



Beleidskader

Personenvervoer over Water

Rotterdam - Drechtsteden

‘Naar duurzaam
en optimaal
Personenvervoer
over Water’

Belangrijkste
uitgangspunten voor de
aanbesteding
Personenvervoer over
Water Rotterdam -
Drechtsteden



provincie **HOLLAND**
ZUID

Vast te stellen door Provinciale
Staten op 19 december 2018

30 oktober 2018
Provincie Zuid-Holland

Inhoud

Managementsamenvatting	4
1. Over dit beleidskader	7
1.1 Inleiding	7
1.2 Tijd voor een nieuwe aanbesteding	7
1.3 Totstandkoming van dit beleidskader	7
1.4 Gebiedsafbakening	8
1.5 Samenwerking met andere partijen	8
1.6 Leeswijzer	8
2. Achtergronden bij personenvervoer over water	9
2.1 De geschiedenis van personenvervoer over water in de regio	9
2.2 Personenvervoer over water buiten Zuid-Holland	9
2.3 Het huidige POW-netwerk	10
2.4 Trends en ontwikkelingen	12
3. Onze ambities en doelstellingen met personenvervoer over water	14
3.1 Ambities van de provincie	14
3.2 Doelstellingen met personenvervoer over water	14
3.3 Relevante beleidskaders en visiedocumenten	16
4 Thema 1: Betere aansluiting tussen reizigersbehoefte en aanbod	19
4.1 POW-oplossingen die passen bij de mobiliteitsbehoefte	19
4.2 Focus op maatschappelijk relevante verbindingen	19
4.3 Goede balans tussen flexibiliteit en zekerheid	21
4.4 Locaties van POW-haltes optimaliseren	22
4.5 Stimuleren van combinatie fiets en personenvervoer over water	22
4.6 Slimme keuzes in ketenmobiliteit ondersteunen	23
5. Thema 2: Duurzame en innovatieve vormen van personenvervoer over water stimuleren	24
5.1 Duurzame vloot	24
5.2 Duurzame energievormen voor faciliteiten op en nabij POW-haltes	25
5.3 Materiaalgebruik conform principes van circulaire economie	25

6	Thema 3: De kwaliteit van het personenvervoer over water verbeteren	26
6.1	Kwalitatief hoogwaardige en herkenbare POW-haltes	26
6.2	Uitstraling en comfort schepen op gelijkwaardig niveau	27
6.3	Gezamenlijk logo en huisstijl	28
6.4	Gangbaar betaalsysteem hanteren	28
6.5	Actuele en eenduidige reisinformatie	28
7	Over de aanbestedingsprocedure	29
7.1	Huidige POW-overeenkomst en exploitatiebijdrage	29
7.2	Flexibiliteit in de uitvoering van de POW-overeenkomst	30
7.3	Opbrengstverantwoordelijkheid ligt bij de vervoerder	30
7.4	Contractperiode is tien jaar plus duurzaamheidsbonus van vijf jaar	31
7.5	De ontwikkeling wordt gestuurd met outputnormen	31
7.6	De provincie vervult een proactieve rol tijdens de implementatie	31
7.7	De provincie houdt proactief toezicht op de realisatie	32
8	Vervolg van de aanbestedingsprocedure	33
8.1	Planning	34
8.2	Programma van Eisen	34
8.3	Randvoorwaarden	35
8.4	Uitvoeringsafspraken	36

Managementsamenvatting

Inleiding

Slimmer, schoner en sterker. Dat is de opgave waar wij nu voor staan met Personenvervoer over Water (POW). POW is een waardig alternatief voor de auto, de trein of de bus. Wat een kansen liggen er voor het grijpen om de kracht van het personenvervoer over water te versterken. Ontwikkelingen als de groei van steden, de grote vraag naar woningen en de groei van de economie vragen om een intensieve (her)ontwikkeling van locaties aan het water. Locaties die heel goed te bereiken zijn via het water. En dan is er nog de energietransitie, waarbij het gebruik van fossiele brandstoffen verschuift naar duurzame energievormen. Wat een mogelijkheden gaat dat opleveren voor de vervoersmiddelen op het water. Daarbij maken technologische ontwikkelingen mobiliteit steeds slimmer en schoner en informatie toegankelijker. POW slimmer, schoner en sterker: we gaan ervoor!

Waarom personenvervoer over water?

Dankzij snelle waterbussen hoeven forenzen niet onnodig om te rijden en maken we toeristische attracties en maatschappelijke voorzieningen beter bereikbaar. POW is een goede mobiliteitsoplossing voor verbindingen waarbij het alternatief over land langer duurt of lastig te organiseren is. Een goede manier ook om drukte op het spoor te verminderen en files op de weg te verkorten. Daarbij: eigen fietsen kunnen gratis mee, dat is pas slimmer, schoner en sterker!

Kortom:

- POW kan zorgen voor minder autoverkeer in drukke delen van de provincie;
- kan een concurrerend alternatief zijn voor reizen van deur tot deur (totale reistijd);
- ontsluit lastig te bereiken oeverlocaties;
- stimuleert het gebruik van de fiets;
- is een beleving, varen is leuk! Reizigers waarderen POW structureel hoog.

Huidige personenvervoer over water geregeld tot 2022

Vijf partijen, de gemeente Rotterdam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), het Havenbedrijf Rotterdam, Drechtsteden en de provincie Zuid-Holland, werken samen aan het personenvervoer over water, van Drechtsteden in het oosten tot en met de Maasvlakte in het westen. Op dit moment bestaat POW hier uit een netwerk van veerdiensten. Een belangrijk onderdeel daarvan is het openbaar vervoer over water tussen Rotterdam en de Drechtsteden, beter bekend als Waterbus. De huidige POW-overeenkomst voor de Waterbuslijnen loopt echter af op 31 december 2021. Daarom is een nieuwe aanbestedingsprocedure nodig. We zoeken een enthousiaste en kundige vervoerder, die met ingang van 1 januari 2022 het POW tussen Rotterdam en de Drechtsteden gaat verzorgen. Een belangrijke eerste stap in de aanbesteding is het opstellen van dit beleidskader met de belangrijkste uitgangspunten.

Personenvervoer over water past in ambities van de provincie

Onze wensen voor een slimmer, schoner en sterker POW komen ook terug in het 'Hoofdlijnenakkoord 2015 – 2019 Zuid-Holland: slimmer, schoner en sterker'. Hierin staat dat de provincie onderzoekt waar uitbreiding van de dienstverlening van openbaar vervoer over water mogelijk is. Ook in de 'Ambitiesnotitie omgevingsbeleid' heeft de provincie ambities voor het

omgevingsbeleid benoemd. Die kunnen we vertalen in de volgende *ambities van de provincie*, waaraan personenvervoer over water een substantiële bijdrage kan leveren:

1. Best bereikbare provincie

We willen steden en regio's binnen de provincie met elkaar verbinden. We versterken niet alleen het openbaar vervoer over land en het gebruik van de fiets. Het integreren van vervoer over water in het vervoersaanbod, als volwaardig alternatief voor vervoer over de weg, past hierbij. We kunnen verbindingen tussen stad-land en tussen de kernen organiseren met POW. Daarbij willen we ook nieuwe woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en voorzieningen vlakbij waterwegen ontsluiten en recreatiegebieden en cultureel erfgoed toegankelijk maken.

2. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Een aantrekkelijk landschap vormt een belangrijke vestigingsfactor. Het versterken van die leefomgeving bereiken we door natuur, water, recreatie, landbouw, cultureel erfgoed en economie in samenhang te verbeteren.

3. Energievernieuwing & stimuleren van innovaties

Op termijn moet de fossiele economie omgezet worden naar een circulaire en CO₂-uitstootvrije economie. Regionale innovaties daarvoor (zoals klimaatneutrale brandstoffen, andere voorstuwingstechnieken en circulaire bouwmethodes) kunnen levensvatbaar worden door demonstraties in en rondom POW. Met emissieloos POW wordt een grote slag gemaakt: een emissieloze boot met bijvoorbeeld tachtig passagiers kan een hoop vervuilende auto's vervangen. Daarbij moeten we ruimte bieden voor energie-innovatie en experimenten.

Doelstellingen

Die ambities kunnen we vertalen in doelstellingen voor het personenvervoer over water. Nu we opnieuw gaan aanbesteden, is dat een goed moment om onze doelen met POW scherp te stellen. Wat willen we nu eigenlijk de komende jaren bereiken met POW?

Wat ons betreft moet het **slimmer, schoner en sterker**. POW biedt ons de kans om duurzaam, innovatief vervoer aan te bieden. Daarbij gaan de technische ontwikkelingen snel. Dat betekent dat we wel een Programma van Eisen (PvE) opstellen, maar daarin een grote mate van flexibiliteit laten voor bijvoorbeeld materieel. We hebben met POW in ieder geval de volgende doelstellingen:

1. Bereikbaarheid van het gebied over water verbeteren (slimmer)
2. Duurzaam en innovatief vervoer stimuleren (schoner)
3. Oevers toegankelijk maken en zo gebiedsontwikkeling ondersteunen (sterker)

De eerste twee doelstellingen kunnen we mede bereiken via deze aanbesteding. De derde doelstelling kunnen we bereiken met een kwalitatief goede uitvoering van POW.

Hoe gaan we de eerste twee doelstellingen bereiken? Dat doen we door ons te richten op de volgende thema's. Deze drie thema's willen we ook terugzien in het aanbod van de partijen die meedoen aan de aanbesteding.

Thema 1: Betere aansluiting tussen de reizigersbehoefte en het aanbod

We zoeken naar POW-oplossingen die passen bij de mobiliteitsbehoeften van inwoners. Daarom focussen we op maatschappelijk relevante verbindingen. Waar mogelijk en gewenst verbeteren we de locaties van POW-haltes. Ook stimuleren we de combinatie (elektrische) fiets en POW.

Thema 2: Duurzame en innovatieve vormen van personenvervoer over water stimuleren

We streven naar een duurzame vloot. Ook zou het goed zijn om duurzame energie te gebruiken voor faciliteiten op en nabij POW-haltes. Het materiaal voor POW-faciliteiten en bedrijfsvoering moet zoveel mogelijk gebruikt worden volgens de principes van circulaire economie.

Thema 3: De kwaliteit van het personenvervoer over water verbeteren

We streven naar een betere kwaliteit van het personenvervoer over water. We willen kwalitatief hoogwaardige, duurzame en herkenbare POW-haltes. De uitstraling en het comfort van de schepen moeten van een hoog en onderling gelijkwaardig niveau zijn, voor een optimale beleving van reizigers. Daarbij eisen we ook actuele en eenduidige reisinformatie.

Randvoorwaarden

Bij het benoemen van de uitgangspunten voor de nieuwe aanbesteding houden we rekening met verschillende randvoorwaarden:

- Wettelijke randvoorwaarden zijn onder andere de Binnenvaartwet, het Besluit personenvervoer 2000 en de Aanbestedingswet 2012.
- Financiële randvoorwaarden: Wij hebben een beschikbaar budget van € 5 miljoen per jaar voor een exploitatiebijdrage POW (prijspeil 2018). Dit budget is inclusief de bijdrage van Drechtsteden (15% van het budget) en exclusief indexering.
- Naast de jaarlijkse exploitatiebijdrage kunnen wij een extra financiële bijdrage geven aan voorstellen die inspelen op onvoorziene ontwikkelingen. Deze voorstellen dienen bovenmatig bij te dragen aan flexibel, duurzaam en kwalitatief hoogwaardig POW.
- Tarieven voor reizigers worden vastgesteld volgens het geldende Tarievenkader Openbaar Vervoer van de provincie.

Hoe gaan we verder?

Dit beleidskader bevat de beleidsmatige uitgangspunten voor de aanbesteding van POW in het gebied Rotterdam - Drechtsteden. Deze uitgangspunten bieden houvast en geven richting bij het vervolg van dit aanbestedingsproces, bij de implementatie én de uitvoering van de nieuwe POW-overeenkomst. Na vaststelling van dit beleidskader vertalen we de uitgangspunten in een PvE. Daarnaast gaan we uitvoeringsafspraken maken met betrokken stakeholders.

1. Over dit beleidskader

1.1 Inleiding

Slimmer, schoner en sterker. Dat is de opgave waar wij voor staan met Personenvervoer over Water (POW). POW is een waardig alternatief voor de auto, de trein of de bus. Dankzij snelle waterbussen hoeven forenzen niet onnodig om te rijden en maken we toeristische attracties en maatschappelijke voorzieningen beter bereikbaar. POW is een goede mobiliteitsoplossing voor verbindingen waarbij het alternatief over land langer duurt of lastig te organiseren is. Een goede manier ook om drukte op het spoor te verminderen en files op de weg te verkorten. Daarbij: eigen fietsen kunnen gratis mee, dat is pas slimmer, schoner en sterker!

Wat een kansen liggen er voor het grijpen om de kracht van het personenvervoer over water nog te versterken. Ontwikkelingen als de groei van steden, de grote vraag naar woningen en de groei van de economie vragen om een intensieve (her)ontwikkeling van een aantal gebieden. Zowel binnen Drechtsteden als in aangrenzende regio's gaat het ook om locaties die heel goed te bereiken zijn via het water. En dan is er nog de energietransitie, waarbij het gebruik van fossiele brandstoffen verschuift naar het benutten van duurzame energievormen. Wat een mogelijkheden gaat dat opleveren voor de vervoersmiddelen op het water. Daarbij zorgen technologische ontwikkelingen ervoor dat mobiliteit steeds slimmer en schoner wordt. Ook informatie wordt steeds toegankelijker.

1.2 Tijd voor een nieuwe aanbesteding

De tijd is rijp om personenvervoer over water te gaan versterken: de huidige POW-overeenkomst tussen de provincie Zuid-Holland, Drechtsteden en Aquabus B.V. loopt op 31 december 2021 af. Deze overeenkomst geldt voor de huidige Waterbuslijnen 20 tot en met 24 en de lijnen 201 en 202. POW in de provincie Zuid-Holland kent op dit moment meerdere verschijningsvormen. Naast waterbussen varen er ook watertaxi's, (overzet)veren en rondvaartboten (partyvaart). We richten ons in dit beleidskader op wat nu de Waterbus heet in het gebied tussen Rotterdam en de Drechtsteden.

De provincie Zuid-Holland wil, in nauwe samenwerking met Drechtsteden, een nieuwe POW-overeenkomst sluiten met een vervoerder. Die gaat vanaf 1 januari 2022 het POW tussen Rotterdam en de Drechtsteden verzorgen. Om tot een nieuwe POW-overeenkomst te komen, moeten we een aanbestedingsproces doorlopen. Een belangrijke eerste stap in dit aanbestedingsproces is het opstellen en vaststellen van dit beleidskader, waarmee we de uitgangspunten op hoofdlijnen voor de nieuwe POW-overeenkomst bepalen.

1.3 Totstandkoming van dit beleidskader

De gemeente Rotterdam, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), het Havenbedrijf Rotterdam, Drechtsteden en de provincie Zuid-Holland (de 'vijf partijen') werken sinds enkele jaren samen om het personenvervoer over water van Drechtsteden in het oosten tot en met de Maasvlakte

in het westen vorm te geven. Deze ‘vijf partijen’ hebben samen met de gemeenten in het gebied de kansen en mogelijkheden voor POW inmiddels verkend en geanalyseerd. De uitkomsten zijn verwerkt in dit beleidskader. Het Reizigersoverleg Drechtsteden Alblasserwaard Vijfheerenlanden (RODAV) heeft hierover advies gegeven. Drechtsteden hebben meegewerkt aan en steun uitgesproken voor de uitgangspunten in dit beleidskader.

1.4 Gebiedsafbakening

De ‘vijf partijen’ gaan het POW in twee deelgebieden aanbesteden: een *westelijk deel* (Maasvlakte - Rotterdam) en een *oostelijk deel* (Rotterdam – Drechtsteden). De gemeente Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam en de MRDH doorlopen hun eigen aanbestedingstraject in het westelijk deelgebied. De provincie Zuid-Holland gaat in samenspraak met Drechtsteden het oostelijk deelgebied aanbesteden. De exacte afbakening van dit gebied zullen wij in overleg met stakeholders nader bepalen. In het vervolgproces van deze aanbesteding gaan we dit verder invullen.

Onlangs is een Kansenskaart opgesteld van de kansen voor nieuwe POW- verbindingen. De verbinding tussen de Drechtsteden en Gorinchem is als een “relatief zeer lage kostendekking” gecategoriseerd. Tussen de Drechtsteden en Gorinchem is de vraag naar openbaar vervoer over water op dit moment te klein. Wij zien kansen in een goede afstemming met de aanwezige veerdiensten.

1.5 Samenwerking met andere partijen

De ‘vijf partijen’ staan open voor samenwerking met andere partijen, op basis van het principe van wederkerigheid. Een partij die wil samenwerken, zal de bereidheid moeten tonen zich als volwaardig partner op te stellen om een succesvolle samenwerking mogelijk te maken. De ‘vijf partijen’ hebben bestuurlijk afgesproken dat zij samenwerken op vijf aspecten: herkenbaarheid en uitstraling, reizigersdata en – informatie, betaalsysteem, duurzaamheid en ijkmomenten voor flexibiliteit.



1.6 Leeswijzer

Dit beleidskader kent de volgende opbouw:

- In hoofdstuk 2 beschrijven we de achtergronden bij POW. Bouwstenen hiervoor zijn onder andere de historische en internationale context. Ook beschrijven we relevante trends en ontwikkelingen.
- In hoofdstuk 3 benoemen we de ambities van de provincie en de vertaalslag in de doelstellingen die we hebben met POW.
- In de hoofdstukken 4 tot en met 6 werken we de drie thema’s uit die volgen uit de doelstellingen.
- In hoofdstuk 7 staan de uitgangspunten voor de doorontwikkeling van POW en de wijze waarop we de POW-overeenkomst gaan aanbesteden.
- In het afsluitende hoofdstuk 8 schetsen we het vervolg van de aanbestedingsprocedure na vaststelling van dit beleidskader.

2. Achtergronden bij personenvervoer over water

2.1 De geschiedenis van personenvervoer over water in de regio

Eind jaren negentig is de basis gelegd voor het POW tussen Rotterdam en de Drechtsteden zoals we dat nu kennen. In samenwerking met het ministerie van Verkeer en Waterstaat hebben de provincie Zuid-Holland, Rotterdam en Drechtsteden twee pilots uitgevoerd. Deze proefprojecten werkten als katalysator voor andere pilots (zoals Almere-Huizen). Het resultaat van de pilots is een uitgebreid netwerk van veerdiensten dat diverse woonkernen, bedrijventerreinen en recreatiegebieden aan weerszijden van de grote rivieren met elkaar verbindt.

Reizigers hebben veel waardering voor POW op de vaarwegen tussen Rotterdam en Dordrecht én binnen de Drechtsteden. Het netwerk van veerdiensten, beter bekend als Waterbus, maakt onderdeel uit van het openbaar vervoernetwerk van de provincie Zuid-Holland. Het biedt forenzen, scholieren, recreanten en toeristen een goed reisalternatief ten opzichte van andere vervoersvormen.

2.2 Personenvervoer over water buiten Zuid-Holland

In Nederland

Buiten de provincie Zuid-Holland zijn de Westerschelde Ferry (de fietsveerverbinding Breskens-Vlissingen) in Zeeland en de Amsterdamse veerponten over het IJ enigszins vergelijkbare vervoersvormen in Nederland. Momenteel werken de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de gemeenten Amsterdam, Almere en Lelystad aan een haalbaarheidsstudie naar POW binnen het Markermeer, met beoogde pilots in 2019.

Internationaal

POW als mobiliteitsvorm groeit internationaal. Zowel binnen als buiten Europa zien wij verschillende POW-systemen ontstaan of verder doorgroeien. Hieronder beschrijven we enkele relevante voorbeelden, relatief dichtbij huis.

Antwerpen

Om de bereikbaarheid van het centrum van Antwerpen te verbeteren, is sinds 2017 een POW-systeem actief (DeWaterbus). Dit systeem is mede geïnspireerd op ons POW-systeem. Het systeem is gericht op het faciliteren van fietsers en voetgangers als alternatief voor de auto. De vloot wordt binnenkort uitgebreid met elektrische schepen. Naast DeWaterbus vaart er een innovatief, klein passagiersschip dat grotendeels door waterstof wordt voortgestuwd (de Hydroville).

Genève

In Genève is personenvervoer over water al meer dan honderd jaar oud. Op het Meer van Genève is een POW-systeem actief (*Mouettes Genevoises*) van enkele veerboten met een capaciteit tussen 30 en 60 passagiers. Twee veerboten zijn voorzien van zonnepanelen. Dit POW-systeem is onderdeel van het ov-netwerk van Genève. Het biedt toegevoegde waarde voor zowel inwoners, als toeristen.

Lissabon

Het systeem van veerboten in Lissabon bestaat al enkele decennia. Aanleiding was een groot bereikbaarheidsprobleem om vanuit het zuiden via de enige brug (*Ponte 25 de abril*) het centrum van de stad te bereiken. Dit POW-systeem is onderdeel van het ov-netwerk van Lissabon. Zo kunnen passagiers met de plaatselijke variant van de ov-chipkaart betalen (*Viva Viagem card*). Fietsen kunnen gratis mee aan boord, als er voldoende ruimte is.

Londen

Deze stad wilde oeverlocaties(her)ontwikkelen en nieuwe verbindingen in het drukke Londen mogelijk maken. Daarom is in 1999 de River Bus (*Thames Clippers*) gestart met 1 schip. Inmiddels heeft Londen een POW-systeem met 17 catamarans die meer dan 4 miljoen reizigers per jaar vervoeren. Dit POW-systeem is onderdeel van het ov-netwerk van Transport for London. Zo kunnen passagiers met de plaatselijke variant van de ov-chipkaart betalen (*Oyster card*). Fietsen kunnen gratis mee aan boord, als er voldoende ruimte is (maximaal 10 fietsen).

Hamburg

In de jaren zestig was de firma HADAG bijna gestopt met de exploitatie van veren, totdat de bouw van Airbus-fabrieken tegenover de binnenstad aan de zuidoever van de Elbe POW noodzakelijk maakte voor het dagelijks vervoeren van 4.000 werknemers. Mede door de opwaardering van het waterfront, inclusief de aanleg van wandelpromenade met winkels en horeca, is het aantal reizigers inmiddels opgelopen tot zes miljoen op jaarbasis.

Kopenhagen (Harbour bus)

Vanaf 2020 laat Arriva Danmark de 'Harbour bus' volledig elektrisch varen in Kopenhagen. De plaatselijke overheid investeert hier € 1,3 miljoen in walinfrastructuur.

Stavanger

Stavanger in Noorwegen heeft begin 2018 een Europese subsidie van € 11,8 miljoen ontvangen voor de ontwikkeling van een elektrische fast ferry die in 2023 operationeel moet zijn. In Sandefjord (ook Noorwegen) ligt het prototype van de BB Green, die 100% emissieloos is, sneller dan 40 km/u kan varen en binnen 15 minuten weer is opgeladen.

2.3 Het huidige POW-netwerk

Het huidige POW-netwerk tussen Rotterdam en de Drechtsteden is een uniek netwerk van verbindingen voor personenvervoer over water, die worden bediend door de Waterbus. Het netwerk levert een belangrijke bijdrage aan een betere bereikbaarheid van de regio.

De afbeelding hieronder toont de huidige route en de haltes van de Waterbus. De lijnen 20 tot en met 24 zijn de bestaande verbindingen in het huidige POW-netwerk en worden uitgevoerd in een zomer- en winterdienstregeling. De huidige lijnen 201 en 202 zijn de Spits- en Daldiensten waarmee Kinderdijk vanuit Rotterdam en Dordrecht wordt bediend. De huidige lijnen 18 en 19 maken geen onderdeel uit van de POW-overeenkomst van de provincie.

Afbeelding 1: huidige netwerk Waterbus

Voor de huidige vervoerder waren de reizigersaantallen de afgelopen jaren structureel voldoende om rendabel het bestaande POW-netwerk te kunnen exploiteren. Dat gebeurde met exploitatiebijdragen van de provincie en Drechtsteden. Via verschillende proeven hebben we de afgelopen jaren verkend waar het POW-systeem kan worden uitgebreid. Zo bleek de Spits- en Daldienst succesvol. Hierbij is in de ochtendspits een extra afvaart van Dordrecht naar Rotterdam toegevoegd en in de daluren een verbinding met Kinderdijk vanuit zowel Rotterdam als Dordrecht. Dankzij een burgerinitiatief is de Avondboot Drechtsteden verkend, waarbij de waterbussen op donderdag, vrijdag en zaterdag langer doorvoeren op de verbindingen Zwijndrecht-Dordrecht en Papendrecht-Dordrecht. Dit bleek geen succes omdat er te weinig gebruik van werd gemaakt.

Onderzoek naar kansen voor nieuwe verbindingen – de Kansenskaart

De ‘vijf partijen’ hebben onlangs een Kansenskaart opgesteld. Deze kaart geeft een beeld van de kansen voor nieuwe POW-verbindingen. Als input voor deze kaart dienden een vervoerwaardestudie en meerdere businesscases. De resultaten hiervan zijn in de Kansenskaart opgenomen als verbindingen met een relatief hoge kostendekkingsgraad (de groene pijlen) tot relatief zeer lage kostendekkingsgraad (de rode pijlen).

Afbeelding 2: Kansenskaart POW-verbindingen

2.4 Trends en ontwikkelingen

Natuurlijk hebben diverse trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, ruimte en technologie invloed op toekomstig POW. Verstedelijking en het verhogen van de kwaliteit van leven in de stad hebben invloed op de functie en vorm van mobiliteit. De woningbouwopgave en de groeiende economie bieden kansen voor de (her)ontwikkeling van oeverlocaties. Ook het toerisme in Zuid-Holland trekt de laatste jaren merkbaar aan. Tot slot heeft de energietransitie, waarbij een verschuiving zichtbaar is van het gebruik van fossiele brandstoffen naar duurzame energievormen, invloed op vormen van POW.

Mobiliteitsontwikkelingen

Met het groeiende gebruik van elektrische fietsen kunnen mensen dagelijks makkelijker grotere afstanden afleggen. Ook concepten als deelfietsen en deelauto's breiden zich steeds verder uit. Deze vormen bieden kansen voor de invulling van de 'first & last mile' behoefte van reizigers. Ook zien wij de opkomst van Mobility as a Service (MaaS), waarbij de consument mobiliteit "inkoopt", in plaats van te investeren in transportmiddelen. MaaS heeft de potentie om ketenmobiliteit te versterken, waarbij POW mogelijk vaker een deel van de totale reis invult.

Ruimtelijke ontwikkelingen op de oevers

We zien ook kansen voor nieuwe verbindingen of haltes. Transit Oriented Development (TOD) is een ontwikkeling waarbij ruimtelijke ontwikkeling en vervoersconcepten in brede zin steeds meer hand in hand gaan. Een concrete vorm hiervan is het doorontwikkelen van vervoersknooppunten.

Een belangrijke ontwikkeling in Rotterdam en de Drechtsteden is de verschuiving van het zwaartepunt van wonen en werken richting het water. In de paragraaf hieronder schetsen we de belangrijkste ontwikkelingen op de oevers van het huidige POW-systeem.

Ontwikkelingen regio Drechtsteden

De Drechtsteden hebben een forse ambitie als het gaat om de groei van woningen en werkgelegenheid (Groeiaagenda 2030). Hierbij wordt de stad Dordrecht meer verdicht en worden de oeverlocaties van de Drechtsteden meer en meer benut. De Drechtsteden kunnen nog beter als één stedelijke agglomeratie gaan functioneren. Goede ov-verbindingen tussen de kernen en de regionaal belangrijke locaties kunnen bijdragen aan de groei en de versterking van de regio. Met name POW vermindert de barrièrewerking van de grote rivieren en verbindt de oeverlocaties. Zeker gezien het beperkt aantal vaste oeververbindingen (bruggen en tunnels). De komende jaren gaat de stad verschillende locaties aan of nabij de rivieroever (her)ontwikkelen. De groei van woningen en werkgelegenheid vindt voornamelijk plaats binnen de contouren van de bestaande bebouwde omgeving en de oevers worden aantrekkelijkere locaties.

Ontwikkelingen Rotterdam

De gemeenteraad van Rotterdam heeft in mei 2017 groen licht gegeven voor een gebiedsontwikkeling in Rotterdam-Zuid, genaamd Feyenoord City. Feyenoord City omvat woningen, sportaccommodaties, winkels, hotels en horeca. Feyenoord City kan een belangrijke invloed hebben op het POW van de toekomst. Ook heeft deze gebiedsontwikkeling een belangrijke invloed op de groeiagenda van de Drechtsteden en is Feyenoord City een belangrijke aanjager voor Lightrail. Lightrail is de basis voor verdichting in de regio, wat ook positief bijdraagt aan het POW-systeem (fietsafstand). Begin 2018 heeft de gemeenteraad van Rotterdam de ‘ov-visie Rotterdam 2018-2040’ vastgesteld. POW wordt als een aanvullende schakel gezien op het huidige en toekomstige ov-systeem.

Technologische ontwikkelingen

Naast trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en ruimte zijn er ook technologische ontwikkelingen die invloed hebben op het POW-systeem van de toekomst. Technologische ontwikkelingen maken mobiliteit steeds slimmer en maken informatie toegankelijker. Voor het openbaar vervoer betekent dit dat nieuwe systemen hun intrede doen, die leiden tot meer reisgemak. Zo gaat technologie een steeds grotere bijdrage leveren aan het verbeteren van de reis van deur tot deur. Bijvoorbeeld door steeds slimmere, actuele en integrale reisplanners die gevoed worden door allerlei *realtime* data.

Schonere mobiliteit

Wij zien ook technologische ontwikkelingen die zorgen voor schonere vormen van mobiliteit. Zo zijn er schepen die volledig elektrisch aangedreven zijn. Dit kan gerealiseerd worden met verschillende opties voor energieopslag, zoals batterijen en waterstof in combinatie met een brandstofcel. Ook zijn er schepen die een hybride aandrijflijn hebben.

De verwachting is dat batterij-elektrisch varen de komende jaren een forse ontwikkeling gaat meemaken. Dit vraagt alleen wel om een grote investering in schip en walinfrastructuur. De verwachting is dat de investeringskosten de komende jaren flink dalen.

Bij het toepassen van waterstof wordt gebruikgemaakt van elektrolyse van waterstof in de brandstofcel, waardoor elektriciteit wordt opgewekt. Het grote voordeel van waterstof is dat het makkelijk opgeslagen en vervoerd kan worden, in tegenstelling tot elektriciteit. Maar waterstof is niet per definitie duurzaam. Waterstof moet namelijk ook geproduceerd worden. Dat kan met aardgas (blauwe waterstof), zoals dat nu (nog) in Nederland gebeurt, maar ook met wind- en zonne-energie (groene waterstof).

Diverse partijen onderzoeken momenteel de mogelijkheden en effecten van waterstof. Zo onderzoekt een consortium van partijen, waaronder het Havenbedrijf en de gemeente Dordrecht, de realisatie van het *multifuel* bunkerstation. De doelgroep is onder andere de scheepvaart. Als locatie van het bunkerstation is Krabbegors/Duivelseiland in Dordrecht Inland Seaport voorzien.

Trends en ontwikkelingen gaan razendsnel. Het is daarom voor ons niet mogelijk om te voorspellen wat de impact zal zijn op POW in de gehele contractperiode. In hoofdstuk 7 ‘Over de aanbestedingsprocedure’ staat beschreven hoe wij hiermee omgaan.

3. Onze ambities en doelstellingen met personenvervoer over water

Wat willen we nu bereiken met POW? In dit hoofdstuk staan de ambities, doelstellingen en bijbehorende thema's die in de aanbesteding aan bod komen.

3.1 Ambities van de provincie

Diverse beleidskaders en documenten die de provincie de afgelopen jaren heeft uitgebracht of bij betrokken is geweest, zijn al ingegaan op de wensen voor personenvervoer over water. Alle relevante informatie kunnen we filteren en vertalen in de volgende ambities van de provincie, waaraan personenvervoer over water een substantiële bijdrage kan leveren:

1. Best bereikbare provincie

We willen steden en regio's binnen de provincie met elkaar verbinden. We versterken niet alleen het openbaar vervoer en het gebruik van de fiets. Het integreren van vervoer over water in het vervoersaanbod, als volwaardig alternatief voor vervoer over de weg, past hierbij. We kunnen verbindingen tussen stad-land en tussen de kernen organiseren met POW. Daarbij willen we ook nieuwe woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en voorzieningen nabij waterwegen ontsluiten en recreatiegebieden en cultureel erfgoed toegankelijk maken.

2. Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Een aantrekkelijk landschap vormt een belangrijke vestigingsfactor. Het versterken van die leefomgeving bereiken we door natuur, water, recreatie, landbouw, cultureel erfgoed en economie in samenhang te verbeteren.

3. Energievernieuwing & stimuleren van innovaties

Op termijn moet de fossiele economie omgezet worden naar een circulaire en CO₂-uitstootvrije economie. Lokale innovaties daarvoor (zoals klimaatneutrale brandstoffen, andere voortstuwingstechnieken en circulaire bouwmethodes) kunnen levensvatbaar worden door demonstraties in en rondom POW. Met emissieloos POW wordt een grote slag gemaakt: een emissieloze boot met tachtig passagiers kan een hoop vervuilende auto's vervangen. Daarbij moeten we ruimte bieden aan energie-innovatie en experimenten.

3.2 Doelstellingen met personenvervoer over water

Bovenstaande ambities kunnen we vertalen in doelstellingen voor het personenvervoer over water. Nu we opnieuw gaan aanbesteden, is dat een goed moment om onze doelen met POW nog eens scherp te stellen. Wat willen we nu eigenlijk de komende jaren bereiken met POW?

Wat ons betreft moet het *slimmer, schoner en sterker*. POW biedt ons de kans om duurzaam, innovatief vervoer aan te bieden. Daarbij gaan de technische ontwikkelingen snel. Dat betekent dat we wel een programma van eisen opstellen, maar daar een grote mate van flexibiliteit in laten voor bijvoorbeeld materieel. We hebben met POW in ieder geval de volgende doelstellingen:

1. Bereikbaarheid van het gebied over water verbeteren (slimmer)
2. Duurzaam en innovatief vervoer stimuleren (schoner)
3. Oevers toegankelijk maken en zo gebiedsontwikkeling ondersteunen (sterker)

Doelstellingen bereiken via thema's

De eerste twee doelstellingen willen we mede bereiken via deze aanbesteding. Daarvoor richten we ons op de volgende thema's. Deze drie thema's willen we ook terugzien in het aanbod van de partijen die meedoen aan de aanbesteding.

Thema 1: Betere aansluiting tussen reizigersbehoefte en aanbod

We zoeken naar POW-oplossingen die passen bij de mobiliteitsbehoeften van inwoners. Daarom focussen we op maatschappelijk relevante verbindingen. Waar mogelijk en gewenst verbeteren we de locaties van POW-haltes. Ook stimuleren we de combinatie (elektrische) fiets en POW.

Thema 2: Duurzame en innovatieve vormen van personenvervoer over water stimuleren

We streven naar een duurzame vloot. Ook zou het goed zijn om duurzame energie te gebruiken voor faciliteiten op en nabij POW-haltes. Het materiaal voor POW-faciliteiten en bedrijfsvoering moet zoveel mogelijk gebruikt worden volgens de principes van circulaire economie.

Thema 3: De kwaliteit van het personenvervoer over water verbeteren

We streven naar een betere kwaliteit van het personenvervoer over water. We willen kwalitatief hoogwaardige, duurzame en herkenbare POW-haltes. De uitstraling en het comfort van de schepen moeten van een hoog en onderling gelijkwaardig niveau zijn, voor een optimale beleving van reizigers. Daarbij eisen we ook actuele en eenduidige reisinformatie.

In de volgende hoofdstukken werken we deze drie thema's verder uit.

Over doelstelling 3: POW als motor van gebiedsontwikkeling

De eerste twee doelstellingen kunnen we mede bereiken via deze aanbesteding. De derde doelstelling kunnen we bereiken met een kwalitatief goede uitvoering van POW.

De ontsluiting van meerdere grote bedrijfsterreinen aan het water met grote en internationaal toonaangevende werkgevers als Boskalis, Fokker, Bolide en IHC biedt meerwaarde. Zeker als we letten op de moeilijke bereikbaarheid tijdens spijtijden over de weg. POW biedt dan een grote mate van zekerheid aan werkend Nederland in deze maritieme topregio, met veel scheepsbouwers, baggeraars en bijbehorende toeleveranciers.

Dat de schepen van POW kruislings varen in de lengterichting van de rivier is ook van belang voor bestaande fiets- en wandelnetwerken; het brengt extra routes tot stand zonder grote infrastructurele aanpassingen als tunnels, bruggen of omrijdroutes in het bestaande landschap. De dynamiek levert ook aanvullende kansen op voor verbetering van gebiedsontwikkeling en regionale economische activiteiten.

Voorbeeld: Waterdriehoek

Het verbinden van diverse Zuid-Hollandse iconen als Kinderdijk-Dordrecht-Biesbosch heeft in de voorbije jaren via publiek-private samenwerking geleid tot de realisatie van 35 projecten van het regionaal investeringsprogramma, beter bekend als de Waterdriehoek. Bovendien leveren de activiteiten ook waardevolle informatie op voor Zuid-Hollands cultureel erfgoed en voor de waterveiligheidsopgaven van het Deltaprogramma Rijnmond-Drechtsteden. Door de directe POW-verbinding Rotterdam-Kinderdijk-Dordrecht kwamen substantieel meer betalende bezoekers naar een van de twee UNESCO-werelderfgoederen in Zuid-Holland, zonder de druk op het wegennet te verhogen. Sterker nog, door dit bewezen succes van POW hebben het Rijk, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Molenwaard het aangedurfd grootschalig te investeren in de doorontwikkeling van het werelderfgoed. De lokale bevolking ondersteunt deze ontwikkeling omdat de groei van bezoekers niet over land, maar via het water wordt gerealiseerd.

3.3 Relevante beleidskaders en visiedocumenten

POW is al eerder ter sprake gekomen in beleidskaders en documenten. Relevante passages hieruit zijn ook gebruikt bij het opstellen van dit beleidskader. Hieronder noemen we de belangrijkste:

Hoofdlijnenakkoord 2015 – 2019 ‘Zuid-Holland: slimmer, schoner en sterker’

In het Hoofdlijnenakkoord 2015 - 2019 staat dat reizigers vlot en veilig op hun bestemming moeten komen. Daarbij wil de provincie vernieuwing stimuleren in het openbaar vervoer om de kwaliteit en sociale veiligheid te verbeteren, meer openbaar vervoer over water promoten, zorgen voor slimmer en beter gebruik van bestaande en nieuwe infrastructuur en meer combinatiemogelijkheden aanbieden van fiets met auto en openbaar vervoer.

Visie Ruimte en Mobiliteit 2014

In de Visie Ruimte en Mobiliteit (provincie Zuid-Holland, 2014) staat dat de provincie samen met de vervoerders en de regio Drechtsteden en Rotterdam streeft naar betere kostenefficiëntie van het bestaande Waterbusnetwerk. Regionale partijen (MRDH, gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam) hebben behoefte aan een nauwere samenwerking met de provincie rondom POW in Zuid-Holland. Verder blijkt uit de passage over POW dat er ontwikkelkansen blijven bestaan voor meer POW, maar wel onder voorwaarde dat er (op termijn) zicht moet zijn op voldoende kostendekking. Dit is belangrijk voor de verdere uitwerking van dit beleidskader. Op het gebied van duurzaamheid is een speerpunt in de Visie dat we de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving bevorderen. Concreet is de ambitie om het openbaar vervoer volledig vrij te maken van fossiele brandstoffen.

Visiedocument 'Water: Personenvervoer vaart er wel bij!' (2016)

In dit visiedocument schetsen de 'vijf partijen' een gezamenlijk beeld van de toekomst. Hierin staat de ambitie om over een aantal jaar een complementair netwerk van fiets-, ov- en POW-verbindingen te hebben tussen de belangrijkste woon- en werklocaties langs het water tussen Gorinchem en Maasvlakte. Verder moeten reizigers vaak en gemakkelijk de rivier kunnen oversteken en comfortabel en betrouwbaar kunnen reizen. De wens is om vooral in te zetten op die locaties waar POW een goede aanvulling is op het fiets-, ov- of autonetwerk in de regio. In de visie staan vijf pijlers waarop het POW verder ontwikkeld moet worden:

- Netwerk: een met het ov en de fiets samenhangend en integraal netwerk;
- Gebiedsontwikkeling en maatschappelijke meerwaarde: POW ondersteunt of faciliteert gebiedsontwikkelingen en economische activiteiten;
- Bediening doelgroepen: het vervoer is aantrekkelijk voor diverse doelgroepen;
- Duurzaamheid: de aandrijving van de schepen wordt verduurzaamd zodat uitstoot van CO₂, NO_x en fijnstof zoveel mogelijk wordt gereduceerd;
- Financieel fundament: er is sprake van een duurzaam gezonde financiële exploitatie.

Groeiagenda 2030 Drechtsteden

Innovatie personenvervoer over water met flexibel systeem

Om personenvervoer over water te verbeteren, experimenteert de regio met (innovatieve) mogelijkheden. Dit kan een verbetering van het bestaande systeem van waterbussen betekenen (nieuwe verbindingen, uitbreiding vaartijden, hogere frequenties, etc.), maar ook meer vraagafhankelijk vervoer op bepaalde momenten of de inzet van ICT.

Opwaarderen poorten Waterbuspleinen bij Drechtsteden

De aankomst op de meeste Waterbuspleinen staat in schril contrast met de verwachtingen bij de eerste blik op de regio vanaf het water. Pleinen kunnen veel meer betekenis krijgen als 'poort' van de regio. De eerste stappen kunnen gezet worden bij het Waterbusplein in Hendrik-Ido-Ambacht, het Otto Dickeplein in Dordrecht en het Veerplein in Zwijndrecht.

Toekomstbeeld ov 2040: flexibel en slim ov

Het Toekomstbeeld ov 2040 schetst op hoofdlijnen het openbaar vervoer tot het jaar 2040. Hierin wordt niet gesproken over openbaar vervoer en ov-ketens, maar over mobiliteitsketens. Reizigers verplaatsen zich van deur tot deur en de eigen (elektrische) fiets, ov-fiets, (regio)taxi, vervoer over water en andere systemen vullen de ov-reis met trein, bus, tram of metro aan. De keten moet zo verbeterd zijn in 2040 dat reizigers snel, comfortabel, betrouwbaar en betaalbaar hun deur-tot-deur-reis kunnen maken. Reizigers hebben de beschikking over meer vervoersmiddelen, van fiets en compacte (autonome) transportmiddelen tot aan treinen of zelfrijdende auto's.

Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer Per Bus 2016

In 2016 hebben het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de vervoerregio's het Bestuursakkoord Zero Emissie Bussen opgesteld en ondertekend. Hierin staat dat bij het uitschrijven van de zogeheten busvervoerconcessies geëist wordt dat alle nieuwe instromende bussen in 2025 emissievrij zijn. Een andere eis is dat de energie die de bussen gebruiken uiterlijk in 2025 volledig duurzaam wordt opgewekt door zonnepanelen of windmolens uit de regio. Vanaf 2030 moet het busvervoer volledig emissievrij zijn. Wij willen de principes van deze afspraken ook toepassen op POW.

Toekomstig beleid: Programma Circulair (2018-2019)

Wij zien een Zuid-Holland voor ons waar wij in balans leven met onze natuurlijke omgeving en hulpbronnen. Een Zuid-Holland waar wij circulair omgaan met onze grondstoffen, afval en materialen. Een Zuid-Holland met een hoog gevoel van welzijn en een hoge mate van welvaart. Kortom: een circulair Zuid-Holland.

Deze transitie willen wij versnellen, samen met onze partners. Want wij doen het niet alleen en zijn zeker niet de koploper in de transitie. Waar het kan, versnellen wij en maken de juiste keuzes, ook voor onze eigen organisatie. Dit doen wij door middel van een transitie-aanpak. Wij hanteren dezelfde parameters als het Rijk: 100% circulair in 2050 en 50% circulair in 2030.

4 Thema 1: Betere aansluiting tussen reizigersbehoefte en aanbod

We zoeken naar POW-oplossingen die passen bij de mobiliteitsbehoeften van reizigers. Daarom focussen we op maatschappelijk relevante verbindingen. Waar mogelijk en gewenst verbeteren we de locaties van POW-haltes. Ook stimuleren we de combinatie (elektrische) fiets en POW. In dit hoofdstuk staat hoe wij de aansluiting tussen vraag en aanbod van POW willen verbeteren.

4.1 POW-oplossingen die passen bij de mobiliteitsbehoefte

De behoefte van reizigers om zich te verplaatsen noemen we de mobiliteitsbehoefte. Op een doordeweekse dag worden meer activiteiten ondernomen dan op een dag in het weekend (evenementen uitgezonderd). Forenzen, scholieren en toeristen of dagjesmensen hebben verschillende mobiliteitsbehoeften, bijvoorbeeld als het gaat om frequentie, reistijd en comfort. Ook hangen mobiliteitskeuzes nauw samen met ruimtelijke en socio-economische factoren. Voor functies waarvoor een hogere opleiding nodig is, zijn mensen bijvoorbeeld bereid verder te reizen. Door de week reizen mensen in de ochtendspits voor werk en onderwijs, in de daluren ook voor sociale en recreatieve doeleinden, waaronder winkelen. Zo is openbaar vervoer geen doel op zich, maar ondersteunend aan de wens van de reiziger om van A naar B te komen.

De provincie wil dat verbindingen zoveel mogelijk bediend en ontwikkeld worden op een manier die past bij de mobiliteitsbehoefte. Het gaat hierbij om de balans tussen aantallen (potentiële) reizigers en bedrijfseconomische effecten. Hiervoor zijn goede data nodig. Wij denken specifiek aan kansen in gebiedsontwikkeling nabij oeverlocaties. Dit sluit aan bij de ambities uit de Groeiagenda 2030 van Drechtsteden.

4.2 Focus op maatschappelijk relevante verbindingen

Wij willen POW-oplossingen die zo goed mogelijk passen bij de mobiliteitsbehoeften van alle reizigers. Wij zien als opdrachtgever echter wel grenzen aan de reikwijdte van dit beleidskader. De focus ligt daarom op maatschappelijk relevante verbindingen, waarin POW een goed of beter alternatief kan zijn voor andere vormen van mobiliteit. Het verbinden van mensen, werk, maatschappelijke voorzieningen en toeristische bestemmingen via POW staat centraal. POW-oplossingen die als doel hebben (dag)toeristen te vervoeren met uitgebreide service aan boord, behoren tot het domein van de commerciële partyvaart en maken geen deel uit van dit beleidskader. We zien ruimte voor initiatieven van derden, bijvoorbeeld uit het bedrijfsleven, zolang deze een versterkende werking hebben op ons POW-systeem. Er zijn in dit gebied overigens twee bijzondere bestemmingen waarbij POW een nadrukkelijke toegevoegde waarde heeft. Dit zijn Kinderdijk en de Biesbosch.

Kinderdijk

In Kinderdijk staan negentien windmolens uit 1740 bij elkaar. De molens van Kinderdijk vormen een (internationale) toeristische trekpleister en sinds 1997 staat dit molencomplex op de Werelderfgoedlijst van UNESCO.



Per jaar komen ongeveer een half miljoen bezoekers naar de molens van Kinderdijk. Dit aantal zal de komende jaren naar verwachting verder stijgen. Toeristen komen voor een groot deel over land naar Kinderdijk; per auto, camper of per touringcar. Het aandeel bus is beperkt, maar de bereikbaarheid per bus zal fors verbeteren in de nieuwe ov-concessie die vanaf december 2018 van start gaat. Al dit vervoer over land moet echter over een smalle en kronkelige dijk tussen Alblasserdam en Nieuw-Lekkerland. Dit zorgt voor de nodige overlast bij de lintbebouwing in de kernen Alblasserdam en Kinderdijk. Het molencomplex zelf is lopend of per fiets te verkennen. Ook is een rondvaart op de boezems mogelijk.

Bij dit Werelderfgoed is POW een logische mobiliteitsoplossing, om een deel van de huidige automobilititeit te vervangen én om de verwachte mobiliteitsgroei op te vangen. Hierdoor kan de maatschappelijke overlast beperkt blijven of wellicht zelfs verminderen. Daarnaast zorgt een goede entree via het water voor een aantrekkelijke toegangsroute tot het molengebied, passend bij het waterthema van dit Werelderfgoed. Bovendien zorgt een goede bereikbaarheid over land én over water voor een robuust bereikbaarheidsprofiel van deze toeristische attractie. POW biedt ook kansen om toeristen van Kinderdijk naar andere toeristische attracties te voeren, voordat ze terugkeren naar hun oorspronkelijke opstappunt.

De Biesbosch

Nationaal Park De Biesbosch is een belangrijk natuurgebied in Nederland en het enige Nationaal Park van de provincie Zuid-Holland. Dit gebied maakt deel uit van NL Delta Biesbosch-Haringvliet, waar de samenhang tussen natuur, mens en economie centraal staat. De Biesbosch is een uitgestrekt deltagebied dat deels in Zuid-Holland en deels in Noord-Brabant ligt. Het Zuid-Hollandse deel van de Biesbosch heeft een sterke recreatieve functie en trekt ongeveer 1 miljoen bezoekers per jaar. Door het vele water is de bereikbaarheid vanuit de verschillende windstreken complex en kent specifieke uitdagingen.



Vanuit het westen is de bereikbaarheid op het eiland van Dordrecht beperkt tot de route over de Baanhoekweg. De (parkeer)capaciteit van deze route kent grenzen en qua beleving is deze route langs de (chemische) industrie verre van ideaal. POW kan een serieuze rol vervullen in de bereikbaarheid van de Biesbosch vanaf de noordzijde: over de Nieuwe Merwede en vanuit de Alblasserwaard. Ook in dit waterrijke gebied is POW een logische oplossing, zeker om de te verwachten mobiliteitsgroei op te vangen. Daarnaast zorgt een goede entree tot de Biesbosch vanaf het water voor een aantrekkelijkere toegangsroute tot dit natuur- en recreatiegebied, passend bij het waterthema van de Biesbosch. Tot slot zorgt een goede bereikbaarheid over land én over water voor een robuust bereikbaarheidsprofiel van dit deel van het Nationaal Park.

4.3 Goede balans tussen flexibiliteit en zekerheid

Wij vinden een goede balans tussen flexibiliteit en zekerheid in het POW-systeem belangrijk. Centraal staat dat de POW-oplossingen moeten aansluiten bij het karakter van de mobiliteitsbehoeften van mensen; vraaggerichte mobiliteit dus. Soms past een flexibele invulling beter bij die mobiliteitsbehoefte. Denk bijvoorbeeld aan vaker varen op drukke momenten en in rustige periodes minder vaak varen. Dit kan per type verbinding verschillen. Wij noemen dit ‘gericht flexibiliseren’. De toegepaste flexibilisering moet leiden tot voordelige effecten voor het totale POW-dan wel mobiliteitssysteem in het gebied.

Een kansrijk voorbeeld hiervan is het inspelen op de groeiende riviercruisevaart. Passagiers worden voor georganiseerde excursies naar bijvoorbeeld Kinderdijk vaak met gewone bussen verplaatst. Aangezien deze riviercruiseschepen lang van tevoren geboekt zijn, kan de regio met behulp van POW flexibel inspelen op deze mobiliteitsvraag vanuit de cruisesector. Dit is leuker voor de passagier en ontlast de vaak kwetsbare infrastructuur op het land.

Wij geven de vervoerder graag de ruimte om met voorstellen te komen die ‘gericht flexibiliseren’ mogelijk maakt. Vaker of minder vaak varen kan bijvoorbeeld bijdragen aan een verbeterde kostendekkingsgraad. De provincie beoordeelt vooraf de voorstellen van de vervoerder.

4.4 Locaties van POW-haltes optimaliseren

Ook het verbeteren van de ligging van POW-haltes behoort wat ons betreft bij het aanpassen van POW aan de mobiliteitsbehoefte. De huidige haltes van het POW-systeem hoeven de komende jaren niet de meest ideale locaties te zijn. Ontwikkelingen aan de oevers en verschuivingen van stedelijke zwaartepunten richting het water kunnen ervoor zorgen dat het gewenst is om bestaande haltes te verplaatsen of nieuwe haltes toe te voegen (als daarvoor een sluitende business case is). Hiermee kunnen we de kracht van POW versterken.

4.5 Stimuleren van combinatie fiets en personenvervoer over water

De combinatie van fiets en POW is ijzersterk gebleken. POW als schakel in het fietsnetwerk heeft een positief effect op bereikbaarheid, gezondheid, leefomgeving en recreatie. Wij willen deze combinatie blijven stimuleren.

De combinatie (elektrische) fiets en POW maakt dat mensen snel grote afstanden kunnen overbruggen. Verbindingen over het water zijn belangrijke schakels in het fietsnetwerk, die zorgen voor een kortere totale reistijd. Met de elektrische fiets wordt de reikwijdte van deur tot deur verder vergroot. We verwachten dat de combinatie elektrische fiets en POW voor meer mensen een interessante, dagelijkse reismogelijkheid wordt.

Passagiers mogen de fiets altijd gratis meenemen aan boord. Dat is een sterk onderscheidend aspect ten opzichte van andere vormen van openbaar vervoer. Passagiers maken hier zichtbaar gebruik van: circa twee derde van de passagiers neemt een fiets mee aan boord en gebruikt de fiets als voor- en natransport. Dit succes kent echter ook een keerzijde: een fiets aan boord beperkt de capaciteit voor reizigers. Hierdoor kan druk ontstaan op de beschikbare capaciteit aan boord. Deelfietsconcepten en innovatieve stallingen kunnen ervoor zorgen dat de capaciteit voor passagiers groeit.

Wij verwachten van de vervoerder dat die hiervoor slimme, passende oplossingen biedt, zodat we de succesvolle combinatie van de fiets en POW ook in de toekomst maximaal stimuleren.

4.6 Slimme keuzes in ketenmobiliteit ondersteunen

POW heeft zich ontwikkeld tot een gewaardeerde vervoersvorm. Dit komt mede doordat POW een volwaardig onderdeel van de mobiliteitsketen is. POW maakt verplaatsingen mogelijk van deur tot deur, in combinatie met de (elektrische) fiets, het reguliere openbaar vervoer en soms zelfs de auto. Het systeem is dan ook uitgegroeid tot een succesvolle vorm van mobiliteit en is aantrekkelijk geworden voor verschillende reizigersgroepen: forenzen, scholieren, recreanten en toeristen. Het is daarmee een volwassen en stabiel vervoersysteem geworden dat een groot draagvlak kent bij bestuurders en inwoners in de regio.

Wij willen de komende periode een complementair netwerk van fiets-, auto-, ov- en POW-verbindingen verzorgen tussen alle kernen en de belangrijkste woon- en werklocaties gelegen aan het water. Wij willen vooral inzetten op de locaties waar POW een goede aanvulling is op andere vervoersmiddelen. POW kan de ontbrekende schakels in de verschillende netwerken opvullen en bijdragen aan de ruimtelijke en economische ontwikkeling van locaties aan het water. Wij zetten ons samen met de andere partijen in om deze netwerken sluitend en samenhangend te krijgen.

Concreet willen wij de vervoerder stimuleren om met slimme voorstellen te komen die de ketenmobiliteit versterken. Denk daarbij aan goede voorzieningen voor elektrische fietsen, deelfietssystemen, slimme reisadviezen, P+R-faciliteiten en Mobility as a Service (MaaS). Goede afstemming met andere POW-systemen valt hier nadrukkelijk ook onder.

5. Thema 2: Duurzame en innovatieve vormen van personenvervoer over water stimuleren

Wij zien dat POW steeds duurzamer wordt ingevuld. In de Deense hoofdstad Kopenhagen bijvoorbeeld, zal vanaf 2020 een vloot van vijf ‘waterbussen’ volledig elektrisch varen. Wij hebben de ambitie om ons POW zo snel mogelijk met een duurzame vloot te laten uitvoeren. Ook zou het goed zijn om duurzame energie te gebruiken voor faciliteiten op en nabij POW-haltes. Het materiaal voor POW-faciliteiten en bedrijfsvoering moet zoveel mogelijk gebruikt worden volgens de principes van circulaire economie. In dit hoofdstuk benoemen we onze wensen voor duurzaam POW.

5.1 Duurzame vloot

De opgave van POW is om een bijdrage te leveren aan de gestelde klimaatambities (onder andere het Klimaatakkoord) en het verbeteren van de lokale luchtkwaliteit. De provincie heeft zich als doel gesteld om duurzame en innovatieve vormen van mobiliteit over het water stimuleren. Binnen het POW-dossier kent duurzaamheid enkele belangrijke aspecten, namelijk de reductie van luchtverontreiniging (NO_x en fijnstof) en de reductie van de uitstoot van broeikasgassen (CO₂).

In Nederland rijden steeds meer zero-emissie-bussen, en ook in de provincie Zuid-Holland neemt dit aantal toe.¹ Daarnaast heeft ook Zuid-Holland het Bestuursakkoord Zero Emissie Bussen ondertekend. In 2025 moeten alle nieuwe instromende bussen emissievrij zijn. Vanaf 2030 moet het busvervoer volledig emissievrij zijn. De provincie wil graag dat deze principes ook gelden voor POW.

Wij laten het aan de vervoerder om een werkend systeem in te richten, inclusief de voorzieningen die daarbij horen (bijvoorbeeld infrastructurele voorzieningen aan de wal). Elementen die wij relevant vinden voor een duurzame vloot zijn bijvoorbeeld de wijze van aandrijving, energieopslag en energie-overslag. We vragen de vervoerder om een voorstel te doen voor het realiseren van een innovatieve, duurzame vloot.

1 Begin januari 2019 rijden er circa 64 zero emissie bussen in bus-concessies van de provincie Zuid-Holland.

5.2 Duurzame energievormen voor faciliteiten op en nabij POW-haltes

De POW-haltes hebben de potentie om bij te dragen aan het opwekken van duurzame energie. Wij willen onderzoeken in welke vorm en in welke mate duurzame energie kan worden opgewekt voor faciliteiten op en nabij POW-haltes. In samenwerking met Drechtsteden en de halte-eigenaren willen wij dit onderzoek uitvoeren. Het onderzoek is uiterlijk voor de start van de POW-overeenkomst gereed. De resultaten van dit onderzoek kunnen worden ingepast bij de gewenste kwaliteitsverbetering van de POW-haltes.

5.3 Materiaalgebruik conform principes van circulaire economie

Ook op het gebied van materiaalgebruik willen we dat duurzame innovaties worden ontwikkeld, waarbij de principes van circulaire economie als uitgangspunt gelden. Zo moeten herbruikbare materialen en elementen worden toegepast en kan worden gekeken naar vernieuwende concepten als 'Building-as-a-service'.

Wij willen de vervoerder stimuleren het materieel en de bedrijfsvoering volgens de principes van de circulaire economie toe te passen. De provincie kan samen met partners als *launching customer* (eerste klant en medeontwikkelaar) toekomstbestendige bouwpraktijken stimuleren. Wij zien specifiek kansen voor vervoerders en halte-eigenaren om de principes van circulaire economie toe te passen op POW-haltes.

Voorbeeld van innovatie: Maritime Valley

Provincie Zuid-Holland heeft al ervaring met het aanjagen van elektrisch aangedreven binnenvaartschepen. Ook heeft zij met medewerking van Innovation Quarter al € 0,15 miljoen subsidie verleend voor het ontwikkelen van elektrisch aangedreven snelle veerboten.

Vanuit het oogpunt van energiebesparing, klimaatneutraliteit en luchtkwaliteit zou het passend zijn om de regionale partners te betrekken – in de 'Maritime Valley' – en te verkennen of er een living lab kan worden gestart voor elektrisch aangedreven snel varende schepen. De marine wereld is als een van de laatste sectoren ook in volle gang om te verduurzamen, maar de mogelijkheden zijn vaak maatwerk en het financiële plaatje aanzienlijk. Zuid-Holland kan samen met de Drechtsteden gaan acteren als *launching customer* door juist nu in te zetten op volledig emissieloos varen. Naast emissieloos varen is ook het ontwikkelen van datagedreven vervoerdiensten een kans voor de SMART maakindustrie.

6 Thema 3: De kwaliteit van het personenvervoer over water verbeteren

We streven naar een betere kwaliteit van het personenvervoer over water. We willen kwalitatief hoogwaardige, duurzame en herkenbare POW-haltes. De uitstraling en het comfort van de schepen moeten van een hoog en onderling gelijkwaardig niveau zijn, voor een optimale beleving van reizigers. Daarbij eisen we ook actuele en eenduidige reisinformatie.

6.1 Kwalitatief hoogwaardige en herkenbare POW-haltes

De POW-haltes zijn de toegangspoorten tot de boten. Maar zij zijn andersom ook de toegangspoort tot de bestemmingen die de boten aandoen. Om bestaande reizigers optimaal te kunnen bedienen en nieuwe reizigers te trekken, moeten de haltes een hoogwaardige en aantrekkelijke uitstraling hebben en goed herkenbaar zijn. Onder herkenbaarheid verstaan we een bepaalde mate van uniformiteit. Dit betekent overigens niet dat alle POW-haltes er exact hetzelfde uit moeten zien.



Er liggen kansen om zowel de kwaliteit van de haltes zelf, de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving, als de bereikbaarheid van de haltes op het land te verbeteren. Wij streven daarom samen met wegbeheerders naar goede, eenduidige en herkenbare bewegwijzering en infrastructuur van en naar alle POW-haltes. Haltes zijn daarbij goed bereikbaar via comfortabele en (sociaal) veilige fietspaden. De haltes zijn daarnaast uitgerust met veilige parkeerplekken voor (deel)fietsen en e-bikes, inclusief oplaadfaciliteiten. De belangrijkste POW-haltes beschikken bij voorkeur over een deelfietssysteem. Tot slot zijn alle POW-haltes toegankelijk voor mensen met een lichamelijke of visuele beperking en zijn ze voorzien van een comfortabele en beschutte wachtplaats.



Dagelijks beheer haltes door vervoerder

Een schone en verzorgde openbare ruimte heeft een positieve impact op de beleving van de reizigers. Wij denken dat het dagelijks beheer van de haltes nog beter kan. Bij dagelijks beheer denken wij aan werkzaamheden zoals het legen van prullenbakken en het strooien van zout bij vorst. Dit draagt bij aan een kwalitatief hoogwaardige uitstraling van de haltes. De vervoerder is het eerste aanspreekpunt voor de reiziger en wordt als eerste aangesproken op de kwaliteit van het POW. Wij denken dat de vervoerder het dagelijks beheer het beste kan verzorgen, zodat de reiziger zo goed en snel mogelijk wordt bediend. Het overige beheer en onderhoud van de haltes en omgeving blijft primair een overheidsverantwoordelijkheid.

Organisatie kwaliteitsverbetering haltes

De halte-eigenaren en de vervoerder zijn aan zet om de kwaliteit van de haltes te verbeteren. Drechtsteden neemt hierin een coördinerende rol en zal zaken met betrekking tot de uitstraling, directe omgeving van de halte, faciliteiten en dergelijke samen met de gemeenten en de provincie organiseren.

6.2 Uitstraling en comfort schepen op gelijkwaardig niveau

Wij willen dat de beleving van alle reizigers ongeveer gelijk is in het hele POW-netwerk. Daarom moeten de uitstraling en het comfort van schepen onderling zoveel mogelijk van gelijkwaardig niveau zijn. Ook moeten de schepen goede faciliteiten voor de reizigers hebben. Wij denken bijvoorbeeld aan wifi, goede stoelen, oplaadmogelijkheden voor mobiele telefoons en laptops, een toilet en airconditioning/verwarming.

Verder is het uitgangspunt dat POW voor alle reizigers toegankelijk is en dat de schepen veilig, verzorgd, snel en comfortabel zijn. Ook verwachten wij van de vervoerder dat de schepen zowel van binnen als van buiten schoon en goed onderhouden zijn.

6.3 Gezamenlijk logo en huisstijl

De ‘vijf partijen’ willen inzetten op één gemeenschappelijk logo voor POW in de Drechtsteden en Rotterdam om de herkenbaarheid en uitstraling van POW te vergroten. Dit logo komt op de schepen, de haltes, in reizigers-apps, in reclame- en marketingproducten en op onze websites. De ‘vijf partijen’ gaan de naam van het POW-netwerk samen bedenken en uitdragen.

Daarnaast wil de provincie dat de schepen die worden ingezet allen voorzien zijn van een eenduidige huisstijl. Dat wil zeggen: een uniforme uitstraling als gevolg van kleurgebruik en beschildering.

6.4 Gangbaar betaalsysteem hanteren

In het belang van de reiziger streven wij in heel Zuid-Holland naar het hanteren van een gangbaar en eenvoudig te gebruiken betaalsysteem. Op dit moment is de ov-chipkaart het gangbare betaalsysteem. Wij weten echter niet of dit systeem ook in de toekomst op gelijke wijze blijft bestaan. De POW-overeenkomst biedt de mogelijkheid voor de vervoerder om, in overleg met de ‘vijf partijen’, in de toekomst een ander systeem te hanteren. Gezamenlijk is afgesproken dat reizigers zonder contant geld (elektronisch) moeten kunnen betalen aan boord. Naast deze gezamenlijke afspraak geven wij als provincie onze vervoerder de mogelijkheid om ook contant geld te accepteren.

6.5 Actuele en eenduidige reisinformatie

Goede informatie aan de reiziger draagt in belangrijke mate bij aan de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. De reiziger accepteert storingen of vertragingen eerder als hij goed wordt geïnformeerd over oorzaak, gevolg en alternatieve reismogelijkheden vóór en tijdens zijn reis. De ‘vijf partijen’ vinden dat reisinformatie actueel en eenduidig moet zijn en via verschillende kanalen moet worden aangeboden (onder andere via de website, bij de haltes en in de schepen). Verder verwachten wij dat de vervoerder meewerkt aan data-uitwisseling tussen vervoersmodaliteiten en reisinformatie-sites. Daarvoor zullen wij eisen stellen aan uniformiteit en uitwisselbaarheid van data.



7 Over de aanbestedingsprocedure

In dit hoofdstuk beschrijven we kort de huidige POW-overeenkomst en benoemen we de uitgangspunten die gelden voor de nieuwe aanbesteding. Ook gaan we in op de rol van de provincie tijdens de implementatie en uitvoering van de overeenkomst.

7.1 Huidige POW-overeenkomst en exploitatiebijdrage

In 2009 is na een Europese aanbestedingsprocedure een POW-overeenkomst met een periode van 12 jaar (2010-2022) gegund aan Aquabus B.V. – een joint venture van Rederij Doeksen en Arriva Nederland. De provincie ging bij deze aanbesteding uit van een zo groot mogelijke ontwikkelvrijheid voor de vervoerder, gericht op het maatschappelijk belang in het gebied.

Bij de aanbesteding in 2009 heeft de provincie via een Aanbestedingsleidraad een beknopte set van eisen² gedefinieerd en een jaarlijkse exploitatiebijdrage bepaald. Die vormden het kader waarbinnen de vervoerder moest opereren. De provincie Zuid-Holland deelt de lasten van de exploitatiebijdrage voor POW samen met Drechtsteden (85% voor de provincie en 15% voor Drechtsteden). Deze exploitatiebijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd.

De huidige exploitatiebijdrage bedraagt circa € 5 miljoen per jaar (prijspeil 2018). Dit bedrag is inclusief de bijdrage voor de Spits- en Daldienst (de huidige lijnen 201 en 202), waarmee Kinderdijk wordt bediend. De huidige vervoerder is verantwoordelijk voor de reizigersopbrengsten en draagt financieel risico voor een eventueel dekkingstekort.

Evaluatie van de huidige POW-overeenkomst

Het huidige POW wordt, zoals eerder gezegd, structureel hoog gewaardeerd door reizigers. Dit betekent natuurlijk niet dat er geen verbeteringen mogelijk zijn. Hieronder benoemen we de doelstellingen en de bereikte resultaten.

De provincie had enkele doelstellingen geformuleerd voor het POW tussen 2010 en 2022:

1. substantieel meer reizigers trekken;
2. verbeteren van de kwaliteit;
3. ontwikkelfunctie bij de vervoerder;
4. verhoging van de kostendekkingsgraad;
5. het realiseren van de ambities uit het Coalitieakkoord 2007-2011.

2 Er is in 2009 geen separaat beleidskader opgesteld.

In hoeverre zijn deze doelstellingen bereikt?

- Ad 1) In totaal is het aantal reizigers in onze Waterbussen niet gestegen ten opzichte van het jaar 2009. Het aantal reizigers op de verbinding Dordrecht-Rotterdam (lijnen 20 en 201) en de verbinding Rotterdam-Kinderdijk-Dordrecht (lijn 202) is wel gestegen. De overige lijnen kennen over de gehele periode gezien geen reizigersgroei.
- Ad 2) De kwaliteit van het POW is verbeterd. Dit blijkt onder andere uit de gestegen klantenwaardering van reizigers. Daarnaast heeft Aquabus zelf, soms in samenwerking met andere stakeholders, een aantal acties uitgevoerd die waren gericht op kwaliteitsverbetering: verbeteren van de staat van enkele haltes, uitstraling van schepen en personeel, uitvoering van een marketing- en communicatieprogramma met onder andere verbeterde informatievoorziening en meer partnerships, en het uitvoeren van projecten gericht op betere sociale veiligheid.
- Ad 3) Aquabus heeft onder andere via ontwikkelplannen aantoonbaar energie gestoken in de ontwikkelfunctie. De huidige lijnen 201 en 202 zijn concrete resultaten hiervan. Ook neemt Aquabus deel aan de pilot met deelfietsen in Dordrecht (Nextbike).
- Ad 4) De totale kostendeckingsgraad is verhoogd naar circa 40% in 2016. De kostendeckingsgraad lijkt voorsnóg op dit niveau te stagneren. Tussen de lijnen zien we significante verschillen in kostendeckingsgraad.
- Ad 5) De ambities voor personenvervoer over water uit het Coalitieakkoord 2007-2011 zijn behaald. Er is inmiddels meer personenvervoer over water aanwezig in de vorm van lijnen 201 en 202.

Dit beleidskader speelt in op de uitkomsten en achtergronden van deze evaluatie en stelt daarom deels andere keuzes voor.

7.2 Flexibiliteit in de uitvoering van de POW-overeenkomst

Het uitgangspunt in de nieuwe aanbesteding is dat voorschriften in de POW-overeenkomst voor tenminste tien jaar gelden. Maar we beseffen dat onvoorziene ontwikkelingen van invloed kunnen zijn op het POW-systeem. De daadwerkelijke impact hiervan is onvoorspelbaar. Daarom gaan we in overleg met betrokkenen in het gebied de overeenkomst zó inrichten dat we gedurende de looptijd van de overeenkomst ruimte hebben om in te kunnen spelen op ontwikkelingen als die impact hebben op POW.

Wij zetten dus in op een flexibele POW-overeenkomst, waarbij we de mogelijkheid houden om voor specifieke onderwerpen gedurende de overeenkomst, na overleg met de vervoerder, de voorschriften aan te passen. De onderwerpen die hiervoor aanleiding kunnen geven, zijn bijvoorbeeld: toekomstige gebieds- en woningbouwontwikkelingen nabij rivieroever, de introductie van alternatieve betalingsvormen voor het POW en innovaties op het gebied van materieel of dienstverlening.

7.3 Opbrengstverantwoordelijkheid ligt bij de vervoerder

De opbrengstverantwoordelijkheid wordt voor de gehele contractperiode belegd bij de vervoerder. Dit is in lijn met het beleid van de provincie en gelijk aan de huidige POW-overeenkomst en andere contracten van de provincie. Dit betekent dat de vervoerder alle reizigersopbrengsten ontvangt.

Daarmee draagt de vervoerder het risico voor eventuele tegenvallende reizigersopbrengsten. Meevallende reizigersopbrengsten kan de vervoerder beschouwen als een bonus. Door de opbrengstverantwoordelijkheid te beleggen bij de vervoerder loopt de provincie geen financieel risico op de opbrengsten in de overeenkomst. De vervoerder ontvangt van de provincie een vaste bijdrage voor de exploitatie.

7.4 Contractperiode is tien jaar plus duurzaamheidsbonus van vijf jaar

Dit beleidskader heeft een hoog ambitieniveau. Voor een goede invulling van onze ambities verwachten wij dat kapitaalintensieve investeringen met een relatief lange terugverdientijd benodigd zijn. De contractperiode stellen wij daarom in beginsel op tien jaar.

Wanneer een inschrijvende partij een zeer goede invulling geeft aan de duurzaamheidsambities dan kan de termijn worden verlengd met een duurzaamheidsbonus van vijf jaar. In het vervolgproces van deze aanbesteding gaan we dit verder invullen.

7.5 De ontwikkeling wordt gestuurd met outputnormen

De uitvoering van de POW-overeenkomst wordt voornamelijk gestuurd op basis van outputnormen die voor de reiziger relevant zijn. Een maximale vervoer kwaliteit is daarbij het hoofddoel. Voorbeelden van outputnormen waarop gestuurd gaat worden, zijn het minimum aantal prestatie-eenheden (effectieve vaaruren), de kwaliteit van het vervoerplan en comfort en gemak voor reizigers.

Als de sturingsbehoefte verandert, kunnen de provincie en Drechtsteden na overleg met de vervoerder besluiten om de indicatoren aan te passen. Dit wordt nader uitgewerkt in het vervolgproces van deze aanbesteding.

7.6 De provincie vervult een proactieve rol tijdens de implementatie

Na de aanbesteding volgt een traject waarin de vervoerder in samenwerking met de provincie en Drechtsteden de nieuwe overeenkomst gaat implementeren. Bij de aanbesteding vragen we daarom ook om een implementatieplan, waarin de tijdige beschikbaarheid van een volledig werkende vloot de belangrijkste eis is. Een terugvaloptie als de vloot niet op tijd volledig werkt, is hier onderdeel van.

De provincie vervult bij de overgang naar de nieuwe overeenkomst een actieve rol rond de implementatie. Ook zal de provincie een actieve rol als opdrachtgever op zich nemen in de samenwerking, communicatie en het verwachttingsmanagement over de nieuwe overeenkomst met Drechtsteden.

Concreet betekent dit dat de provincie regie voert zonder dat de verantwoordelijkheid verschuift. De vervoerder blijft verantwoordelijk voor de implementatie van de overeenkomst. Dit kan ook niet anders, omdat de vervoerder verantwoordelijk is voor onder andere de aanschaf van de vloot. De provincie stelt wel de kaders en spreekt de vervoerder aan op zijn verplichtingen. Het gezamenlijke belang van provincie en vervoerder is dat de reiziger te allen tijde zo goed mogelijk wordt bediend.

7.7 De provincie houdt proactief toezicht op de realisatie

De provincie verwacht dat de vervoerder zich actief inspent voor een goede uitvoering van de overeenkomst, voor goede (en goed onderhouden) schepen en voor de ontwikkeling van de (potentiële) reizigersvraag. De provincie richt zich intussen op de zaken waar de provincie meerwaarde biedt aan haar inwoners. De provincie geeft de vervoerder de kans op het ontwikkelen van zijn (additionele) dienstverlening.

De vervoerder moet zich aan het PvE en het toegezegde in de inschrijving houden. Daarom houdt de provincie proactief toezicht op het nakomen van de toezeggingen in de inschrijving. Ook controleert de provincie de uitvoeringskwaliteit tijdens de looptijd van de overeenkomst, om te waarborgen dat de uitgangspunten die zijn beschreven in dit beleidskader ook worden gerealiseerd.

De provincie reageert op actuele informatie die zij verkrijgt uit periodieke rapportages van de vervoerder en op signalen en klachten van reizigers, consumentenorganisaties en gemeenten. Op basis van die informatie kan de provincie besluiten nader onderzoek te (laten) verrichten om vast te stellen of, en zo ja in welke mate, sprake is van een overtreding van de voorwaarden. De reizigers en het reizigersoverleg spelen hierbij een belangrijke rol, omdat zij, als gebruikers van POW, de provincie van informatie kunnen voorzien. In de overeenkomst worden bepalingen opgenomen voor het voorkomen van en het oplossen van overtredingen van de voorwaarden.

8 Vervolg van de aanbestedingsprocedure

Dit beleidskader bevat de beleidsmatige uitgangspunten voor de aanbesteding van POW in het gebied Rotterdam - Drechtsteden. Deze uitgangspunten zijn leidend voor het vervolgproces van de aanbesteding, maar ook voor de implementatie en uitvoering van de overeenkomst. In dit laatste hoofdstuk gaan we in op de vervolgprocedure.

8.1 Planning

Als we dit beleidskader hebben vastgesteld, vormt de besluitvorming over het Programma van Eisen (PvE) de volgende mijlpaal voor de aanbesteding van de nieuwe POW-overeenkomst. Dit is de voorlopige planning:

Activiteit	Planning
Vaststellen Beleidskader POW door Gedeputeerde Staten	Oktober 2018
Bespreking Beleidskader POW in Statencommissie V&M	November 2018
Vaststellen Beleidskader POW door Provinciale Staten	December 2018
Consultatie Ontwerp-PvE bij gemeenten en reizigersadviesraad, alsmede marktconsultatie	December 2018 – Januari 2019
Vaststelling Definitief PvE + Bestek door Gedeputeerde Staten	Februari 2019
Inschrijvingsfase	Februari - Juni 2019
Becoördeling inschrijvingen	Juli - Augustus 2019
Bekendmaking gunningsbesluit en start opschortende termijn van 20 dagen	September 2019
Gunning nieuwe POW-overeenkomst (bij geen bezwaar) + start implementatie	September 2019
Start nieuwe POW-overeenkomst	Januari 2022

8.2 Programma van Eisen

In het PvE vertalen we de uitgangspunten uit dit beleidskader naar concrete eisen voor de vervoerder. We nemen de ervaringen die we de afgelopen jaren hebben opgedaan, onder andere met de Spits- en Daldienst naar Kinderdijk en de Avondboot Drechtsteden, mee in het opstellen van het PvE. Hierin wordt de vertaalslag gemaakt van deze ervaringen naar concrete eisen en wensen.

Het PvE wordt naar verwachting in december 2018 eerst als een ontwerpdocument ter consultatie voorgelegd aan onder andere de betrokken gemeenten, Drechtsteden, MRDH en het reizigersoverleg RODAV. Daarnaast wordt dit Ontwerp-PvE in een marktconsultatie aan potentieel geïnteresseerde partijen voorgelegd.

Definitief PvE en Bestek

Midden februari 2019 stellen Gedeputeerde Staten het definitieve PvE en het Bestek vast. Het Definitieve PvE is het centrale document met voorschriften waaraan de volgende vervoerder zich gedurende de looptijd van de POW-overeenkomst moet houden. Dit bevat ook een uitleg over de omgang met adviezen uit de consultatiefase. Het Bestek, dat Gedeputeerde Staten tegelijkertijd met het PvE heeft vastgesteld, beschrijft de spelregels en procedures van de aanbestedingsprocedure. Het Definitieve PvE wordt vervolgens ter kennisname aan Provinciale Staten verzonden.

Aanbesteding van start

Dan kan de openbare Europese aanbestedingsprocedure van start gaan. Op basis van de documenten stellen vervoerders een inschrijving op. De inschrijver die de hoogste eindscore in het gunningsmodel behaalt, wordt de volgende vervoerder. Ons streven is om deze aanbesteding in februari 2019 te starten. Een snelle start van de aanbesteding is wenselijk, zodat de nieuwe contracthouder van het POW ruim voldoende tijd heeft om zich goed voor te bereiden en eventueel nieuwe vaartuigen te laten bouwen.

Sociale veiligheid

De inzet van de vervoerder op het gebied van sociale veiligheid is geen onderdeel van het gunningsmodel. In plaats daarvan eisen we een minimaal te garanderen kwaliteitsniveau en inzet, op een soortgelijke wijze als voor de concessies Zuid-Holland Noord en Hoeksche Waard/Goeree-Overflakkee. Dit betekent dat vervoerders niet met elkaar concurreren op het gebied van sociale veiligheid. De uitgangspunten met betrekking tot sociale veiligheid zijn vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Sociale Veiligheid, dat Gedeputeerde Staten op 5 januari 2016 hebben vastgesteld. Het hoofddoel hiervan is dat de provincie zich samen met vervoerders, gemeenten en politie inzet om reizigers in het ov te laten reizen zonder dat zij te maken krijgen met overlast en agressie.

8.3 Randvoorwaarden

Wij houden rekening met randvoorwaarden voor een betrouwbaar, betaalbaar en veilig POW. Op het gebied van wet- en regelgeving houden we rekening met onder andere de Binnenvaartwet, het Besluit personenvervoer 2000 en de Aanbestedingswet 2012.

Daarnaast gelden financiële randvoorwaarden voor deze aanbesteding. Wij hebben een beschikbaar budget van € 5 miljoen per jaar voor een exploitatiebijdrage POW. Dit is inclusief de bijdrage van Drechtsteden (15% van het budget) en exclusief indexering.

Naast de jaarlijkse exploitatiebijdrage kunnen wij een extra financiële bijdrage geven aan voorstellen die inspelen op onvoorziene ontwikkelingen. Deze voorstellen dienen bovenmatig bij te dragen aan flexibel, duurzaam en kwalitatief hoogwaardig POW.

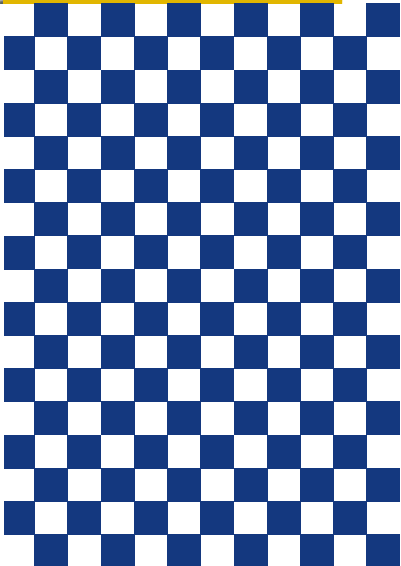
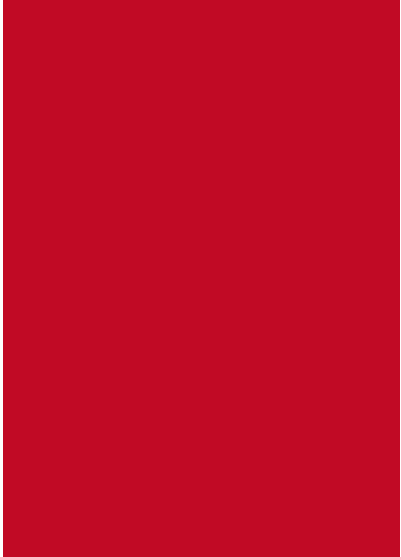
Tarieven voor reizigers worden vastgesteld volgens het geldende Tarievenkader Openbaar Vervoer van de provincie.

Bovenstaande randvoorwaarden en uitgangspunten bieden al enige context in dit beleidskader. De uitwerking van deze informatie vindt plaats na het vaststellen van dit beleidskader.

8.4 Uitvoeringsafspraken

Om onze ambities waar te kunnen maken, maken wij ook nadere uitvoeringsafspraken met betrokken stakeholders. Deze afspraken gaan in ieder geval over de volgende onderwerpen:

- Kwaliteitsverbetering en goed functioneren van POW-haltes;
- Ketenmobiliteit en ontwikkeling van mobiliteitsknooppunten met POW-haltes;
- Afstemming tussen POW en het overig openbaar vervoer;
- Passende faciliteiten voor de vervoerder.



Colofon

Dit is een uitgave van de provincie
Zuid-Holland. Najaar 2018.

Voor meer informatie kunt u een e-mail
sturen naar personenvervoeroverwater@pzh.nl
Wij nemen dan zo spoedig mogelijk
contact met u op.

Provincie Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP Den Haag
www.zuid-holland.nl

Tekst:
provincie Zuid-Holland