



provincie **HOLLAND**
ZUID

NOTA VAN BEANTWOORDING PROGRAMMA VAN EISEN

EUROPESE AANBESTEDING PERSONENVERVOER OVER WATER ROTTERDAM - DRECHTSTEDEN

Nota van Beantwoording vast te stellen door
Gedeputeerde Staten op 9 april 2019

Datum: 5-4-2019
DOS: 2017-0006202

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	3
2	REACTIE GEMEENTE CAPELLE AAN DEN IJSSEL EN GEVOLGEN PVE	4
3	REACTIE DRECHTSTEDEN EN GEVOLGEN PVE	6
4	REACTIE GEMEENTE MOLENLANDEN EN GEVOLGEN PVE.....	18
5	REACTIE GEMEENTE RIDDERKERK EN GEVOLGEN PVE.....	19
6	REACTIE GEMEENTE ROTTERDAM, MRDH EN HET HAVENBEDRIJF ROTTERDAM EN GEVOLGEN PVE.....	22
7	REACTIE RODAG EN GEVOLGEN PVE.....	24

1 Inleiding

Deze nota van beantwoording bevat een overzicht van de adviezen en/of zienswijzen van:

- Gemeente Capelle aan den IJssel;
- Drechtsteden;
- Gemeente Molenlanden;
- Gemeente Ridderkerk;
- Gemeente Rotterdam, MRDH en het Havenbedrijf Rotterdam;
- Reizigersoverleg RODAG;

die zijn binnengekomen naar aanleiding van het ontwerp Programma van Eisen en de bijbehorende Bijlagen voor het Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden.

De adviezen en/of zienswijzen van bovengenoemde belanghebbenden zijn in alfabetische volgorde opgenomen in deze nota. De adviezen en/of zienswijzen zijn voorzien van een reactie van de Provincie Zuid-Holland waarin de provincie aangeeft of en op welke wijze het advies dan wel de zienswijze zal worden meegenomen in het definitieve besluit tot het vaststellen van het Programma van Eisen.

Indien een advies wordt meegenomen is de reactie van de provincie lichtgroen gearceerd. Indien het advies niet wordt meegenomen is de reactie lichtrood gearceerd. Overige reacties - die bijvoorbeeld neutraal zijn of geen consequenties hebben voor het Programma van Eisen - zijn lichtgeel gearceerd.

2 Reactie gemeente Capelle aan den IJssel en gevolgen PvE

Op 20 februari 2019 hebben wij van u een brief ontvangen met het verzoek een reactie uit te brengen op het Programma van Eisen (PvE) voor de aanbesteding van het Personenvervoer over Water (PoW) op de corridor Dordrecht – Rotterdam voor de periode 2022 – 2031. Wij hebben kennis genomen van het Programma van Eisen en kunnen ons er grotendeels in vinden.

Eén punt weegt voor ons zwaar om dit anders op te nemen in het PvE. Wij zien Capelle aan de IJssel graag als vast te bedienen PoW-halte opgenomen in het PvE. Daarvoor hebben wij een aantal moverende redenen:

- Door het opnemen van veel verplichte (huidige) haltes wordt er weinig vernieuwing voor de vervoerder gecreëerd. De huidige Waterbus-route wordt met dit PvE verlengd tot 2031. Dat is een gemiste kans om de vervoerder uit te dagen om nieuwe vervoerstromen te bedienen. Zeker als dit in het bredere perspectief wordt geplaatst om in het kader van de MIRT Oeververbinding kansrijke oplossingen voor de NMCA-knelpunten Algera- en Van Brienoordcorridor te ontwikkelen. Ook de Provincie heeft hier baat bij;
- Onderzoek wijst uit dat de potentie van een halte bij Rivium groter is dan die voor menige andere halte op de corridor (bij u reeds in bezit). Door de nu opgestelde tabel met verplichte haltes kan dit uiteindelijk ten koste gaan van een zo goed mogelijk PoW-product. Door op voorhand veel haltes met een laag potentieel verplicht te bedienen wordt feitelijk al een lagere kostendekkingsgraad voorgeschreven dan mogelijk. En dit leidt uiteindelijk tot kwaliteitsverlies (slechtere dienstregeling) voor de reizigers op de hele corridor;

In het kader van de vervoersknoop Rivium heeft de Verkeersonderneming waarin o.a. MRDH is vertegenwoordigd, een omvangrijke financiële beschikbaar gesteld om een vervoerknoop Rivium te ontwikkelen, waarvan een halte van de Waterbus deel uit maakt. Om deze stop mogelijk te maken, en vooruitlopend aan het nieuwe contract dat in gaat in 2022, werkt Capelle er aan, met Rotterdam en Feyenoord City, om Rivium nog dit jaar met de Waterbus te gaan bedienen, waarbij ook aandacht is voor een overstap op de Parkshuttle en fietsvoorzieningen waaronder een Gobike station voor e-deelfietsen. Het is aan de reiziger niet uit te leggen dat na 2 jaar bediening van en investeringen in PoW bij Rivium deze weer zou verdwijnen. Wij zien graag dat het PvE continuïteit waarborgt om ook vanaf 2022 Rivium te blijven bedienen en dan als reguliere halte op lijn 20;

- Capelle draagt ook zijn steentje bij aan de verstedelijkingsopgave van de Zuidvleugel. In Rivium zijn we samen met een coalitie van projectontwikkelaars hard bezig om in pakweg de komende 10 jaar de transformatie van een groot aantal nu veelal leegstaande of beperkt bezette kantoren naar circa 5.000 woningen om te zetten. Een goede alternatieve bereikbaarheid voor het autoverkeer is essentieel door openbaar vervoer in meerdere windrichtingen te kunnen aanbieden. Het PoW levert hieraan een grote bijdrage;

- Last but not least staat de regio omvangrijke werkzaamheden te wachten aan de van Brienoordbrug. Hoewel de minister van I&W in april nog een besluit moet nemen dat verregaande impact heeft op de duur van de werkzaamheden, staat vast dat Rivium daarvan meerdere jaren achtereen ernstige bereikbaarheidsgevolgen te wachten staan. Ook nu al wordt de gemeente geregeld benaderd door mensen die op Rivium werken met de vraag wanneer zij hun woon-werk reis per waterbus kunnen doen om files te kunnen ontwijken. Vervoer over water is een serieus te nemen alternatief om de gevolgen hiervan te kunnen beperken.

Wij begrijpen dat het opnemen van een halte in Capelle aan den IJssel ook kan betekenen dat de halte op de Hollandse IJssel komt. Dat lijkt ons vanwege de gestrektheid en snelheid van de route niet gewenst. Voor ons is een halte ter hoogte van Rivium logisch en zeer wenselijk. Ons voorstel is om in het PvE "Rivium" als verplicht te bedienen halte wordt opgenomen in plaats van Capelle aan den IJssel als optioneel.

Daarnaast treft Capelle op dit moment al voorbereidingen voor de aanleg van een ponton voor de Waterbus. Daarnaast gaat Capelle graag met de provincie in gesprek om haar wensen verder kracht bij te zetten via een jaarlijkse exploitatiebijdrage.

De provincie geeft de vervoerder conform het Beleidskader ontwikkelvrijheid en laat het aan de vervoerder (binnen de kaders van het Programma van Eisen) om te bepalen welke haltes hij aandoet. Er worden - mede met het oog op de ontwikkelvrijheid gedurende de looptijd van de overeenkomst - geen haltes voorgeschreven in het Programma van Eisen, zoals wordt gesuggereerd in uw reactie bij de eerste twee bullet points.

Dit advies leidt verder niet tot een wijziging van het Programma van Eisen.

Het aandoen van haltes die van toegevoegde waarde zijn voor de reiziger wordt wel positief beloond in het gunningsmodel (onderdeel van het bestek), waarmee de winnende vervoerder wordt gekozen.

De Nota van Beantwoording wordt tevens als bijlage opgenomen in het bestek en er wordt naar verwezen bij de gunningscriteria.

3 Reactie Drechtsteden en gevolgen PVE

Algemeen

We onderschrijven de ambities van de provincie om de bereikbaarheid over water te verbeteren passend bij de mobiliteitsbehoeften (slimmer), duurzaam en innovatief vervoer stimuleren (schoner) en oeverlocaties beter toegankelijk maken (sterker). Deze ambities sluiten aan bij de groeiagenda van de regio en coalitieprogramma's van de Drechtsteden gemeenten. Allen dragen we Personenvervoer over Water (verder POW) een zeer warm hart toe.

Samenvatting zienswijze

We willen er zeker van zijn dat we met het contract minimaal dezelfde kwaliteit/frequentie van POW kunnen bieden. Indien de vaarfrequentie achteruit gaat is dit een aanzienlijke verslechtering en zeker geen stimulans om personen vanuit de auto naar het openbaar vervoer te geleiden.

We zien vervoerspotentieel voor POW de komende jaren door het ontstaan van extra hinder op de weg door grote renovaties van rijkswegen, extra verkeersaanbod door de groeiagenda van de Drechtsteden (waarin extra woningbouw en extra banen als ambitie staan opgenomen), en het groeien van recreatief aanbod richting Biesbosch en Kinderdijk. Het realiseren van een halte in Hardinxveld-Giessendam zou in deze tendens dan ook een verplichting moeten zijn. Daarnaast zien wij een verbinding naar Gorinchem als een interessante optie. Deze gedachte zien we nauwelijks terug in het programma van eisen. De marktconsultatie wijst uit dat vervoerders hier niet negatief tegenover staan waardoor het als verplichting opgenomen kan worden.

We realiseren ons dat de technologische ontwikkelingen nog niet voldoende zicht geven op een ware zero emissie oplossing maar we zien wel graag dat de vervoerder zich maximaal inspant om nieuwe ontwikkelingen te implementeren. Er zijn onderzoeken gaande naar de inzet van andere brandstoffen voor de schepen zoals waterstof. Echter dit aspect of de uitkomsten van dit onderzoek is niet verder benoemd in het PVE. Het stimuleren van de innovatieve gedachte op dit gebied is onderbelicht alsmede de mogelijkheid om dit gedurende het contract te implementeren.

Met betrekking tot het contract Provincie en Drechtsteden vragen we aandacht voor de verhouding meebetalende en niet meebetalende partners. We zien graag de kwaliteit van de haltes en vragen over de plaats van de haltes toegelicht. Daarnaast hebben we vragen over de nachtsteiger, de bedrijfsvoering en toekomstige innovaties. Hieronder gaan we gedetailleerder in op onze opmerkingen.

Contract POW Drechtsteden/Provincie

Verhouding meebetalende en niet meebetalende partners

Er moet een verhouding geborgd worden tussen de haltes in de Drechtsteden, de huidige haltes van gemeenten die niet meebetalen aan het POW (Molenlanden "Kinderdijk", Ridderkerk "de schans", Krimpen aan den IJssel "stormpolder", Rotterdam "Erasmusbrug" en eventuele nieuwe haltes bij de gemeenten die niet meebetalen aan POW. Te denken valt aan eventuele nieuwe haltes in Molenlanden, Ridderkerk, Krimpen aan den IJssel en Rotterdam maar ook nieuwe gemeenten zoals Capelle aan den IJssel.

Een disclaimer zou kunnen zijn dat zowel Provincie als Drechtsteden na gunning zich expliciet buigen over de extra haltes en het eventueel meebetalen aan de haltes. In de stuurgroep moeten dan beide partijen akkoord gaan.

De provincie neemt uw suggestie niet over in het Programma van Eisen.

Het exploiteren van (een) eventuele nieuwe verbinding(en) in het ontwikkelgebied wordt overigens verrekend tegen een tarief voor bijzonder meerwerk dat nader wordt bepaald in de overeenkomst. De exploitatie van dergelijke nieuwe verbinding(en) gaat dus niet ten koste van de huidige exploitatiebijdrage.

Streven naar wederkerigheid van alle betrokken partijen

Er moet rekening gehouden worden met het feit, dat naast PZH en Drechtsteden alle partijen die aangesloten zijn op het POW netwerk binnen het nieuwe contract mee gaan betalen aan de exploitatie. Hiermee kan de exploitatiebijdrage vergroot worden. We streven er naar om deze weeffout uit het systeem te halen en wederkerigheid te bewerkstelligen.

De provincie geeft de vervoerder conform het Beleidskader ontwikkelvrijheid en laat het aan de vervoerder (binnen de kaders van het Programma van Eisen) om te bepalen welke haltes hij aandoet.

Als een vervoerder een nieuwe halte aandoet en hij toont aan dat het aandoen van deze halte leidt tot een kwaliteitsverhoging voor de reiziger, dan wordt hij hiervoor beloond in het gunningsmodel (onderdeel van het bestek).

Verwevenheid en scheiding POW west is niet duidelijk

Waar staat nu dat Rotterdam Piekstraat – Plantagelaan niet tot de POW Oost behoort? In onze optiek wordt vanaf de Brienoordbrug tot Rotterdam centrum alleen gevaren over de vaargeul van de rivier zonder de oevers aan te doen. Dat betekent dat het kaartje bij 2.1 aangepast moet worden. Een Feijenoord City behoort toch niet bij de kavel POW oost? Dat is naar ons idee POW West. Mocht dit anders zijn dan moet er ook hier een disclaimer opgenomen moeten worden dat zowel Provincie als Drechtsteden na gunning zich expliciet buigen over de haltes ten westen van de Brienoordbrug. In de stuurgroep moeten dan beide partijen akkoord gaan.

Mocht een vervoerder de mogelijkheid zien om een halte te realiseren in het gebied tussen de Erasmusbrug en de Van Brienoordbrug en hij toont aan dat het aandoen van deze halte leidt tot een kwaliteitsverhoging voor de reiziger, dan wordt het de vervoerder toegestaan om dit te realiseren. De vervoerder dient wel zelf toestemming te vragen aan de

gemeente Rotterdam voor het realiseren van de halte en hij is er zelf verantwoordelijk voor dat de halte wordt gerealiseerd.

Frequentie

We stimuleren vervoer over water in het kader van verduurzaming en ontlasting van ons wegennet. We willen er zeker van zijn dat we met het contract minimaal dezelfde kwaliteit / frequentie van POW kunnen bieden. Indien de vaarfrequentie achteruit gaat is dit een aanzienlijke verslechtering en zeker geen stimulans om personen vanuit de auto naar het ov te geleiden.

Belangrijk is dat de waterdriehoek Kinderdijk (molens) – Dordrecht (historisch havengebied) – Biesbosch (recreatie/natuur) in 'directe verbindingen' gekoppeld blijft evenals de relatie met Rotterdam als belangrijkste 'toegangspoort' tot deze waterdriehoek. Sneldiensten is hierbij het mooiste. Voorkomen moet worden dat er te veel wordt ingezet op de poortverbinding Rotterdam - Kinderdijk, ten koste van de overige verbindingen binnen de waterdriehoek. In het programma van eisen staat weinig over recreatief vervoer en niets over bediening van de Biesbosch. Dit was onderdeel van de kern van het beleidskader. Waarom komt dit niet terug?

Deze verzoeken zijn overgenomen in het gunningsmodel in het bestek. Als de vervoerder kan aantonen dat het invullen van (een van) deze verzoeken leidt tot toegevoegde waarde voor de reiziger, dan wordt dit positief beloond in het gunningsmodel, waarmee de winnende vervoerder wordt gekozen.

Sliedrecht

Voor de bediening van Sliedrecht gaat het PVE gaat uit van vraagafhankelijk vervoer. Op zichzelf vinden wij het een goede ontwikkeling om het vervoer gericht aan te laten sluiten op de wensen van "onze" reizigers. De verruiming van de vaartijden versterkt dit effect. Het valt echter ook op dat voor Sliedrecht, als enige verplicht aan te varen bestemming in de regio, er geen reguliere diensten worden voorgeschreven. Hier kunnen wij ons niet in vinden. Wij vinden het cruciaal dat, in aanvulling van het vraagafhankelijk vervoer, een goede en reguliere dienstregeling in de spits noodzakelijk is. Wij stellen voor in de ochtend- en avondspits minimaal twee reguliere afvaarten naar Dordrecht op te nemen in het PVE.

Het volledig inzetten op vraagafhankelijk vervoer zien wij namelijk als een risico voor de herkenbaarheid en de bruikbaarheid van het product. Een toekomstbestendige lijn is volgens ons juist gebaat bij een constant aanbod. Een reguliere spitsdienst lijkt ons bovendien realistisch, aangezien de Waterbus in de ochtend- en avondspits goed gebruikt wordt.

Hetgeen vermeld is in het Programma van Eisen is een minimale eis. Vervoerders kunnen zelf aangeven of zij een vaste verbinding gaan toepassen van en naar Sliedrecht.

Het verzoek voor een vaste verbinding in de spits is opgenomen in het gunningsmodel in het bestek.

Bovendien zet Sliedrecht de komende jaren volop in op toerisme. Er wordt onder meer een recreatief knooppunt gerealiseerd. Hiervoor start op dit moment de bestemmingsplanprocedure.

Daarbij versterken wij bovendien de fietsverbindingen. Wij denken dat dit een aantrekkelijke werking heeft voor het gebruik van de waterbus en bovendien bijdraagt aan de provinciale doelstellingen op dat gebied. Zoals eerder in deze zienswijze al is benadrukt neemt de Biesbosch hier een centrale rol in. Niet alleen voor Sliedrecht, maar voor de gehele regio.

Zwijndrecht

In de huidige situatie zien we zowel bij lijn 21 (Veerplein Zwijndrecht – Hooikade Dordrecht) als bij lijn 24 (Veerplein Zwijndrecht – Dordrecht Merwedekade) 4 afvaarten per uur in de zomer en winterperiode. De minimale frequenties die opgenomen zijn in de tabellen uit het programma van eisen liggen een stuk lager. Er staat nu minimaal opgenomen voor de zomerperiode: tussen 07:00 en 18:30 4 keer per uur, na 18:30 tot 21:00 1 keer per uur. Voor de winterperiode: tussen 07:00 en 18:30 1 keer per uur, na 18:30 tot 20:00 2 keer per uur. We vragen ons af of dit correct is opgenomen. Onze zorg zit ook op de winterregeling. In de winter is dit namelijk een forse achteruitgang in vervoersmogelijkheden over het water.

In het Programma van Eisen zijn de minimale frequenties als volgt aangepast:

07:00 en 18:30 4 keer per uur, na 18:30 tot 21:00 2 keer per uur

07:00 en 18:30 2 keer per uur, na 18:30 tot 20:00 1 keer per uur

Daarnaast wordt het aanbieden van verhoogde frequenties die van toegevoegde waarde zijn voor de reiziger positief beloond in het gunningsmodel (onderdeel van het bestek).

Hendrik-Ido-Ambacht, Alblasserdam en Ridderkerk

Terwijl de route Dordrecht – Rotterdam tweemaal per uur wordt gevaren, worden Hendrik-Ido-Ambacht, Alblasserdam en Ridderkerk als halteplaats maar eenmaal per uur aangedaan. Dit is onbegrijpelijk gezien de vervoerspotentie, groeiagenda en de reconstructies van het wegennet.

Dit betreft de minimale afvaartfrequentie. Een vervoerder kan er voor kiezen deze frequentie te verhogen. Het aanbieden van verhoogde frequenties die van toegevoegde waarde zijn voor de reiziger wordt positief beloond in het gunningsmodel.

Papendrecht

De haltes Papendrecht Westeind en Papendrecht Rosmolenweg moeten, gezien de doelstelling om over water een volwaardig vervoersalternatief te bieden om met name de files op de weg en de drukte op het spoor te verminderen, worden bediend door POW. Ons voorstel is dat op de haltes waar geen lijnvoering op komt, minimaal sprake moet zijn van vraaggericht POW.

De provincie geeft de vervoerder conform het Beleidskader ontwikkelvrijheid en laat het aan de vervoerder (binnen de kaders van het Programma van Eisen) om te bepalen welke haltes hij aandoet.

Als een vervoerder genoemde haltes aandoet (met vast of vraaggericht POW) en hij toont aan dat het aandoen van deze haltes leidt tot een kwaliteitsverhoging voor de reiziger, dan wordt hij hiervoor beloond in het gunningsmodel.

Om de groei vast te houden op de lijnen Papendrecht – Dordrecht en Dordrecht -- Rotterdam is het logische gevolg dat tot later zal worden doorgevaren om complementair te zijn aan ander OV en fietsgebruik te stimuleren.

De provincie verwijst u naar de voorgaande antwoorden.

Alblasserdam

In de huidige situatie maakt het Personenvervoer over Water een belangrijk deel uit van het verkeers- en vervoersnetwerk in ons gebied. De waterbus wordt op de verbindingen tussen Alblasserdam en Dordrecht en tussen Alblasserdam en Rotterdam goed gebruikt. Tevens biedt de huidige waterbusverbindingen van en naar Kinderdijk een waardevol effect op het sturen toerismestroom waar Alblasserdam veel baat bij heeft.

Uitgaande van uw doelstelling dat het slimmer, schoner en sterker moet, is het van essentieel belang dat de huidige bediening in ons gebied minimaal op peil moet blijven, in tegenstelling tot wat nu als 'eisen over de aansluiting tussen reizigersbehoefte en aanbod' in hoofdstuk 3 van het PvE staat opgenomen. De gevraagde bediening zoals nu in de tabellen op pagina 14 van het PvE staat weergegeven is ons inziens onder de maat.

Alblasserdam – Dordrecht

In de huidige situatie wordt tussen Alblasserdam en Dordrecht met een dienstregeling van twee keer per uur gevaren over alle dagen, inclusief zaterdag, en op zon- en feestdagen. Datgene wat nu in de twee tabellen is opgenomen (1x per uur overdag en deels vraagafhankelijk) betekent een forse inperking op het systeem en daarmee een achteruitgang van het gehele verkeers- en vervoersnetwerk. Dit zien wij als onacceptabel. Wij verzoeken u om in het PvE de eis op te nemen voor minimaal een bediening van twee keer per uur te eisen op alle periodes: overdag, 's avonds, zaterdagen en ook op zon- en feestdagen. Een hogere frequentie is prima, maar nooit minder.

Alblasserdam – Rotterdam

Op dit traject wordt nu op alle dagen gevaren met een frequentie van twee keer per uur, inclusief op zondagen. In de twee tabellen voor de gevraagde minimale afvaartfrequenties stelt u voor zondag een minimale eis van een keer per uur. Wij zien echter geen reden om op de zondagen de afvaartfrequenties te verlagen. Ook op zondag wordt de waterbus goed gebruikt. Wij verzoeken u om ook voor de zondagen de frequentie van minimaal twee keer per uur op te nemen in de tabellen voor minimale afvaartfrequenties.

Dordrecht – Kinderdijk

In de twee tabellen staat voor Kinderdijk alleen de verbinding met Rotterdam opgenomen. Terwijl de verbinding met Dordrecht hier niet wordt genoemd. In de huidige situatie vaart deze waterbuslijn tussen Dordrecht, Kinderdijk en Rotterdam. Deze lijn heeft een groot succes. Het succes zit vooral op de bediening met Rotterdam, maar desalnietemin levert de bediening met Dordrecht eveneens een bijdrage aan een goede bereikbaarheid van het molengebied en sturing van het toeristenstroom, zodanig dat dit de leefbaarheid in Kinderdijk en in Alblasserdam ten goede komt. Met betrekking tot de sturing van de groeiende toeristenstroom en omwille van de

leefbaarheid en de het gehele verkeers- en vervoersnetwerk is het van belang dat deze verbinding gehandhaafd blijft en eerder wordt geïntensiveerd met bijvoorbeeld een verbinding met Alblasterdam – Kinderdijk. Kortom, wij verzoek u om de verbinding Dordrecht – Kinderdijk met zijn huidige dienstregeling op te nemen in de eisen voor minimale afvaartfrequenties.

De provincie geeft de vervoerder conform het Beleidskader ontwikkelvrijheid en laat het aan de vervoerder (binnen de kaders van het Programma van Eisen) om te bepalen welke bediening hij aanbiedt.

Als een vervoerder meer bediening aanbiedt dan geëist en hij toont aan dat dit tot toegevoegde waarde voor de reiziger leidt, dan wordt hij hiervoor beloond in het gunningsmodel.

Bediening Papendrecht, Sliedrecht en Hardinxveld-Giessendam

We hechten belang aan een goede bereikbaarheid over water voor de gehele regio. In het PVE staat het aandoen van de gemeente Hardinxveld-Giessendam als een wens vermeld. We benadrukken dat we mogelijkheden zien om de verbinding te zoeken met de lijnen die varen in het gebied van Gorinchem en dat er potentieel is richting Biesbosch. Dit maakt het mogelijk om de gemeente Hardinxveld-Giessendam aan te doen. Ook de toekomstige woningbouwplannen van Hardinxveld-Giessendam biedt extra vervoerspotentieel. Om deze redenen benadrukken wij dat het belangrijk is een halte in Hardinxveld-Giessendam te realiseren. Wij zien de waterbus als verbinding tussen verschillende grote toeristische trekpleisters. Kinderdijk en de binnenstad van Dordrecht aan de ene kant en de Biesbosch en de binnensteden van Gorinchem en Woudrichem en de toeristische attractie Slot Loevestein aan de andere kant. Deze verbindingen bieden kansen voor de waterbus en de halte in Hardinxveld-Giessendam.

Vervoerpotentieel

In het najaar van 2015 heeft het Onderzoekscentrum Drechtsteden een onderzoek gedaan naar het stimuleren van het gebruik van de waterbus door het optimaliseren van de dienstverlening. Daaruit blijkt dat het groeipotentieel bij meerdere afvaarten in de avonduren met name op vrijdag en zaterdag perspectief biedt.

Zwijndrecht

Een latere laatste afvaart uit Dordrecht op vrijdag- en zaterdagavonden komt ook sterk naar voren. De groep die dit aangeeft bestaat voor 85% uit inwoners van 35 jaar of ouder. Mits er na 23.30 nog een laatste afvaart is zou het aantal Zwijndrechtse passagiers op de lijnen naar Dordrecht met enkele duizenden kunnen groeien. Veel inwoners zal in dat geval ook zeker (9%) of waarschijnlijk vaker (18%) van de Dordtse horeca en/of culturele voorzieningen gebruik maken, of er langer blijven (7%). We stellen voor om een pilot op te zetten om de haalbaarheid van een latere afvaart nader te onderzoeken.

We vragen meer aandacht voor het onderzoek naar vervoerpotentieel (pagina 8). We zouden daar graag steviger op inzetten. Uit hetzelfde onderzoek blijkt dat inwoners een halte wensen op de lijn Dordrecht Rotterdam. Het aantal Zwijndrechtse passagiers op deze lijn zou daarmee, op jaarbasis, met een kleine 10.000 kunnen toenemen.

Alblasserdam

Op dit moment heeft de waterbus een bediening tot 20:00u. Vanuit de samenleving merken wij behoefte om ook in de latere avonduren gebruik te kunnen maken van de waterbus. Dit geeft meer mogelijkheden voor het gebruik van de waterbus en geeft de reiziger de mogelijkheid om langer op een bestemming te blijven. Tevens wordt voorkomen dat reizigers kiezen voor een alternatieve vervoerswijze (zoals de auto) indien zij tot na 20:00u op hun bestemming willen zijn. Wij verzoeken u om de bediening in de avonduren uit te breiden en langer door te varen of om de haalbaarheid hiervan te testen of te onderzoeken.

Overig

Om de Drechttring te ontlasten stellen we een verkenning voor naar een kiss and sail bij Moerdijk. Personenvervoer over water kan vanaf Moerdijk naar Rotterdam via Hoeksche Waard, Dordtse Kil en Grootte Lindt.

Het bedrijfsleven in de Drechtsteden maakt vindt haar werknemers in de regio. Wij zien dit als een kans. Veel van de werknemers maken gebruik van de auto of busjes. Wij willen het bedrijfsleven vragen of zij mogelijkheden zien om met de waterbus werknemers uit de auto krijgen en daarmee verkeersproblemen op met name de dijken kunnen verlichten.

De provincie verwijst u naar de voorgaande antwoorden en benadrukt dat de Nota van Beantwoording als bijlage wordt opgenomen in het bestek en er naar verwezen wordt bij de gunningscriteria.

Flexibiliteit in de concessie

Zoals u in uw PvE meldt liggen kansen voor het grijpen om de kracht van het PoW te versterken. In het gebied zijn tevens diverse ontwikkeling gaande waarbij deze kansen kunnen worden benut. Om de kansen te benutten is het van belang dat het systeem van Personenvervoer over Water op elk moment aangepast kan worden. Het gaat hierbij om mogelijkheden voor het toevoegen van nieuwe haltes of verplaatsing van nieuwe haltes en om aanpassing van de dienstregeling zoals frequenties.

Wij verzoeken u om in het PvE meer mogelijkheden van flexibiliteit in te bouwen en de verantwoording hiervan bij de provincie te houden als opdrachtgever van de concessie. Hierbij willen wij vooral flexibiliteit omwille van de volgende ontwikkelingen.

De provincie heeft onder andere flexibiliteit ingebouwd door te sturen op outputnormen, door geen haltes voor te schrijven en door grotendeels functioneel het minimale vervoernetwerk voor te schrijven met een minimaal aantal gewogen DRU's van 30.000. Daarnaast is in artikel 6.3.1 aangegeven wanneer gemotiveerd kan worden afgeweken van onder andere het Programma van Eisen (bijvoorbeeld als er ontwikkelingen zijn).

Ontwikkeling Mercon Kloos

Op het voormalige terrein van Mercon Kloos is woningbouw gepland. Deze locatie heeft een directe ligging aan de oever van de Noord en biedt daarmee een goede kans om het Personenvervoer over Water te versterken. In het plan is ruimte opgenomen voor een nieuwe

waterbushalte. De ligging van een mogelijke nieuwe halte in Mercon Kloos is tevens gunstig gelegen voor andere delen in Alblasserdam en kan daarmee fungeren als goede verbinding voor bijvoorbeeld het noorden van Alblasserdam. De waterbushalte kan tevens dienen als extra ontsluiting van het molengebied. Vanaf Mercon Kloos kunnen reizigers te voet en te fiets het molengebied in. Samen met de huidige halte bij Kinderdijk zorgt dit voor spreiding van de toeristenstroom en biedt dit kansen voor betere sturing van het toeristenstroom. Daarnaast is de ligging gunstig ten opzichte van het busvervoer, waarmee een goede overstap kan worden geboden tussen Personenvervoer over Water en het openbaar vervoer via land.

Vervoer over water stimuleren vanuit havengebied Alblasserdam

Vanuit het gebiedsperspectief Kinderdijk wordt gewerkt aan het leefbaar houden van het gebied rondom de molens van Kinderdijk en wordt ingezet op meer vervoer over water en een transferium in het havengebied van Alblasserdam. Mede gelet op deze ontwikkeling is het van belang om flexibiliteit te houden omtrent het Personenvervoer over Water in relatie tot het havengebied Alblasserdam en de bediening met Kinderdijk.

Ontwikkeling bedrijventerrein zuidelijk deel Alblasserdam

In het zuidelijk deel van Alblasserdam liggen grote bedrijventerrein met gunstige ligging direct aan de oever van de Noord in de nabijheid ervan. Het bedrijventerrein Nieuwland Parc ligt direct aan de Noord. In dit gebied spelen diverse ontwikkelingen, waarvan onder andere een grote ontwikkeling met betrekking tot het voormalige terrein van Nedstaal. De ontwikkeling van het Nedstaalterrein zorgt voor extra economische groei. De ontwikkeling omtrent Nedstaal vormt samen met de bestaande bedrijventerreinen voor voldoende vervoer en kan daarmee een bijdrage leveren aan het gebruik van Personenvervoer over Water en vermindering van het wegverkeer. Het is daarom wenselijk om flexibel om te gaan met de bediening van het Personenvervoer in dit gebied.

Verdere intensivering van de verbindingen tussen Rotterdam, Kinderdijk, Alblasserdam (havengebied) en Dordrecht

De inzet van een waterbuslijn tussen Rotterdam, Kinderdijk en Dordrecht heeft de afgelopen jaren een groot succes gehad op het gebruik van de waterbus. Het molengebied is beter bereikbaar geworden. Een groter aandeel van de toeristenstroom komt via het water het gebied binnen. Dit zorgt voor minder overlast op de weg en maakt het leefbaarder voor de omwonenden.

Mede gelet op de ontwikkelingen vanuit het gebiedsperspectief en het visitormanagement is het wenselijk om deze verbinding voort te zetten en verder te intensiveren.

Havengebied Alblasserdam

Hierbij willen we tevens kijken naar de mogelijkheden voor een bediening met het havengebied van Alblasserdam waar onder andere een transferium voor het molengebied wordt ontwikkeld. Wij zien daarom nog volop kansen voor de bediening van Personenvervoer over Water tussen de molens Kinderdijk, Rotterdam, Dordrecht en Alblasserdam (havengebied). Wij verzoeken u om in de PvE op te nemen om te streven naar verdere intensivering van de lijn tussen Dordrecht, Kinderdijk en Rotterdam met onder andere een mogelijke bediening met het havengebied

Alblasserdam en wellicht verhoging van de frequentie in relatie met de groei van de toeristenstroom.

Verbinding Rotterdam, Kinderdijk Dordrecht ook in de spits (IHC)

In de kern Kinderdijk is het bedrijf IHC gevestigd. Dit bedrijf levert een grote stroom forenzen dat nu veelal via de weg komt. De aanwezigheid van de waterbuslijn met Kinderdijk zien wij daarom ook als kans voor het bedienen van het forenzenverkeer, indien deze lijn ook in de spitsuren wordt ingezet. Wij verzoeken u om in de PvE op te nemen om de verbinding Rotterdam, Kinderdijk en Rotterdam ook in de spits te laten varen in verband met forenzenverkeer voor IHC.

De provincie verwijst u naar de voorgaande antwoorden en benadrukt dat de Nota van Beantwoording als bijlage wordt opgenomen in het bestek en er naar verwezen wordt bij de gunningscriteria.

Duurzaamheid

Bij dit onderwerp zien we graag een hoge ambitie terug echter er ontstaat een spanningsveld met het doel zoveel mogelijk mensen over water te vervoeren. Een volledig emissievrij POW in 2030 is volgens de huidige stand van de technologie irrealistisch. De kans is groot dat bij de inschrijving gekozen wordt voor technieken en oplossingen in een nog niet uitgekristalliseerde ontwikkeling van de vergroening van de scheepvaart, waardoor niet voor de meest slimme oplossing gekozen wordt. Tevens is de kans groot dat onrealistische en niet efficiënte milieu oplossingen nu leiden tot minder vervoer. Vanuit de Drechtsteden hebben we liever dat er 200 reizigers vervoerd worden in een half uur met een aanzienlijker schoner schip, dan 100 reizigers in een uur met een volledig emissie vrij schip met extra overstappen. Dit alles neemt niet weg dat we een hoge ambitie hebben. We stellen daarom voor om een bepaalde mate van ontwikkeling in het onderwerp duurzaamheid in te bouwen waarbij de vervoerder maximaal gestimuleerd is om te innoveren op het moment dat nieuwe technologie die wel emissie vrij is zich aandient.

In het voorliggende PVE dienen alle schepen per 1-1-2030 zogenaamde zero emissieschepen te zijn. Met de huidige geformuleerde duurzaamheidseisen kan zonder sancties met diesel nog tien jaar worden doorgevaren. Nogmaals, we realiseren ons dat de technologische ontwikkelingen nog niet voldoende zicht geven op een ware zero emissie oplossing maar we zien wel graag dat de vervoerder zich maximaal inspant om nieuwe ontwikkelingen te implementeren. Er zijn onderzoeken gaande naar de inzet van andere brandstoffen voor de schepen zoals waterstof. Echter dit aspect of de uitkomsten van dit onderzoek is niet verder benoemd in het PVE. Het stimuleren van de innovatieve gedachte op dit gebied is onderbelicht.

In het bestek is een gunningscriterium opgenomen dat varen met nulmissieschepen positief beloond. Het vervoerplan (dat het vervoeren van meer reizigers beloond) heeft een hoger gewicht dan het duurzaamheidsplan.

Halte

Kwaliteit halte

De Provincie geeft aan dat waar mogelijk en gewenst de locaties van POW haltes worden verbeterd. We streven naar kwalitatief hoogwaardige, duurzame en herkenbare POW-haltes.

Afgelopen jaren hebben een aantal gemeenten geïnvesteerd in verduurzaming van het ponton o.a. door aanbrengen van Ledverlichting. Het is in dit PVE niet duidelijk of er de komende jaren wordt geïnvesteerd in de pontons om hoogwaardige, duurzame en herkenbare POW-haltes te creëren. We willen graag weten wat van de afzonderlijke gemeentes verwacht wordt vanuit de Provincie.

Vanuit de Drechtsteden is een studie gedaan naar de kwaliteit van de haltes en hoe de kwaliteit van haltes en de aanliggende infrastructuur verbeterd kunnen worden om het gebruik van de Waterbus meer te stimuleren. Onderzoeksbureau Movares heeft hier een presentatie voor opgesteld die bijgevoegd is bij deze zienswijze. Er liggen voldoende kansen die nog onbenut zijn maar die het gebruik zeker kunnen stimuleren. Indien uit de aanbesteding volgt dat vervoerders zelf niet willen investeren in de pontons en haltes verzoeken we de Provincie na te denken over een gezamenlijk traject van Provincie, Drechtsteden en gemeenten om haltes te verbeteren. Dit dient immers beider belang.

Voor het verbeteren van de huidige haltes is een gezamenlijke haltevisie ontwikkeld door Drechtsteden en de provincie. Deze haltevisie wordt momenteel nader uitgewerkt naar een halteplan door Drechtsteden in overleg met de provincie en na gunning met de nieuwe vervoerder.

Het is de vervoerder toegestaan om nieuwe haltes voor te stellen en te ontwikkelen in overleg met de betreffende gemeente, die van minimaal soortgelijke kwaliteit dienen te zijn als de huidige haltes.

Plaats haltes

Klopt het dat Ridderkerk als halteplaats niet meer in de dienstregeling is opgenomen?

Nee, dit klopt niet. Ridderkerk moet verplicht worden bediend. Dit is voorgeschreven in artikel 2.1.1 van het Programma van Eisen.

In de uitvraag moeten we expliciet aandacht besteden aan de ideeën die er zijn om het Molens van Kinderdijk niet alleen vanuit halte Molenkade (gemeente Molenlanden) te ontsluiten, maar ook vanuit een tweede toegang bij Alblasserdam-Kloos (gemeente Alblasserdam). Deze toegang hoort dan ook tot de Waterdriehoek.

Het is vervoerder toegestaan om dit aan te bieden. Het aanbieden van (nieuwe) verbindingen die van toegevoegde waarde zijn voor de reiziger wordt positief beloond in het gunningsmodel.

Het realiseren van een halte in Hardinxveld-Giessendam is reeds besproken.

Nachtsteiger

In het PVE is geen aandacht besteed aan de nachtsteiger. Wordt er vanuit gegaan dat de vervoerder deze voor zijn rekening neemt? Er bestaat nu onduidelijkheid over de nader te bepalen aan te leggen nachtlocatie voor de schepen gezien de huidige nachtlocatie in

Dordrecht niet gebruikt kan worden door de nieuwe vervoerder. Er is alleen opgenomen dat de vervoerder alleen de werkruimte kan huren. Nadere consequenties en dan met name de financiële gevolgen van een nieuwe locatie zijn niet nader betrokken bij het PVE.

Duidelijk moet zijn dat de Drechtsteden graag een nachtsteiger willen behouden vanwege de verwevenheid met de vervoerder en vanwege de werkgelegenheid. Een voorverkenning is gedaan naar Hendrik-Ido-Ambacht in de Rietbaan; dat lijkt kansrijk te zijn zowel bij gemeente als bij RWS. De huidige steiger is in eigendom van Aquabus BV. De wens is dat de vervoerder een nachtsteiger gaan realiseren. Indien de vervoerder dit niet lukt, dan zal de overheid een nachtsteiger aanleggen en zal een huurbedrag betaald moeten worden door de vervoerder.

In artikel 5.2.1 van het Programma van Eisen is aangegeven dat de vervoerder de nachtsteiger kan huren van de gemeente of zelf kan laten aanleggen.

Bedrijfsvoering

Elke overgang van een OV concessie is een uitdaging, zeker wanneer de vervoerder gaat veranderen. Ook in verband met de inzet van nieuwe schepen en wellicht nieuwe technieken. Dit moet bij POW voorkomen worden. Dit moet ook ergens in de uitvraag komen. Is een expliciet onderdeel in het implementatieplan "het voorkomen van overgangsproblemen van oude naar nieuwe contract" een idee? Kunnen hier ook punten aan toegekend worden?

In het bestek wordt een uitgebreid implementatieplan uitgevraagd. De vervoerder moet hier ten minste een voldoende op scoren om de opdracht gegund te krijgen.

In het PVE zien we geen overleg met regio en gemeenten over bedrijfsvoering en wijzigingen. Er wordt alleen gesproken over een gestructureerd reizigersoverleg. Op basis van een signaalfunctie bestaat bij de vervoerder wel de verplichting om bij infrastructurele en/of doorvaartproblemen in overleg te treden met de gemeenten. Is Drechtsteden met een vertegenwoordiger betrokken bij gesprekken van de Provincie met de vervoerder?

In artikel 6.5.3 van het Programma van Eisen is de samenwerking en overleg (wanneer nodig) met regio/gemeenten, Rijkswaterstaat, het havenbedrijf en andere vervoerders beschreven.

Ter overweging geven we mee dat een gezamenlijk gesprek Provincie, vervoerder en de gemeenten voordelen kan opleveren. We zien in dit overleg bijvoorbeeld promotie kansen waar actiever op kan worden ingestoken. Men kan zelfs de verplichting opnemen om minimaal 1x per jaar in elke gemeente afzonderlijk het vervoerssysteem te promoten.

De provincie geeft de vervoerder conform het Beleidskader ontwikkelvrijheid en laat het aan de vervoerder (binnen de kaders van het Programma van Eisen) om te bepalen waar en wanneer hij promotie-acties gaat uitvoeren.

In het gunningsmodel in het bestek wordt doorontwikkeling van de vervoervraag positief beloond.

Bij (on)geplande verstoringen dient proactief de reizigers te worden geïnformeerd. Bij het reizigersoordeel over de informatie bij vertragingen zou als outputnorm ook beter sprake kunnen zijn van een hogere norm, namelijk 8,0.

De huidige norm van 7,0 is al hoger dan op dit moment wordt gerealiseerd in de huidige opdracht (in de huidige overeenkomst zijn er geen normen opgenomen over dit onderwerp) en ruim hoger dan bijvoorbeeld is gesteld voor de DMG-concessie. Daarom wordt de norm niet nog scherper gezet.

Voor de huidige kiosk op ponton Merwekade moet huur betaald worden aan de gemeente Dordrecht. Uitgaan van/streven naar voortzetten arbeidsrelatie met onderaannemer. Bunkeren is vanaf 1 januari 2022 niet meer mogelijk.

Innovatie

We missen innovaties in het waterbussysteem, zoals vraaggericht watertaxi-vervoer.

We stellen voor dat vraaggericht vervoer een minimale eis is voor haltes die niet (volledig) met een vaste dienstregeling bediend worden. Dit zouden haltes op de "mag worden bediend" gebieden kunnen zijn, of de "ontwikkelmogelijkheid" gebieden. Maar ook nieuwe haltes bij ontwikkel locaties in het "verplicht te bedienen" gebied of Sliedrecht.

Dit vervoer maakt het bij uitstek geschikt om kleine vervoerstromen in de praktijk te gaan faciliteren en de kans te geven om te groeien. Dit past in de groei- en ontwikkelstrategie van de Drechtsteden. Bij dit soort vervoer is het een pré als de fiets meekan of een ketenmobiliteit aanbiedt met deelfietsen. Het volledig inzetten op vraagafhankelijk vervoer zien wij als een risico voor de herkenbaarheid en de bruikbaarheid van het product. Een toekomstbestendige lijn is volgens ons juist gebaat bij een constant aanbod. Een reguliere spitsdienst lijkt ons bovendien realistisch, aangezien de Waterbus in de ochtend- en avondspits goed gebruikt wordt. Als er ingezet wordt op vraagafhankelijk vervoer dat moet dit vlot en begrijpelijk werken. Een reactietijd van een uur vinden wij te lang. Om het interessant te houden is een wachttijd van een ½ uur maximaal acceptabel. Verder moet het systeem ook voor toeristen begrijpelijk zijn en is het wenselijk dat zij op de halte een Waterbus kunnen aanvragen. Daarnaast is het wenselijk dat ook bij vraagafhankelijk vervoer de fiets mee kan.

De 60 minuten waarnaar wordt verwezen is een minimale eis.

In het gunningsmodel in het bestek wordt een kortere aanmeldtijd dan 60 minuten (als de vervoerder vraaggericht vervoer aanbiedt) positief beloond.

4 Reactie Gemeente Molenlanden en gevolgen PvE

In uw schrijven van 20 februari 2019 stelt u onze gemeente in de gelegenheid om te reageren op het concept Programma van Eisen (PvE) voor de aanbesteding van het Personenvervoer over Water. Wij maken graag gebruik van de geboden gelegenheid.

Wij vinden het in dat licht teleurstellend dat de potentie van het PoW op de Lek niet wordt benut en in het PvE slechts als ontwikkelmogelijkheid wordt aangegeven.

Wij willen u ook nog meegeven, dat wij bezig zijn met een verbetering van de haltevoorziening in Nieuw-Lekkerland, waarbij deze op "Waterbusniveau" wordt gebracht. Ook bij de ontwikkelingen in het centrum van Streefkerk wordt rekening gehouden met een aanlandingsmogelijkheid. Daarmee denken wij gesteld te staan voor uitbreiding van het PoW op de Lek in de toekomst.

Het ontwikkelen van nieuwe verbindingen voor de ontwikkelgebieden wordt pas onderzocht tijdens de looptijd van de Overeenkomst.

Voor wat betreft de in het PvE genoemde vaartijden willen uw aandacht vragen voor de vaartijden op de vrijdagavond, traditioneel de koopavond in Rotterdam. Doordat de dienstregeling vroeg in de avond stopt is het voor winkelend publiek en winkelpersoneel niet mogelijk gebruik te maken van het PoW voor de thuisvaart. Een verruiming van de dienstitijdenregeling met een laatste afvaart rond 21.30 uur zou wat ons betreft een goede aanvulling van het product zijn.

Dit verzoek is overgenomen in het gunningsmodel in het bestek. Als de vervoerder kan aantonen dat langer doorvaren leidt tot toegevoegde waarde voor de reiziger, dan wordt dit positief beloond in het gunningsmodel.

5 Reactie Gemeente Ridderkerk en gevolgen PvE

Reactie op PvE

Pagina 7: bij thema 3 wordt gesproken over kwaliteit van PoW. Dit is vooral ingestoken vanuit haltekwaliteit en herkenbaarheid. Wij hechten ook belang aan kwaliteit op het gebied van punctualiteit van de dienstregeling, voldoende frequentie van de afvaarten en aansluiting op (nieuwe) mobiliteitsconcepten zoals deelfietsen, deelauto's en aanvullend maatwerk-vervoer of regulier openbaar vervoer.

In paragraaf 3.2 van het Programma van Eisen (thema 1) worden eisen gesteld aan de frequenties. In paragraaf 3.4 van het Programma van Eisen worden eisen gesteld aan punctualiteit.

Het aanbieden van mobiliteitsdiensten die toegevoegde waarde voor de reiziger leveren wordt positief beloond in het gunningsmodel in het bestek, waarmee de winnende vervoerder wordt gekozen.

Pagina 8: bij punt vier wordt gesproken over vervoerspotentieel van nieuwe verbindingen. Wij vinden het van belang dat het inregelen van nieuwe verbindingen niet ten koste mag gaan van de bestaande PoW-verbindingen.

Zowel het aanbieden en uitbreiden van bestaande verbindingen als het ontwikkelen van nieuwe verbindingen die van toegevoegde waarde zijn voor de reiziger wordt positief beloond in het gunningsmodel. Het is aan de vervoerder om aan te tonen hoe de meeste toegevoegde waarde (bovenop het geëiste niveau in het Programma van Eisen) wordt gecreëerd.

Pagina 13: in de tabel worden de dienstregelingen met een vertrek en eindpunt weergegeven. Kan in een bijlage een volledige overzicht van haltes met een vaarfrequenties worden aangegeven? Wij vinden het belangrijk om inzicht te hebben in hoe vaak Ridderkerk De Schans via dit PvE wordt aangedaan door de vaartuigen. Kunt u daarnaast aangeven welke relatie hierin is gelegd met de eerder uitgevoerde vervoerwaardestudie?

Er bestaat nu nog geen volledig overzicht, omdat dit afhankelijk is van de inschrijving van de winnende vervoerder.

Pagina 14: in paragraaf 3.2 punt 3 en 4 wordt aangegeven dat het de vervoerder is toegestaan om nieuwe PoW-haltes voor te stellen of na overleg tussen Provincie en vervoerder PoW-haltes te wijzigen. In paragraaf 6.6.1 Vervoerplan geeft u aan dat de vervoerder een vervoerplan indient bij de Provincie. Wij willen u nadrukkelijk vragen wanneer dit het geval is, hierbij de betrokken gemeente(n) eveneens te raadplegen.

Bij wijzigingen van haltes of voorstellen voor het aandoen van nieuwe haltes worden de betrokken gemeente(n) geraadpleegd. Dit geldt zowel voor wijzigingen en voorstellen die tijdens de looptijd van de opdracht worden gedaan, als voor wijzigingen en voorstellen die

onderdeel zijn van de winnende inschrijving (na definitieve gunning worden de betrokken gemeente(n) geraadpleegd).

Pagina 29: het dagelijks beheer en onderhoud van de haltes wordt weggelegd bij de halte-eigenaren (behoudens openstelling hekken, sneeuw- en ijsvrij houden van de ponton en ledigen prullenbakken). Wij zijn van mening dat het belangrijk is dat een halte niet in verval raakt en denken dat hier soms specifieke expertise bij komt kijken. Wij vinden dat een groter aandeel van het beheer en onderhoud bij de vervoerder moet liggen.

De vervoerder heeft een signaalfunctie richting gemeenten over onder andere de status van haltes (zie ook lid 1 van artikel 6.5.3 van het Programma van Eisen). Het is de vervoerder toegestaan om extra diensten uit te voeren tegen betaling door derden (waaronder andere overheden dan de provincie), mits aan de voorwaarden in lid 2 van artikel 6.1.2 wordt voldaan.

Pagina 33: in paragraaf 5.6.3 wordt gesproken over reisinformatie op de haltes. Hier wordt niets aangegeven om eventueel te investeren in dynamische reisinformatie op de haltes of een koppeling van reisinformatie via app's op smartphones. Is het mogelijk om de opening te bieden om in actuele reisinformatie te investeren in plaats van alleen statische reisinformatie?

In artikelen 5.6.5 en 5.6.6 zijn eisen opgenomen over dynamische reisinformatie. De provincie heeft onder andere een eis opgenomen waarin staat dat actuele reisinformatie aan relevante partijen en exploitanten van (dynamische) reisinformatiesystemen moet worden verstrekt (zoals 9292). Daarnaast is er in artikel 6.4.1 een outputnorm gesteld betreffende informatieverstrekking.

Er is geen eis opgenomen dat de vervoerder moet investeren in dynamische reisinformatiedisplays op de haltes, aangezien het beheer en onderhoud van de haltes is belegd bij de halte-eigenaren.

Pagina 33: in paragraaf 5.6.6 wordt ingegaan op aanleveren van statische en dynamische reisinformatie aan relevante partijen. Is het mogelijk dat gemeente ook inzicht krijgen in de geanalyseerde data (geen ruwe data) voor het gebruik en monitoring van het eigen lokale mobiliteitsbeleid?

Deze data kunt u opvragen bij de provincie.

Wens: extra halte PoW in Ridderkerk-Bolnes

In eerdere contacten over dit onderwerp is de wens aangegeven of het mogelijk is om een extra halte te maken in Ridderkerk-Bolnes. We willen in het lokale mobiliteitsbeleid meer inzetten in het beperken van niet noodzakelijk autoverkeer. Een extra halte in Bolnes kan bijdragen aan het verminderen van het autoverkeer en meer aanbod van andere vervoersalternatieven (in dit geval PoW) voor Bolnes. Kan in nadere onderzoeken over lijnvoering een extra halte Ridderkerk Bolnes worden onderzocht door de vervoerder?

Het aandoen van (nieuwe) haltes die van toegevoegde waarde zijn voor de reiziger wordt positief beloond in het gunningsmodel.

Ik ga ervan uit u hierbij voldoende te hebben geïnformeerd. Mocht u nog vragen hebben, dan hoor ik dat graag.

6 Reactie Gemeente Rotterdam, MRDH en het Havenbedrijf Rotterdam en gevolgen PvE

Dank voor uw brief van 20 februari 2019 inzake de aanbesteding van Personenvervoer over Water (hierna: PoW), waarin u ons in de gelegenheid stelt te reageren op het Ontwerp-PvE. U heeft ook een brief gestuurd aan de MRDH. Gezien het feit dat we voor onze aanbesteding samenwerken met MRDH en het Havenbedrijf Rotterdam N.V. betreft deze brief een gezamenlijke reactie.

We hebben met grote belangstelling kennisgenomen van het Ontwerp-PvE. Deze belangstelling komt mede voort uit het feit dat wij al enkele jaren met u samenwerken op het gebied van PoW. In het voorjaar van 2017 heeft uw Provinciale Staten de gezamenlijke visie vastgesteld. Tevens zijn er afspraken met u gemaakt over een aantal specifieke samenwerkingspunten. Deze samenwerking alsmede de afgesproken inhoudelijke afstemming blijft wat ons betreft onderbelicht. In subparagraaf 6.5.3 komt samenwerking en afstemming met andere vervoerders aan de orde, zonder een expliciete vermelding van onze samenwerkingsrelatie.

In het Programma van Eisen zijn eisen opgenomen voor de vervoerder. Daarom zijn samenwerkingspunten tussen de betrokken overheden niet nogmaals vastgelegd in het Programma van Eisen. Wel zijn de namen van de betrokken overheden ook toegevoegd aan lid 3 het betreffende artikel.

Zoals u bekend is, overlappen onze vervoergebieden. U gaat een concessie verlenen, wat exclusiviteit inhoudt, in een gebied dat ook tot ons vaargebied behoort en waarover we een aanbesteding gepubliceerd hebben. We zijn nieuwsgierig naar hoe u dit ziet.

De provincie verleent geen concessie, maar verstrekt een opdracht. Er is dus geen sprake van exclusiviteit.

U vraagt vervoerders vervoerdiensten af te stemmen met de huidige vervoerders van de waterbuslijnen 18 en 19 terwijl deze op dit moment een aanbestedingstraject doorlopen. Hoe verhoudt dit zich tot elkaar?

Deze eis is een uitvoeringseis en is pas van toepassing na definitieve gunning van de opdracht. In het Programma van Eisen is verduidelijkt dat de *nieuwe* exploitant(en) van lijnen 18 en 19 worden bedoeld.

U daagt vervoerders ook uit nieuwe verbindingen te onderzoeken. We zijn benieuwd hoe deze uitgewerkt worden en hoe afstemming en afspraken hierover met ons plaats gaat vinden zeker gezien de overlap van onze vaargebieden.

Bij eventuele nieuwe verbindingen waarbij sprake gaat zijn van overlap van vaargebied wordt u geraadpleegd. Dit geldt zowel voor eventuele nieuwe verbindingen die tijdens de looptijd van de opdracht worden ontwikkeld, als voor eventuele nieuwe verbindingen die

onderdeel zijn van de winnende inschrijving (na definitieve gunning wordt u dan geraadpleegd).

Graag vernemen we van u reactie op bovenstaande punten.

Op ambtelijk niveau vindt er regelmatig kennis- en informatie-uitwisseling plaats. Dat zal ook gebeuren in relatie tot het door u toegestuurde ontwerp PvE.

7 Reactie RODAG en gevolgen PvE

Het ontwerp Programma van Eisen Personenvervoer over Water (PvE) hebben wij ontvangen en vervolgens besproken in onze vergadering van 6 maart 2019. In deze vergadering hebben de heren M. Scheeders en H. Heukels van de provincie Zuid-Holland een toelichting gegeven. De bespreking verliep in een open en constructieve wijze.

We geven eerst een algemene indruk, waarna we paginagewijs onze opmerkingen geven. In de eerste plaats toont het PvE een grote ambitie op het gebied van Duurzaamheid in het bijzonder op het gebied van de aandrijflijn van de schepen. Dit legt een druk op de aanbesteding waarvan wij hopen dat deze gunstig uitpakt. De betrouwbaarheid van elektrisch varen is namelijk nog niet aangetoond. We raden daarom aan om een aantoonbaarheidsverplichting op te nemen in het bestek, zodat de kans op verrassingen op dit gebied geminimaliseerd worden.

Dit verzoek is overgenomen in het bestek.

Daarnaast zal er nog een marktconsultatie plaatsvinden die hopelijk meer inzicht geeft op dit punt. We zien dat mede in het licht van de mislukte aanbesteding van elektrische veren door de gemeente Gorinchem. (Riveer).

De marktpartijen zagen er vanaf om in te schrijven. Het is onwenselijk wanneer dit zou optreden voor het personenvervoer over water in ons gebied en de kans groter wordt dat er geen schepen varen op het al ontwikkelde lijnennet over water. Ook willen we onze zorg uiten dat er slechts een beperkt aantal scheepswerven zijn die een schip met een dergelijke (elektrische) aandrijflijn kan leveren. Vermeden dient te worden dat er een sfeer ontstaat die in de richting van een bepaalde leverancier wijst. Dat vermindert de kans op voldoende aanbieders.

Er worden geen eisen gesteld die richting een bepaalde leverancier wijzen.

Verder maken we een punt van de marktwerking binnen de aanbesteding van het openbaar vervoer. De vervoerder is opbrengstverantwoordelijk volgens het PvE. Ook wordt een vervoerder geacht winst te maken. Dat heeft mede als effect dat een vervoerder de aandacht zal richten op datgene waaraan het meeste verdiend wordt en een terugtrekkende beweging zal maken van datgene dat minder opbrengt. Het Personenvervoer over Water zal hier niet van gevrijwaard zijn. We zien graag dat het PvE en ook het bestek dusdanig worden geformuleerd dat de vervoerder verplicht wordt ook datgene dat minder rendabel is correct uit te voeren en tijd en aandacht te geven en zo nodig marketingactiviteiten te ontplooiën. We adviseren voor dit als eis op te nemen.

De provincie geeft de vervoerder conform het Beleidskader ontwikkelvrijheid en laat het aan de vervoerder (binnen de kaders van het Programma van Eisen) om te bepalen welke verbindingen hij aandoet.

Het is aan de vervoerder om aan te tonen hoe de meeste toegevoegde waarde (bovenop het geëiste niveau in het Programma van Eisen) wordt gecreëerd. Een vervoerder die veel toegevoegde waarde voor de reiziger levert, wordt hiervoor beloond in het gunningsmodel (onderdeel van het bestek).

De provincie spreekt uit dat de uitstraling en comfort van het Personenvervoer over Water op een hoog niveau dient te liggen en verbeterd dient te worden. Wij stellen dat naast de uitvoering van het Personenvervoer over Water ook de haltelocaties van hetzelfde hoge niveau uitstraling en comfort dienen te zijn en mede dienen te verbeteren. Dat geldt ook voor de routes naar deze haltelocaties toe. We wijzen hierbij in het bijzonder op fietsroutes en op de toegankelijkheid voor mensen met een beperking. We ondersteunen dan ook van harte het plan om de haltelocaties aantrekkelijker te maken dat de regio Drechtsteden opstelt. We zien graag dat de provincie hierin haar verantwoordelijkheid neemt en dit stimuleert.

Hieronder volgen onze opmerkingen per pagina.

Pag. 6

De provincie Zuid-Holland streeft de best bereikbare provincie te zijn. We wijzen er op dat in ons gebied het verkeer op de A15 en A16 regelmatig stil staat en daarmee ook de reizigers uit de rand van de Randstad (Alblasserwaard) die naar de Randstad (Rotterdam / Den Haag) reizen. We zien graag daarin verbetering en hopen dat het Personenvervoer over Water hieraan bijdraagt.

Pag. 7

Thema 1: De term maatschappelijk relevante verbindingen is een onduidelijke term. Ons is toegelicht dat hieronder ziekenhuizen, scholen en dergelijke worden verstaan. We doen de suggestie dit ook zo te verwoorden in het PvE.

Dit verzoek is opgenomen in het Programma van Eisen.

Bij thema 3 staat de eis voor actuele en eenduidige reisinformatie. Wij steunen van harte deze eis mede in het licht dat goede, juiste en adequate reisinformatie voorafgaand aan de reis, tijdens de reis van wezenlijk belang is. Zeker wanneer er onverhoopt wijzigingen optreden die het de reiziger noodzakelijk maken zijn reis aan te passen.

Pag. 8:

In lijn met de eerder gemaakte opmerking over de marktwerking in het openbaar vervoer, constateren we met instemming dat er minimale eisen opgenomen voor de bediening van gemeenten, zoals in de opgenomen tabel 3.2.1. Ook constateren we met tevredenheid dat het budget 5 miljoen euro bestemd is voor het rode gebied, het verplicht te bedienen gebied.

Pag. 12.

3.1.1. opzet vervoersysteem passend bij ketenmobiliteitsbehoefte.

Bij punt 5 willen we benadrukken dat het aanbieden van de genoemde mobiliteitsdiensten niet ten koste mag gaan van de verplichte bediening van de genoemde gemeenten.

Het is de vervoerder alleen toegestaan om mobiliteitsdiensten aan te bieden na toestemming van de provincie. De provincie zal geen toestemming verlenen als het aanbieden van mobiliteitsdiensten ten koste gaat van de verplichte bediening.

Pag. 13

In de Tabel voor de winterperiode wordt de bediening van Zwijndrecht wel erg drastisch verminderd ten opzichte van de zomerperiode. We vragen u of de genoemde frequentie van lx per uur 7.00-18.30 uur wel correct is en of de verhoging van lx (zomerperiode) naar 2x per uur (winterperiode) voor het tijdvak 18.30-20.00 uur wel correct is. Ons is toegezegd hierop een reactie te krijgen.

De frequentie van de zomerperiode en winterperiode voor Zwijndrecht zijn aangepast in het Programma van Eisen.

Pag. 14

3.3 Combinatie fiets en het POW.

We doen de suggestie om de schepen te voorzien van de mogelijkheid om een elektrische fiets te kunnen opladen.

Dit verzoek is overgenomen in het gunningsmodel in het bestek.

3.4.1. Vervoerplicht

We dringen er sterk op aan dat bij punt 2 ook de rolstoel verplicht moet worden vervoerd. Daarbij adviseren we om het meenemen van hulpmiddelen meer functioneel te omschrijven, waarbij wel duidelijk moet zijn dat de vervoerder verplicht is dergelijke hulpmiddelen als rolstoelen, driewiel fietsen te vervoeren.

De eis dat een reiziger in een rolstoel vervoerd moet worden is opgenomen on artikel 5.1.3 van het Programma van Eisen.

Bij punt 3 vragen we in hoeverre het reëel is te verwachten dat een vervoerder een hond met een besmettelijke ziekte kan weigeren. Wij vragen ons af hoe het personeel dit wil constateren bij het aan boord gaan. Hoewel we ons een dergelijke eis kunnen voorstellen.

De betreffende eis is aangepast.

Pag. 23

5.1.1 Algemene eisen aan de schepen.

Bij punt 4 wordt geëist dat er minimaal een rolstoeltoegankelijk toilet aan boord moet. We adviseren op te nemen dat de route naar een dergelijk toilet ook rolstoeltoegankelijk moet zijn en vrijgehouden moet worden.

Dit verzoek is overgenomen in lid 1 van artikel 5.1.3 van het Programma van Eisen.

Daarnaast adviseren we een eis op te nemen dat de hellingshoek van de loopplank niet te steil mag zijn voor een rolstoeler. Ons is onbekend of hiervoor vigerende regelgeving bekend is. Een rolstoeler dient de helling zelfstandig te kunnen overbruggen zonder kans op ongelukken.

Dit verzoek is overgenomen in lid 2 van artikel 5.1.3 het Programma van Eisen.

Pag. 25

5.1.3 Toegankelijkheid

Naast dat de schepen toegankelijk dienen te zijn voor mensen met een functiebeperking dient ook de bereikbaarheid van de halteplaatsen van de landzijde hierop te zijn aangepast voor onder meer rolstoelers, blinden en slechtzienden. We adviseren hiervoor met de betreffende gemeenten in overleg te treden.

De provincie treedt hiervoor in overleg met de gemeenten.

Pag. 27

5.4.1. Personeel

In punt 6 wordt gesproken over het zo nodig vastzetten van rolstoelen en andere hulpmiddelen. We wijzen er op dat rolstoelen wel geschikt moeten zijn om te worden vastgezet. Niet iedere rolstoel is daar geschikt voor. Daarnaast dienen de schepen wel voorzieningen te hebben om dat mogelijk te maken. Dat stelt eisen aan de plaats op het schip en het betreffende materiaal. Verder wordt gesproken over personeel dat geïnstrueerd moet zijn. In het vervoer van rolstoelers in een rolstoeltaxi dient het personeel hiervoor opgeleid te zijn. Wij adviseren daarom deze eisen aan te scherpen en mee te nemen in de daaraan gerelateerde tekst van het PvE.

Dit verzoek is niet overgenomen in het Programma van Eisen. De gebruikte eisen zijn gangbaar voor de ov-concessies van de provincie.

Blz. 31

5.5.3 OV-Chipkaart en andere betaalmethodes

Bij punt 10 wordt gesproken over kaartautomaten. Wij adviseren als eis op te nemen dat de kaartautomaten ook door blinden en slechtzienden zelfstandig bediend moeten kunnen worden. Dat kan bijvoorbeeld door de kaartautomaten te voorzien van een spraakmodule / audiomodule.

Dit verzoek is overgenomen in lid 10 van artikel 5.5.3 van het Programma van Eisen.

Pag. 35

5.7.1 Sociale veiligheid — Algemeen.

In punt 7 wordt gesproken over kosteloos gebruik maken van het POW door bevoegde opsporingsambtenaren. We adviseren dat uit te breiden naar personeel van hulpdiensten tijdens de uitvoering van hun taken. Dat kan dus ook ambulancepersoneel zijn.

Dit verzoek is overgenomen in lid 7 van artikel 5.7.1 van het Programma van Eisen.

Pag. 36

5.8 klantenservice en -reacties

Het valt op dat in de uitwerking van de klantenservice voornamelijk gesproken wordt over klachten. Wij adviseren om dit uit te breiden naar echte service zodat het klachtentelefoonnummer een servicenummer wordt waar onder meer ook informatie kan worden opgevraagd.

Dit verzoek is overgenomen in het Programma van Eisen door paragraaf 5.8 te herstructureren en te verduidelijken wat de klantenservice dient te behelzen.

5.8.1 Bereikbaarheid en aanspreekbaarheid voor klantreacties

In punt 2 worden de tijden genoemd waarbinnen het klachttelefoonnummer bereikbaar is. Het valt op dat tijden niet overeenkomen met de bedieningstijden zoals deze in de tabellen met bedieningstijden staan. We adviseren om de tijden waarop de klachttelefoonnummer beschikbaar is minimaal overeen te laten komen met de bedieningstijden in de betreffende periode.

De verzoek is niet overgenomen in het Programma van Eisen.

Goede bereikbaarheid voor vragen en klachten wordt wel positief beloond in het gunningsmodel.

Pag. 41:

6.5.1. Reizigersoverleg

We zijn tevreden dat de positie van het reizigersoverleg geborgd is in het PvE.

We adviseren als lid 4 op te nemen dat de vervoerder de verplichting heeft om met het reizigersoverleg extra te overleggen op verzoek van het reizigersoverleg. Bij punt 1 moet de vervoerder advies vragen overeenkomstig artikel 33 lid 1 en 2 van het Bp 2000.

Wij vragen na te gaan of het hierin gemelde relevant is voor dit type vervoer.

De suggestie is overgenomen in lid 2 van artikel 6.5.1 van het Programma van Eisen. Het gestelde in de Bp2000 (onder andere uitvoeringskwaliteit en tarieven) is volgens de provincie ook relevant voor POW.

Pag. 42

6.6.1 Vervoerplan

We zijn onaangenaam verrast dat er geen formele adviesrol voor het reizigersoverleg is weggelegd bij het vaststellen van het vervoerplan. We vinden dat in tegenspraak met de geest die spreekt uit lid 6.5.1. We adviseren dan ook sterk om het reizigersoverleg een adviesrol te geven voor de onderwerpen vervoerplan en tarieven. Verder adviseren we hiervoor in het algemeen aansluiting te zoeken bij het gestelde in het definitief PvE concessie DAV over te nemen. (zie bijlage)

Pag. 43:

6.6.2 Ontwikkelplan

In lid 2 worden we wederom onaangenaam verrast dat geen adviesrol is weggelegd voor het reizigersoverleg en andere belanghebbenden. We adviseren om op te nemen dat het reizigersoverleg en mogelijk andere belanghebbenden een adviesrol hebben bij de totstandkoming van het Ontwikkelplan.

Advisering over het vervoerplan en het ontwikkelplan is expliciet toegevoegd aan het Programma van Eisen. Advisering over de tarieven was al expliciet opgenomen in het Programma van Eisen. Verduidelijkt in het Programma van Eisen is dat de verdere

adviesprocedure en rol van het reizigersoverleg door de Vervoerder dient te worden afgestemd met het reizigersoverleg overeenkomstig de wensen van het reizigersoverleg.

Blz. 47

6.8.2 Sancties

Het valt ons op dat de maximale hoogte van boete 5% van de exploitatiebijdrage van dat jaar (maximaal 5 mln. Euro) is. Dat is concreet €50.000,-. Een naar ons idee overkomelijk bedrag voor een vervoerder. We vragen ons af of hier voldoende prikkel uitgaat om afdoende maatregelen te nemen in het onderhavige geval.

De maximale hoogte is aangepast in het Programma van Eisen naar 10%.

Verder doen we de suggestie in de tekst op te nemen dat de boete ten goede zal komen van het Personenvervoer over Water of wanneer dat van toepassing is ten goede van de reizigers in het Personenvervoer over Water.

Een dergelijke tekst is reeds opgenomen in lid 7 van artikel 6.8.2 van het Programma van Eisen.

Tot slot vragen we u wanneer relevant de correcte naam van ons reizigersoverleg te hanteren: RODAG in plaats van RODAV. Wij hebben onze naam aangepast vanwege de gebiedswijziging van de concessie DAV tegenwoordig DMG genoemd.

De suggestie is overgenomen in het Programma van Eisen.