan reageren

Wie heeft tot nu toe input geleverd?

- Interviews uitgevoerd met Arriva, EBS, ING, Keolis, Qbuzz, Transdev, VDL, Munckhof, MuConsult, UITP en enkele buitenlandse vervoersoverheden.
- In aanvulling zijn schriftelijke reacties ontvangen van EBS, Qbuzz, Arriva, Transdev, HTM, GVB, RET en Forseti.

N.B. Er blijkt een grote bereidheid om mee te denken

We zetten de komende maanden meerdere stappen

Stap 1. Omgang met effecten van coronacrisis in aanbestedingen op korte termijn

- Ophalen van meningen en beelden door middel van interviews met stakeholders die op de korte termijn de meeste gevolgen ondervinden

Dit rapport

Juni - Juli

Stap 2. Effecten van coronacrisis voor aanbestedingen op langere termijn

- Vragenlijsten en interviews met bredere groep stakeholders

Juli - September

Stap 3. Discussienotitie optimalisatie van aanbestedingen op langere termijn (onder voorbehoud)

- Beknopt document voor gesprek met stakeholders

Oktober

Vragen Stap 1

Vraag 1 Onzekerheden OV-markt als gevolg van coronacrisis

Welke veranderingen en risico's ziet u als gevolg van de coronacrisis voor de OV-markt?

- Denk hierbij aan gevolgen voor mobiliteitsvraag en reisgedrag, aan de gevolgen op traditionele en nieuwe mobiliteitsvormen, maar ook aan de positie van uw organisatie in de OV-markt
- Ziet u verschillen in de gevolgen op de korte en de langere termijn?

Vraag 2 Betekenis voor de huidige concessies

Wat zijn de concrete gevolgen hiervan voor openbaarvervoerbedrijven binnen de concessies die op dit moment lopen?

- Denk hierbij aan de gevolgen aan de opbrengstenkant, aan de kostenkant (exploitatiekosten, betekenis voor investeringen en innovatie, verduurzaming, financieringskosten en -mogelijkheden, ...), maar ook voor het personeel.
- Ziet u verschillen in de gevolgen op de korte en de lange termijn?

In de eerste fase staat de duiding van de huidige situatie in het OV en de betekenis hiervan voor (nieuwe) concessies centraal

Vraag 3 Betekenis voor het aanbesteden van concessies op de kortere termijn

Welke lessen zijn te trekken uit uw reactie voor de aanbestedingen van concessies op de korte termijn? Hoe beïnvloeden de door ov-autoriteiten te maken keuzes het vermogen en de bereidheid van de vervoerders om aan aanbesteding(en) deel te nemen en een passende inschrijving te doen, en binnen welke termijn?

- **Beleidsdoelen:** Wat betekent de huidige situatie voor de mogelijkheden om eerder voorziene beleidsdoelen te realiseren? (Denk onder andere aan het realiseren van duurzaamheidsambities. Bijvoorbeeld via financiering van materieel en laadinfrastructuur, en aan overige randvoorwaarden). Het kan hierbij gaan om aanpassing van de beleidsdoelen maar ook om voorstel om een bepaald doel te laten vervallen.
- **Contractuele voorwaarden:** Zijn alternatieve wijzen om kosten- en opbrengstenrisico's te verdelen tussen overheid en vervoerder wenselijk? Zo ja, welke mogelijkheden ziet u? Is er meer behoefte aan flexibiliteit (qua bestelde diensten, om het aanbod te laten meegroeien met de reizigersvraag, ...)? Hoe zou hierop contractueel ingespeeld kunnen worden? Welke condities/voorwaarden zijn nodig om in de huidige context in te schrijven op aanbestedingen?
- **Concessie-afbakening:** Zouden andere concessie-indelingen wenselijk zijn (omvang, modaliteiten, ...)? Zouden andere concessieperiodes wenselijk zijn (ingangdatum van een concessie en/of de duur van een concessie)?
- **Aanbestedingsprocedure:** Dienen andere vormen van aanbestedingsprocedures dan de thans gebruikte overwogen te worden (denk aan niet-openbare procedure, concurrentiegericht dialog, mededingingsprocedure met onderhandeling, ...)? Wat zijn hier de mogelijke voor- en nadelen van? Leidt dit tot nieuwe afstemmingsbehoefte (zoals standaardisatie van bestekken of afstemming van aanbestedingskalender)? Welke voorwaarden dienen gerealiseerd te worden om een marktspanning te realiseren die voor zowel overheden als inschrijvers tot een passend resultaat kunnen leiden?

Vraag 4 Ideeën voor de langere termijn

Welke consequenties voorziet u voor de inrichting van de OV-sector op de langere termijn?

- Welke zaken zouden wel of juist niet veranderd moeten worden ten opzichte van de thans gangbare concessie- en aanbestedingssystematiek?
- Welke onderwerpen zijn nog niet aan bod gekomen in bovenstaande vragen, maar zijn wel van belang met het oog op de volgende fase van het onderzoek?
- Mogen we u benaderen voor deze volgende fase?

Bevindingen Stap 1

Vraag 1 Onzekerheden OV- markt als gevolg van coronacrisis

Welke veranderingen en risico's ziet u als gevolg van de coronacrisis voor de OV-markt?

- Denk hierbij aan gevolgen voor mobiliteitsvraag en reisgedrag, aan de gevolgen op traditionele en nieuwe mobiliteits-vormen, maar ook aan de positie van uw organisatie in de OV-markt
- Ziet u verschillen in de gevolgen op de korte en de langere termijn?

De voorspelbaarheid van de OV-markt is voor vervoerders verdwenen, wat veel onzekerheid oplevert voor zowel de korte als de lange termijn.

De crisis heeft het toekomstperspectief voor vervoerders verslechterd en ook onzeker gemaakt

- Forse vraaguitval door directe en indirecte oorzaken en lagere reizigersopbrengsten, terwijl de kosten doorlopen.
- Verplichtingen vanuit overheid en veiligheidsvoorschriften veranderen snel (2^e golf?), wat voor toegenomen onzekerheid over kosten en opbrengsten zorgt.

De onzekerheden spelen zowel op de korte als de langere termijn

- Er is sprake van een grote vraaguitval door thuiswerken, thuisonderwijs en afgelasting van evenementen, maar ook door angst voor besmettingen wat tot substitutie met individueel vervoer (e-bikes, auto's) leidt. De spits is deels verdwenen, daarbuiten is het zeer rustig.
- Inkomsten worden mogelijk onzekerder (meer saldo-reizen en minder abonnementverkoop).
- Voor 2021 en verder is onzekerheid het kernwoord:
 - Verwachting van structureel minder reizigers: gewenning aan thuiswerken en thuiseducatie, verschuiving naar andere modaliteiten, economische recessie.
 - Veel hangt af van een eventuele 2^e golf en attitudes reizigers: het beeld "OV is gevaarlijk" moet worden overwonnen, onduidelijk is hoe snel dat kan.
 - De snelheid van economisch herstel hangt van veel af (beschikbaarheid vaccin) en heeft grote invloed (reizigersaantallen, voeding provinciefonds en BDU).
- Gevreesd wordt voor een negatieve spiraal: lagere opbrengsten, verlaging OV-aanbod, minder aantrekkelijk als alternatief voor auto, nog minder OV, etc.

Duiding

- Over het algemeen geen verrassende resultaten en de beelden van de partijen komen onderling grotendeels overeen.
- De bevindingen passen ook bij de beelden uit de vier scenario's van de NOVB-werkgroep (bijvoorbeeld nog tot minimaal 2024 een afgenomen vraag t.o.v. 'normaal').
- Vervoerders hebben op korte termijn niet alleen last van minder reizigers en dalende opbrengsten, maar vooral ook van de bestaande onzekerheid, waardoor er sprake is van handelingsverlegenheid.
- Voor de langere termijn gaat de aandacht vooral uit naar mogelijke, maar nog niet precies in te schatten, structurele veranderingen, die de crisis op het reisgedrag kan hebben en de effecten daarvan voor de vervoerders.
- Onduidelijk is of de zich ontwikkelende verschuivingen positief zijn voor het vervoersysteem als geheel of voor het OV in het bijzonder.
- Er is voor zowel de korte als de langere termijn vooral behoefte aan duidelijkheid over maatregelen om het OV-gebruik weer te stimuleren en andere modaliteiten te ontmoedigen.

Vragen voor vervolgstappen

- Welke inschattingen worden er internationaal gemaakt (UITP, vergelijkbare landen,...), vooral daar waar het gaat om de structurele effecten van de crisis?
- Welke parallellen zijn er met Nederland te trekken?

Bevindingen Stap 1

Vraag 2 Betekenis voor de huidige concessies (1/2)

Wat zijn de concrete gevolgen hiervan voor openbaarvervoerbedrijven binnen de concessies die op dit moment lopen?

- Denk hierbij aan de gevolgen aan de opbrengstenkant, aan de kostenkant (exploitatiekosten, betekenis voor investeringen en innovatie, verduurzaming, financieringskosten en -mogelijkheden, ...), maar ook voor het personeel.
- Ziet u verschillen in de gevolgen op de korte en de lange termijn?

Vervoerders zien verschillende mogelijkheden om verliezen te beperken, maar deze vergen veelal een aanpassing van bestaande contractuele afspraken.

De vervoerders leiden dit jaar (forse) verliezen

- De verliezen zijn nog onduidelijk en verschillen per concessiegebied en vervoerder, mede door verschillen in contracten (kosten-, opbrengsten- of suppletiecontract).
- Eisen rondom dienstregeling en veiligheidsvoorschriften veranderen snel met onbekende consequenties.
- Het evenwicht van (sommige) concessies is in gevaar. De winstgevendheid verschilt per periode (eerste jaren verlies, latere jaren winst) en vervoerders waarschuwen voor ongelijkheid tussen vervoerders.

Minder verliezen zijn mogelijk, maar zijn door vervoerders alleen moeilijk op korte termijn te realiseren

- Aanpassingen aan aanbod lijken onontkoombaar (lagere frequentie, aanpassingen aan dunnere lijnen) en meest realistisch, maar met minder personeel als resultante.
- Vlootverkoop is vermoedelijk moeilijk te realiseren, meden omdat andere vervoerders nu ook geen materieel nodig hebben.
- Concessieverplichtingen en doorlopende lasten (niet flexibele kosten van vloot) maken andere mogelijkheden tot kostenreductie beperkter. Vooruitschuiven van investeringen kunnen enige mogelijkheden bieden.
- Verhoging van inkomsten zou mogelijk zijn met tariefdifferentiatie en een meer vraaggestuurd aanbod.

Aanpassingen in contracten kunnen politiek pijn gaan doen

- Effecten zijn verlaging van kwaliteit van aanbod, verhoging van tarieven, ontslaan van personeel, vertragen van investeringen (wat ook werkgelegenheidseffecten kan hebben bij busbouwers).

Duiding

- Op de korte termijn domineren vooral de zorgen over de ontstane situatie en de maatregelen die nodig zijn om op korte termijn te overleven.
- Enkele vervoerders zien ook nieuwe kansen ontstaan. Wel gaan die vaak gepaard met de noodzaak tot (politieke) moed voor het doorvoeren van veranderingen.

Vragen voor vervolgstappen

- Wat zijn concrete maatregelen (en de effecten hiervan) die genomen kunnen worden om het perspectief voor vervoerders binnen de huidige concessies te verbeteren?

Bevindingen Stap 1

Vraag 2 Betekenis voor de huidige concessies (2/2)

Wat zijn de concrete gevolgen hiervan voor openbaarvervoerbedrijven binnen de concessies die op dit moment lopen?

- Denk hierbij aan de gevolgen aan de opbrengstenkant, aan de kostenkant (exploitatiekosten, betekenis voor investeringen en innovatie, verduurzaming, financieringskosten en -mogelijkheden, ...), maar ook voor het personeel.
- Ziet u verschillen in de gevolgen op de korte en de lange termijn?

De beschikbaarheidsvergoeding wordt gezien als een stap in de goede richting, maar biedt geen fundamentele oplossing voor de problemen.

Vervoerders leggen de nadruk op de urgentie van de situatie

- Er bestaat ontevredenheid over urgentie en omvang van vergoedingen in Nederland in vergelijking met buitenland.
- Er is de laatste weken een kentering waargenomen, maar men is bezorgd of er voldoende urgentie ervaren wordt.
- Er is vanuit de kant van de vervoerders vooral behoefte aan meer duidelijkheid (in welke richting dan ook).

Voor de tweede helft van 2020 is met de beschikbaarheidsvergoeding enige rust gecreëerd

- Vervoerders zijn blij dat er overeenstemming is over de hoofdlijnen van de beschikbaarheidsvergoeding.
- De huidige beschikbaarheidsvergoeding (tot gemiddeld 93-95% van kosten) leidt echter nog steeds tot verliezen.
- De uitwerking van de regeling is nog onduidelijk, waardoor individuele vervoerders nog niet weten waar ze aan toe zijn.
- De regeling biedt nog geen soelaas voor 2021, wat voor vervoerders grote onzekerheid oplevert.

Vervoerders wensen op zeer korte termijn heronderhandeling over de lopende concessies

- Concessies zijn afgesloten met geheel andere verwachtingen: ten minste stabiele en veelal zelfs groeiende reizigersaantallen.
- Heronderhandeling (z.s.m., liefst al in augustus 2020) worden als noodzakelijk gezien om nieuw aanbod te kunnen plannen en na 2020 te kunnen overleven.
- Een tijdelijke (en of gedeeltelijke) verschuiving van opbrengstverantwoordelijkheid kan hierbij ruimte bieden.

Duiding

- Vervoerders zeggen niet in staat te zijn om de problemen zelf op te lossen en dringen aan op een rol van de DO's. De vraag is welke ruimte de DO's zien, en wat voor hen draaglijk is, om de vervoerders meer ruimte te geven.
- Om de marktverhoudingen niet in gevaar te brengen vergt dit van de DO's onderlinge afstemming en gezamenlijk optreden, waarbij er tevens ruimte blijft voor maatwerk (niet elke concessie is hetzelfde).
- Het vraagstuk speelt uiteraard ook in het buitenland:
 - De situatie is er om meerdere redenen vaak anders. Voorbeelden: vaker minder risico's voor de vervoerder (opbrengsten- en/of investeringsrisico's bij de overheid in Frankrijk), kleinere impact op klandizie (Zweden), meer handelingsvrijheid voor de lokale overheid (lokale belastingen en budgetten in een aantal landen).
 - Soms zijn, sneller dan in Nederland, drastische maatregelen genomen (voorbeeld: Britse treinconcessies zijn meteen op managementcontracten gezet, zonder vervoerdersrisico's), maar er spelen vaak meer aspecten bij dergelijke beslissingen.
 - Er is in het buitenland veel interesse voor de Nederlandse problemen en aanpak ervan.

Vragen voor vervolgstappen

- Hoe en in hoeverre kunnen DO's (meer) opbrengstverantwoordelijkheid dragen?
- Welke andere stappen kunnen de DO's nemen?
- Wat is de aanpak die buitenlandse overheden hanteren en wat is het succes van deze aanpak?

Bevindingen Stap 1

Vraag 3
Betekenis voor het
aanbesteden van
concessies op de kortere
termijn

- **ALGEMENE REACTIES**

De crisis kan gevolgen hebben voor de aantrekkelijkheid van de Nederlandse openbaar vervoermarkt voor bestaande en eventueel nieuwe vervoerders.

Vervoerders zijn huiverig om in te schrijven op nieuwe concessies bij onzekerheid over de huidige concessies

- Tot voor kort waren kosten en inkomsten heel nauwkeurig te voorspellen, nu is dat niet meer het geval.
- Dit maakt vervoerders huiverig om in te schrijven. De onzekerheid wordt nu gewoonweg als te groot ervaren.
- Dit geldt zolang de grote onzekerheid over kosten en inkomsten voortduurt. Vervoerders rekenen erop dat dit de komende 2-3 jaar blijft bestaan.

In vergelijking met het buitenland blijkt de Nederlandse OV-markt bedrijfseconomisch moeilijk, maar tegelijk interessant vanwege innovaties

- De winstgevendheid op de kapitaalintensieve Nederlandse markt stond al langer onder druk.
- Door mogelijkheden voor innovatie (onder andere netto-contracten, ook ZE, betaalsystemen, MaaS,...) en de hoge voorspelbaarheid was de markt nog wel interessant.
- De Nederlandse markt wordt gezien als nu nog risicovoller dan het buitenland en door economische schade in de hele portefeuille zijn aandeelhouders meer risicoavers geworden.
- De vraag is hoe interessant de Nederlandse markt blijft vanuit het perspectief van de (buitenlandse) aandeelhouder. Dit hangt overigens ook af van wat zich in het buitenland afspeelt.
- Er bestaat de perceptie dat er in buitenland door overheden meer zekerheid en/of hogere beschikbaarheidsvergoeding geboden is.

Duiding

- Afspraken over lopende concessies en mogelijkheden voor inschrijving op nieuwe concessies blijken sterk verweven in de ogen van de vervoerders. Het verkleinen van onzekerheden is een belangrijk doel.
- De dynamiek van kritiek komt vanuit serieuze zorgen, maar hoort wellicht ook bij het spel tussen vervoerders en DO's. De winstgevendheid lijkt inderdaad onder druk te staan op de Nederlandse markt. De mate waarin dit werkelijk het geval is, is op basis van interviews niet vast te stellen. Dat geldt ook voor de gevolgen die vervoerders en hun aandeelhouders hier straks aan gaan verbinden.
- Het is mogelijk dat de Nederlandse markt aantrekkelijker was als exportproduct dan als winstbron.
- Er valt ook op dat veel reacties gebaseerd zijn op een beperkt blikveld: de concessiesystematiek zoals tot op heden in Nederland gehanteerd wordt.
- Ook worden er aannames over en weer gemaakt ('veel vet op de botten' versus 'weinig kennis') waardoor het vertrouwen tussen vervoerders en DO's (tijdens corona-crisis) broos kan blijken te zijn bij negatieve ontwikkelingen.

Vragen voor vervolgstappen

- *Hoe verhoudt de aantrekkelijkheid van de Nederlandse OV-markt zich tot die van buitenlandse markten?*
- *Waar verschillen deze markten van elkaar (risicoverdeling, investeringsvolume, omvang concessiegebieden, etc.)?*

Bevindingen Stap 1

Vraag 3

Betekenis voor het aanbesteden van concessies op de kortere termijn

■ BELEIDSDOELEN (1/2)

Wat betekent de huidige situatie voor de mogelijkheden om eerder voorziene beleidsdoelen te realiseren?

- *Denk onder andere aan het realiseren van duurzaamheids-ambities. Bijvoorbeeld via financiering van materieel en laadinfrastructuur, en aan overige rand-voorwaarden).*
- *Het kan hierbij gaan om aanpassing van de beleidsdoelen maar ook om voorstel om een bepaald doel te laten vervallen.*

Het teruglopen van investeringsbereidheid en -mogelijkheden van vervoerders kan beleidsdoelen in gevaar brengen.

Vervoerders zien voorlopig geen ruimte om te investeren

- Nieuwe concessies vergen bij aanvang grote investeringen van de vervoerders, vooral in ZE-bussen. Met de huidige inkomsten en de onzekerheid over de nabije toekomst nemen de mogelijkheid en bereidheid van vervoerders (lees: hun aandeelhouders) om deze investeringen te doen af.
- Banken zijn, naar verwachting van de vervoerders, de komende jaren ook minder geneigd tot het aangaan van leningen of zullen dat alleen doen tegen ongunstige voorwaarden. Zelfs voor grotere internationale vervoerders verdwijnt de investeringsruimte snel.
- De beperkte investeringsruimte kan het behalen van de gestelde of te stellen beleidsdoelen verhinderen, als de huidige aanpak gehandhaafd wordt.

Vervoerders vragen vervoersautoriteiten om keuzes te maken

- Nu de investeringsmogelijkheden sterk onder druk staan, moeten ambities en doelen wellicht bijgesteld worden.
- Dat vraagt (politieke) afweging tussen verschillende beleidsdoelen en de kosten daarvan.
- Daarbij is het belangrijk dat (uitgesproken) ambities en doelen aansluiten op de afspraken en financiële keuzes die gemaakt worden.

Duiding

- Er schuilt een risico in de druk om ambities te handhaven, terwijl de financieringsmogelijkheden verlaagd worden.
- Duurzaamheidsambities dreigen hierdoor te moeten worden uitgesteld. Al moet ook geconstateerd worden dat vervoerders hoe dan ook minder geneigd zijn om nieuwe dieselbussen te kopen, terwijl de e-Bussen technologie (en kosten) nog sterk in ontwikkeling is.
- Door hoge investeringseisen en omvang van concessies (zie verder) kan een punt bereikt zijn dat negatief uitpakt op de vervoerdersmarkt (marktspanning).
- Vraag is op welke aspecten en hoe concurrentie gewenst is om kracht van de markt het best te benutten.

Vragen voor vervolgstappen

- *Wat is voor overheden de prioritering in de beleidsdoelen?*
- *Welke maatregelen zijn mogelijk om de als hoogst geprioriteerde doelen zoveel mogelijk te realiseren?*

Bevindingen Stap 1

Vraag 3

Betekenis voor het aanbesteden van concessies op de kortere termijn

▪ BELEIDSDOELEN (2/2)

Wat betekent de huidige situatie voor de mogelijkheden om eerder voorziene beleidsdoelen te realiseren?

- Denk onder andere aan het realiseren van duurzaamheids-ambities. Bijvoorbeeld via financiering van materieel en laadinfrastructuur, en aan overige rand-voorwaarden).
- Het kan hierbij gaan om aanpassing van de beleidsdoelen maar ook om voorstel om een bepaald doel te laten vervallen.

De investering in ZE-voertuigen vormen een specifiek aandachtspunt, waarbij de behoefte bestaat aan alternatieve financieringsvormen.

Een deel van de oplossing kan zijn om alternatieve afspraken te maken over de omgang met (materieel)investeringen

- Vervoerders zien meerdere oplossingen:
 - DO's kunnen investeringsmiddelen beschikbaar stellen (vooral voor materieel);
 - Een optie is om voertuigen 'off-balance' te plaatsen, terwijl de vervoerder de verantwoordelijkheid voor de investeringen behoudt, in lijn met de concessie;
 - Het ontkoppelen van ZE-beleidsdoelen van concessie-eisen is een andere optie. Overheden investeren meer geleidelijk en goedkoper in nieuw materieel, los van de concessieperiode, waardoor een ont koppeling ontstaat tussen investerings- en aanbestedingskalender;
 - Overheden worden (deels of geheel) eigenaar van het materieel (Activa BV?), ook krijgen ze mogelijk inspraak in garages en laadinfrastructuur.

De behoefte is om alternatieve afspraken vooraf goed te toetsen op ongewenste (neven)effecten

- Vervoerders geven aan graag (deels) eigenaar te blijven van het materieel of controle erover te behouden.
- Sommigen zien gevaren of nadelen in bepaalde constructies. Vervoerders zijn bang voor averechtse kosten-effecten door gebrek aan kennis aan overheidszijde en sub-optimalisatie tussen voertuigen en exploitatiekosten.
- Materieelovergang zal vaak geregeld moeten worden, waar veel haken en ogen aan kunnen zitten. Afhankelijk van de concessieduur, kan dit leiden tot dubbele overgang, wat als onwenselijk wordt gezien.

Duiding

- Een ROSCO of Activa BV oprichten evenals andere vormen van aanschaf of financiering van materieel zijn ideeën die zowel bij overheden als bij vervoerders leven.
- Deze vormen kennen voor- en nadelen, en soms praktische bezwaren, ook zijn besparingen niet op voorhand gegarandeerd.
- In de discussies blijken vaak verwarring te bestaan over de gehanteerde begrippen.
- Verschuivingen in eigenaarschap betekenen tevens dat de concessieduur niet meer per se aan afschrijvingstermijnen hoeft te worden gebonden. Hierdoor kunnen concessies op zich korter worden. Dit heeft op zichzelf dan weer consequenties voor de risico's en complexiteit van de concessies. Opvallend is dat deze optie vaak buiten het blikveld van vervoerders valt.
- Het is in het buitenland (bijv. Frankrijk) vaker het geval dat overheden financierder en eigenaar van de vloot zijn, dit onder korterlopende concessies. In het spoorstelsel bestaan ook veel alternatieve financieringsconstructies (bijv. in Duitsland). Of deze oplossingen in het algemeen 'beter' zijn, of in Nederland alleen tijdelijk 'noodzakelijk' zijn, is niet eenvoudig te beantwoorden.

Vragen voor vervolgstappen

- Verhelder eerst de begrippen om de discussie te vergemakkelijken.
- Welke constructies zijn elders gangbaar en welke lessen kunnen hieruit getrokken worden?
- Wat zijn de voor- en nadelen van verschillende pakketten aan contracterings- en gunningsvoorwaarden?

Bevindingen Stap 1

Vraag 3

Betekenis voor het aanbesteden van concessies op de kortere termijn

▪ CONTRACTUELE VOORWAARDEN

Zijn alternatieve wijzen om kosten- en opbrengsten-risico's te verdelen tussen overheid en vervoerder wenselijk?

- *Zo ja, welke mogelijkheden ziet u?*
- *Is er meer behoefte aan flexibiliteit (qua bestelde diensten, om het aanbod te laten meegroeien met de reizigersvraag, ...)?*
- *Hoe zou hierop contractueel ingespeeld kunnen worden?*
- *Welke condities/voorwaarden zijn nodig om in de huidige context in te schrijven op aanbestedingen?*

Er bestaat ruimte om risico's in toekomstige concessies te mitigeren en daarmee de aantrekkelijkheid van deze concessies voor vervoerders te vergroten.

De onzekerheid vraagt om meer flexibiliteit in toekomstige concessies

- De roep om flexibiliteit is vrij algemeen om zo de kosten bij onverwachte veranderingen mee te kunnen laten ademen met de opbrengst(mogelijkheden).
- Tegelijk wordt er ook erkend dat concessies in veel (de meeste?) gevallen in principe nu al veel ruimte voor flexibiliteit bevatten, maar dat overheden die ruimte niet altijd ten volle durven te benutten.

Er bestaan veel ideeën om het risicoprofiel van een concessie in onzekere tijden te mitigeren

- Het (tijdelijk) overnemen van de hele opbrengst-verantwoordelijkheid door de overheid;
- Een winst- en verliesdeling na bepaalde marges;
- Een min/max (5%?) rendement (max. winst en verlies);
- Het structureel overnemen van investeringsrisico's door de overheid, m.n. i.r.t. ZE-transitie (zie vorige pagina);
- Minder verschil in wagenpark-eisen tussen concessies.

Er is een wens om de huidige concessie-systematiek te behouden

- De vervoerders zien veel van bovenstaande maatregelen bij voorkeur als tijdelijke noodgrepen, met tussen de regels door de wens om vooral niets te wijzigen aan de (bekende) systematiek, behalve het investeringsregime.
- De vervoerders geven de voorkeur aan het kunnen behouden van de vrijheid om zelf keuzes te maken, en daarmee concurrentievoordeel te behalen.
- Ze zijn ook beducht voor (onbedoelde) averechtse effecten van (investerings)keuzes door overheden.

Duiding

- De voorgestelde maatregelen zijn niet verrassend en komen overeen met gangbare praktijken in het buitenland.
- Terwijl een tijdelijke verschuiving van risico's gewenst wordt, klinkt in de adviezen ook enige angsten van de vervoerders voor een blijvende verschuiving in de richting van sommige van buitenlandse modellen (minder verantwoordelijkheid voor de vervoerders, meer macht en beslissing aan de overheidskant).

Vragen voor vervolgstappen

- *Welke maatregelen bieden de beste mogelijkheden om snel en adequaat op grote schokken (qua bestelde aanbod en/of gerealiseerde vraag) te kunnen reageren?*
- *Wat zijn de voor- en nadelen hiervan voor zowel vervoerders als overheden?*
- *Welke mogelijkheden bestaan er om, ook als de opbrengstverantwoordelijkheid bij de overheid ligt, de vervoerders toch te prikkelen tot opbrengstengroei?*

Bevindingen Stap 1

Vraag 3

Betekenis voor het aanbesteden van concessies op de kortere termijn

▪ CONCESSIE-AFBAKENING

- *Zouden andere concessie-indelingen wenselijk zijn (omvang, modaliteiten, ...)?*
- *Zouden andere concessieperiodes wenselijk zijn (ingangs-datum van een concessie en/of de duur van een concessie)?*

Kleinere concessies zijn voor vervoerders wenselijk, maar over de wens om de concessieduur te wijzigen verschillen de meningen.

Vervoerders ervaren grote concessies als extra risicovol

- De meeste partijen zien de over de afgelopen jaren gegroeide omvang van concessies als onwenselijk. Dit was los van de coronacrisis al het geval en er wordt gewezen op de te omvangrijke financierings- en investeringsverplichtingen, zelfs voor grote internationale partijen.
- De impact van winnen/verliezen van een concessie is 'te' groot geworden binnen een concessie-portefeuille in Nederland.
- De duur (tot 10 jaar) wordt niet fundamenteel als probleem gezien voor zover in balans met de flexibiliteit in de concessie.
- Het verkorten van concessies (< 10 jaar) wordt niet als wenselijk gezien, vanwege de afschrijvingstermijnen voor materieel. De standpunten hierover zijn genuanceerd, afhankelijk van de materieelpositie.
- Meermalige materieeloverdracht door kortere concessies zien sommigen als onwenselijk wegens neveneffecten.

Het verkleinen van concessies moet niet ten koste gaan van voorspelbaarheid en haalbaarheid van beleidsdoelen

- Overhaaste herindelingen op korte termijn zien vervoerders als een onwelkome extra bijdrage aan onzekerheid, bijv. omdat er voor zulke concessiegebieden geen gegevens beschikbaar zijn.
- Het kunnen behouden van multimodale concessies wordt als essentieel gezien voor het behalen van synergievoordelen en het bieden van ketenoplossingen.
- Tegelijk wordt ook gewezen op de langere implementatietijd van ZE-bussen (1,5 j) en op de noodzaak om zulke concessies enige omvang te geven.

Duiding

- De huidige omvang zorgt voor grote belangen en het moeten nemen van (te?) grote risico's door vervoerders, gelet op de impact van winnen of verliezen op hun omzet in Nederland.
- De gekozen afbakening is van invloed op de marktspanning en -samenstelling. Hoe groter en kapitaalintensiever (door investeringen) de concessies, hoe beperkter het aantal partijen dat in kan en wil schrijven.
- Nederlandse concessies blijken in internationaal perspectief (veel) omvangrijker en kapitaalintensiever te zijn dan in andere landen. Dit betekent niet dat deze aanpak per definitie af te raden is.
- Wel lijkt de huidige crisis een aantal kwetsbaarheden bloot te leggen, die niet geheel en alleen aan de crisis toe te schrijven zijn.
- De discussie kenmerkt zich door een sterke referentie naar de huidige concessie-systematiek. Pas bij navragen wordt er ingezien dat er ook andere opties bestaan (zie thema 'contractuele voorwaarden').
- Dat vervoerders liever bij het bekende blijven kan ook te maken hebben met 'overstapkosten': ze hebben, net als de DO's, qua kennis en kunde geïnvesteerd in het bestaande.

Vragen voor vervolgstappen

- *Is men te ver gegaan in de opschaling van concessies en waarom?*
- *Kan een kleinere concessie-omvang in Nederland tot oplossingen en/of nieuwe uitdagingen leiden?*
- *Waar is de optimale omvang van afhankelijk?*

Bevindingen Stap 1

Vraag 3

Betekenis voor het aanbesteden van concessies op de kortere termijn

▪ AANBESTEDINGS-PROCEDURES (1/2)

Dienen andere vormen van aanbestedingsprocedures dan de thans gebruikte overwogen te worden (denk aan niet-openbare procedure, concurrentiegerichtte dialoog, mededingings-procedure met onderhandeling, ...)?

- *Wat zijn hier de mogelijke voor- en nadelen van? Leidt dit tot nieuwe afstemmingsbehoefte (zoals standaardisatie van bestekken of afstemming van aanbestedings-kalender)?*
- *Welke voorwaarden dienen gerealiseerd te worden om een marktspanning te realiseren die voor zowel overheden als inschrijvers tot een passend resultaat kunnen leiden?*

De animo om deel te nemen aan nieuwe aanbestedingen is sterk gerelateerd aan het (eerst) oplossen van de problemen rondom de bestaande concessies.

Er wordt een sterk verband gelegd tussen de 'gezondheid' van de lopende concessies en de animo om te bieden op nieuwe concessies

- Er is een sterke oproep om eerst een stabiele basis te scheppen voor de lopende concessies, voordat aan nieuwe aanbestedingen kan worden gedacht.
- Aandeelhouders kijken naar het gehele portefeuille aan concessies in een land. Een extra (betere) concessie biedt in de huidige omstandigheden onvoldoende perspectief.
- Vervoerders waarschuwen tegen het 'opsparen' van aanbestedingen (stuwmeer-effect), wat een averechtse impact op concurrentie en markt kan hebben.
- Daarom is het verzoek om eerst de huidige concessies te verlengen (bijv. 2 jaar), om het juiste speelveld te creëren en te voorkomen dat sommige vervoerders in het voordeel zijn ten opzichte van anderen.
- Andere procedures zien vervoerders niet bijdragen aan het beperken van onzekerheid in de markt (zie vervolg).

Er is een wens om nu geen concessies aan te besteden

- De vervoerders zien geen gerede kans om in de huidige markt en bestaande praktijken realistische biedingen te doen. Drie even onwenselijke opties worden geschetst:
 - Inschrijvingen met een hoge risico-opslag en daardoor hoge subsidiebijdragen (c.q. laag aanbod);
 - Inschrijvingen met gok op latere heronderhandelingen (beperkt aantal inschrijvingen met lage prijs, waarbij de vervoerder inschat dat geen andere durft in te schrijven, om na gunning te heronderhandelen);
 - Geen inschrijvingen omdat aandeelhouders het thans op deze wijze onverantwoord vinden.

Duiding

- De vervoerders koppelen het animo voor het meedoen aan nieuwe aanbestedingen aan het bieden van meer zekerheid rond bestaande concessies:
 - Dit lijkt voor een groot deel gedictieerd door de hoge kapitaalintensiteit (businvesteringen) en opbrengst-verantwoordelijkheid van de Nederlandse concessies.
 - De standpunten van aandeelhouders en de portefeuillegedachte (sturing op portfolio van concessies in Nederland) worden vaak naar voren geschoven. Hoe realistisch uittredingsdreigementen zijn is moeilijk te beoordelen.
- Het verzoek om aanbestedingen uit te stellen kan niet los worden gezien van de discussie over de contractuele voorwaarden waaronder dit plaatsvindt. Het verzoek is mede gebaseerd op de bestaande praktijken.
- Opvallend is dat het vraagstuk van het uitstellen van aanbestedingen (en uittredingsdreigementen) in andere landen minder pregnant aanwezig lijkt te zijn (bijv. in Frankrijk of Zweden). NB: In beide landen is veel animo voor nader contact en uitwisselingen met Nederland.

Vragen voor vervolgstappen

- *Wat is het effect van het verlengen van huidige concessies voor de verhouding tussen vervoerders?*
- *Wat is de hardheid van de uittredingsopties?*
- *Wat zijn de specifieke voor- en nadelen van verschillende pakketten aan contractuele en aanbestedings-voorwaarden?*
- *Hoe ontwikkelen zich de buitenlandse markten en contractpraktijken (m.n. in Frankrijk en Zweden)?*

Bevindingen Stap 1

Vraag 3

Betekenis voor het aanbesteden van concessies op de kortere termijn

▪ AANBESTEDINGS-PROCEDURES (2/2)

Dienen andere vormen van aanbestedingsprocedures dan de thans gebruikte overwogen te worden (denk aan niet-openbare procedure, concurrentiegericht dialogo, mededingings-procedure met onderhandeling, ...)?

- *Wat zijn hier de mogelijke voor- en nadelen van? Leidt dit tot nieuwe afstemmingsbehoefte (zoals standaardisatie van bestekken of afstemming van aanbestedings-kalender)?*
- *Welke voorwaarden dienen gerealiseerd te worden om een marktspanning te realiseren die voor zowel overheden als inschrijvers tot een passend resultaat kunnen leiden?*

Er bestaat op dit moment onder vervoerders weinig enthousiasme voor alternatieve aanbestedingsvormen, edoch...

In het algemeen wordt om voorzichtigheid gevraagd bij het overwegen van nieuwe aanbestedingsvormen

- Met de huidige onzekerheid vinden sommige vervoerders het onwenselijk om op nog meer terreinen de onzekerheid te vergroten.
- Dit zou het geval zijn door nu met in de OV-sector nog onbekende aanbestedingsvormen (bijvoorbeeld concurrentie gerichte dialoog) te experimenteren. Potentiële nadelen of gevaren die worden genoemd zijn:
 - De mogelijk verminderde transparantie en mogelijke toename van subjectiviteit, met een mogelijk toegenomen beroep op rechtszaken ten gevolge;
 - De langere duur en hogere kosten van dergelijke procedures.
- Deze mening wordt overigens niet unaniem, of niet in dezelfde mate, gedeeld door alle vervoerders. Een beperkt aantal ziet er ook wel de logica of voordelen van.

Toch wordt er ook voorgesteld om andere aanbestedingsprocedures te volgen

- Sommigen vragen naar meer samenwerking tussen opdrachtnemer en opdrachtgever, weg van 'juridische beperkingen' en wijzen naar het 'gemak' van onderhandelingen tijdens concessies.
- Ook wordt er voorgesteld om met 'open boek' te gunnen met (bijv.) max. 5% rendement en de gunning meer te richten op creativiteit of kwaliteit en de realisatie van publieke waarden, en dus minder op prijs (of DRU's).
- Een respondent ziet wel een grotere rol weggelegd voor OV-bureaus (kostencontracten met beperkte of geen ontwikkelvrijheid voor de vervoerders).

Duiding

- De geconstateerde terughoudendheid om nu met nieuwe procedures te experimenteren lijkt vooral door drie zaken te worden bepaald:
 - Men is tevreden over de 'gebruikelijke' en voor vervoerders (en DO's) bekende aanpak.
 - De vervoerders zijn veel meer bezorgd over de financiële houdbaarheid van hun huidige concessie-portefeuille en zien de verbetering hiervan als eerste prioriteit om hun toekomst in Nederland zeker te stellen. Het nadenken over andere aanbestedings-procedures wordt dan vooral als niet helpend gezien.
 - De onbekendheid of negatieve percepties over de procedures lijken de gedachten te domineren. De huidige crisis vraagt al genoeg, vervoerders hebben weinig ruimte voor rustig nadenken over vernieuwingen.
- Ook al is men ook hier bang voor 'overstapkosten', enkele ideeën gaan wel in de richting van 'onderhandelingen'.
- Tegelijkertijd zien we dat onderhandelingsprocedures bepaald geen uitzondering zijn in andere landen (maar ook in Nederland in andere sectoren).

Vragen voor vervolgstappen

- *Hoe worden onderhandelingsprocedures (waaronder concurrentie gerichte dialoog) in andere landen in het OV ingezet? Wat zijn daar de ervaringen mee?*
- *Wat valt er concreet te leren van dergelijke procedures in andere sectoren in Nederland en in welke opzichten zouden die bijdragen aan het oplossen van problemen in de OV-sector?*

Bevindingen Stap 1

Vraag 4 Ideeën voor de langere termijn

Welke consequenties voorziet u voor de inrichting van de OV-sector op de langere termijn?

- *Welke zaken zouden wel of juist niet veranderd moeten worden ten opzichte van de thans gangbare concessie- en aanbestedingssystematiek?*
- *Welke onderwerpen zijn nog niet aan bod gekomen in bovenstaande vragen, maar zijn wel van belang met het oog op de volgende fase van het onderzoek?*
- *Mogen we u benaderen voor deze volgende fase?*

De coronacrisis heeft naar verwachting grote implicaties voor de inrichting van de Nederlandse OV-markt op de langere termijn.

Veranderingen in de OV-markt zijn mogelijk structureel

- Er is nog veel onduidelijk. Structurele veranderingen worden verwacht, de omvang is nog niet in te schatten.
- Dit biedt ook kansen voor nieuwe bedieningsvormen: flexibeler, dynamischer en vraaggerichter. Sommigen willen hier zo spoedig mogelijk mee beginnen.
- Structurele verschuivingen in gebruik bieden ook kansen, zoals de spreiding en afvlakking spits kan tot hogere betrouwbaarheid en kostendekking leiden (maar ook tot nieuwe operationele kostenconsequenties voor het laden van e-bussen; althans voor zolang relevant).
- Nieuwe feeders (e-fiets) kunnen de kosten van de 'onderkant' van de markt beïnvloeden.
- Goede reizigersinformatie wordt nog belangrijker (met nu ook veiligheid i.v.m. drukte) in die omstandigheden.

De OV-markt functioneert over het algemeen prima maar onderliggende problemen komen aan het licht door de crisis

- De Nederlandse markt is de afgelopen 20 jaar volwassen geworden (meer stabiliteit, minder rechtszaken).
- Enkele problemen worden steeds duidelijker (hogere risico's en investeringsplichten i.r.t. beleidsdoelen). De coronacrisis licht dit extra uit terwijl marges klein zijn.

Meer samenwerking binnen de keten is belangrijk

- Mits marktmechanismen in stand blijven om concurrentie te bevorderen, wensen sommige vervoerders meer samenwerking voor meer kwaliteit (en lagere prijs).
- Belangrijk is dat vervoerders hier ook de prikkels voor krijgen en dat samenwerking beloond wordt (en kan worden).

Duiding en vervolgstappen

- De urgentie van de huidige situatie laat het vervoerders niet toe om op dit moment veel na te denken over vergezichten.
- Voor de langere termijn is het de vraag hoe de 'wenselijke' markt eruit ziet, dit gelet op de nieuwe uitdagingen (ZE-transitie, mogelijke voortdurende onzekerheid, nieuwe mobiliteiten, enz.)
- De beleidsdoelen veranderen in deze niet, maar de maatregelen die nodig zijn om deze te realiseren dienen wel te worden aangepast

Vragen voor vervolgstappen:

- *[Te bezien na voltooiing van Stap 2]*

In Stap 2 van het onderzoek verdiepen we het inzicht in de issues die spelen en werken we een aantal mogelijke oplossingen uit.

In de eerste stap van het onderzoek is het beeld gerezen, dat er sprake is van een groot aantal issues die de aanbesteding van concessies in de weg zouden kunnen staan. Ook zijn er een aantal ideeën en oplossingsrichtingen geformuleerd.

In de tweede stap van het onderzoek willen we de bevindingen verdiepen door te onderzoeken op welke wijze de concessie-aanbestedingen toch doorgang kunnen vinden. Dit doen we door inventariserende gesprekken met een aantal OV-autoriteiten te houden om, op basis van de bevindingen uit Stap 1, de onderwerpen nader te bepalen die om verdieping vragen in het kader van een toekomstige concessie-aanbesteding. Eigen onderzoek naar ervaringen uit het buitenland zal hierbij betrokken worden om vervolgens alternatieve handelingsperspectieven samen te stellen en voor te leggen aan stakeholders. Gesprekken zullen ten doel hebben om de voor- en nadelen van een aantal alternatieven scherper in beeld te brengen, zodat de aanbestedende overheden in het vervolg gerichte keuzes tussen de geschetste mogelijke oplossingen kunnen maken.

Note bene: Er lopen thans diverse andere acties in NOVB-verband. CROW-KpVV gaat hiervan, samen met DOVA, separaat een overzicht en analyse van maken, simultaan aan de realisatie van Stap 2.



Auteurs:

- Didier van de Velde (inno-V)
- Robert-Jaap Voorn (AEF)
- Eduard Röntgen (inno-V)
- Ruben Keijser (AEF)

Datum: 22 juli 2020 (v2.5)



Prins Hendrikkade 170-2
1011TC Amsterdam
www.inno-v.nl
+31 20 423 13 23

Andersson Elffers Felix

Guy Hermans



06-20656319



guy.hermans@crow.nl



www.kpvv.nl