

Rapportage Marktconsultatie

Aanbesteding Personenvervoer over Water Rotterdam - Drechtsteden



provincie **HOLLAND**
ZUID

Inhoudsopgave

1 Inleiding.....3

- Aanleiding
- Leeswijzer

2 Onderwerp van de marktconsultatie.....5

- Beschrijving huidige POW-netwerk
- Bespreekonderwerpen

3 Proces en methode.....8

- Definitie
- Individuele gesprekken tussen provincie en vervoerder
- Korte schriftelijke reacties
- Overige bijlagen
- Rapportage uitkomsten marktconsultatie
- Vertrouwelijkheid

4 Vragen en reacties.....11

- Vragen en reacties met betrekking tot mobiliteit en het netwerk
- Vragen en reacties met betrekking op duurzaamheid en innovatie
- Vragen en reacties met betrekking op de overname en inzet van schepen
- Vragen en reacties met betrekking tot betaalwijze
- Overige vragen en reacties en aanvullende informatie
- Belangrijkste conclusies

5 Bijlagen.....20

- Contactenlijst



1 INLEIDING

De provincie Zuid-Holland heeft in de afgelopen periode het Beleidskader Personenvervoer over Water Rotterdam – Drechtsteden (POW) opgesteld en door Provinciale Staten laten vaststellen. Daarin zijn de belangrijkste uitgangspunten en kaders opgenomen voor een nieuwe aanbesteding en overeenkomst POW.

In het ontwerp - Programma van Eisen zijn deze uitgangspunten en kaders verder uitgewerkt. In een marktconsultatie zijn de gestelde eisen getoetst met vervoerders, scheepsbouwers en scheepswerven.



1 Inleiding

Aanleiding

De provincie Zuid-Holland heeft in maart 2019 een marktconsultatie uitgevoerd in het kader van de voorbereiding van de aanbesteding Personenvervoer over Water Rotterdam – Drechtsteden (POW). De marktconsultatie geeft de provincie de mogelijkheid om vroegtijdig in contact te komen met belanghebbenden voor de aanbesteding POW.

De marktconsultatie is gebruikt om in een vroeg stadium met de markt het Programma van Eisen te bespreken, met name op het gebied van mobiliteit en het netwerk en duurzaamheid en innovativiteit.

De uitkomsten van deze consultatie zijn in deze rapportage op hoofdlijnen opgenomen (bedrijfsvertrouwelijke informatie is niet in de rapportage opgenomen) en gebruikt de provincie als input - waar relevant en mogelijk - voor het definitieve programma van eisen en het bestek.

Daarnaast worden onder andere het reizigersoverleg, gemeenten en regio's geconsulteerd, wat een brede terugkoppeling moet geven over het Ontwerp-Programma van Eisen.

Leeswijzer

De rapportage van deze marktconsultatie bestaat uit de volgende onderdelen:

- In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op onderwerpen van de marktconsultatie;
- In hoofdstuk 3 wordt het proces en methode van de marktconsultatie toegelicht;
- In hoofdstuk 4 zijn de geanonimiseerde antwoorden op de door de provincie opgestelde vragen opgenomen.



2 ONDERWERP VAN DE MARKTCONSULTATIE

De marktconsultatie richtte zich voornamelijk op het verkrijgen van inzicht in de invulling van de aanbestedingsprocedure met betrekking op mobiliteit en het netwerk, duurzaamheid en innovatie, overname en inzet van de schepen/personeel en betaalwijzen.



2 Onderwerp van de marktconsultatie (deel 1/2)

Beschrijving 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, 181, 19 en het Driehoeksveer Ridderkerk – Krimpen aan de Lek - Kinderdijk maken geen onderdeel uit van de POW-overeenkomst van de provincie.



2 Onderwerp van de marktconsultatie (deel 2/2)

Tijdens de marktconsultatie is de provincie op een proactieve wijze de dialoog aangegaan met marktpartijen. De marktconsultatie richtte zich daarbij voornamelijk op:

1. Mobiliteit en vervoersnetwerk

De provincie heeft de volgende doelen opgesteld om meer waarde toe te voegen aan het POW: substantieel meer reizigers trekken en verbeteren van de kwaliteit. Aan de vervoerders is gevraagd onder andere te reflecteren op gestelde eisen betreffende het vervoersnetwerk in hoofdstuk 3 van het ontwerp programma van eisen.

2. Duurzaamheid en innovatie

Een 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 te stimuleren. Aan de vervoerders is gevraagd te reflecteren op gestelde eisen betreffende duurzaamheid en innovatie in hoofdstuk 4 van het ontwerp programma van eisen.

3. Overname en inzet van de schepen

De provincie is nagegaan hoe de overname en inzet van de schepen geregeld zou kunnen worden.

4. Betaalwijze

Het huidige POW heeft als betaalwijze de ov-chipkaart. De provincie is nagegaan hoe hiermee moet worden omgegaan in de aanbesteding.

5. Overige onderwerpen

Naast de voorgaande onderwerpen heeft de provincie ook vragen gesteld over enkele andere onderwerpen.



3 PROCES EN METHODE

De marktconsultatie richtte zich op vervoerders, scheepsbouwers en scheepswerven.

Alle betrokkenen zijn verzocht schriftelijk en/of mondeling een bijdrage te leveren aan de marktconsultatie.



3 Proces en methode (deel 1/2)

Definitie

Een marktconsultatie of marktdialoog stelt een aanbestedende dienst in staat om de kennis en ervaring van marktpartijen te verzamelen en te gebruiken bij het doorlopen van een inkoop- of aanbestedingstraject.

Een marktconsultatie of marktdialoog in de publieke sector wordt als volgt gedefinieerd: *“Een publieke marktconsultatie of marktdialoog is een door een publieke organisatie georganiseerde informatie-uitwisseling met belanghebbende marktpartijen over een voorgenomen project, mede aan de hand waarvan die publieke organisatie de haalbaarheid van en de randvoorwaarden voor dat project vaststelt, en waarvan de resultaten openbaar zullen worden gemaakt”.*

In de praktijk betekent dit dat een aanbestedende dienst de kennis en kunde van marktpartijen gebruikt om eigen ideeën te toetsen nog voordat de aanbesteding start en dus om de kwaliteit van de aanbestedingsdocumentatie en het te doorlopen proces te verbeteren.

Voor deze marktconsultatie is de volgende werkwijze gehanteerd:

Individuele gesprekken tussen provincie en marktpartij

Geïnteresseerde marktpartijen konden zich aanmelden om een marktconsultatiegesprek met de provincie te voeren.

Korte schriftelijke reacties

Aan geïnteresseerde marktpartijen is gevraagd om een beknopte schriftelijke reactie te geven op de gestelde vragen (zie hoofdstuk 4 van dit marktconsultatiedocument). De gegeven antwoorden (en eventuele vragen) zijn verstuurd via de berichtenmodule van CTM Solutions.

Overige bijlagen

Geïnteresseerde marktpartijen konden een verzoek indienen om toegang te krijgen tot vervoersdata van het POW en overige bijlagen die beschikbaar zijn en die behoren bij het ontwerp programma van eisen van de aanbesteding POW Rotterdam – Drechtsteden via de berichtenmodule van CTM Solutions.



3 Proces en methode (deel 2/2)

Rapportage uitkomsten marktconsultatie

De onderwerpen die besproken zijn gedurende de marktconsultatie zijn in deze rapportage vastgelegd. Hierin zijn tevens de volgende zaken opgenomen:

- Eventuele aanvullende informatie die door de provincie tijdens een overleg met een marktpartij is verstrekt;
- Een samenvatting op hoofdlijnen van de verkregen inzichten en van de algemene reacties op de diverse onderwerpen van de marktconsultatie (bedrijfsvertrouwelijke informatie is **niet** in de rapportage opgenomen).

Vertrouwelijkheid

De schriftelijke en mondelinge bijdragen van vervoerders, scheepsbouwers en scheepswerven en de op te stellen gespreksverslagen zijn vertrouwelijk van aard, omdat deze concurrentiegevoelige informatie kunnen bevatten. Alle informatie in de openbare rapportage is geanonimiseerd om de vertrouwelijkheid van de informatie te borgen.

Namen respondenten

Van alle respondenten zijn er twee respondenten die aangegeven hebben graag bij naam genoemd te worden in dit rapport: dit betreffen Edorado en Kooijman. De namen van de overige respondenten zijn niet opgenomen in dit rapport.



4 VRAGEN EN REACTIES OP HOOFDLIJNEN

In dit hoofdstuk zijn de gestelde vragen en de daarop verkregen antwoorden opgenomen.



4 Vragen en reacties (deel 1/7)

Vragen en reacties met betrekking op mobiliteit en het netwerk

Onder meer in hoofdstuk 3 van het ontwerp-PvE zijn de eisen voor mobiliteit opgenomen. In relatie tot die eisen heeft de provincie de volgende vragen gesteld:

Mobiliteit en verbindingen

Vraag 1.1: Acht u de wijze waarop de voorschriften op het gebied van mobiliteit, het vervoersnetwerk en aanpalende mobiliteitsdiensten zijn geformuleerd werkbaar? Mocht dit niet het geval zijn (bijvoorbeeld omdat eisen belemmerend/onnodig kostenverhogend zijn of omdat volgens u bepaalde eisen leiden tot vervoersaanbod dat niet past bij de vraag), kunt u ons dan aangeven waardoor dat komt en welke mogelijkheden u ziet om dit te verhelpen?

Het antwoord op deze vraag is verwerkt in de antwoorden op de volgende vragen.

Vraag 1.2: In artikel 3.2.1 worden de geëiste afvaartfrequenties weergegeven. Ziet u mogelijkheden voor aanvullende directe verbindingen (bijvoorbeeld van Hendrik Ido Ambacht direct naar Rotterdam) of andere kansen om het netwerk te verbeteren? Hoe kan de provincie dit volgens u een plek geven in het PvE en/of het gunningsmodel?

Enkele marktpartijen geven aan vraagtekens te hebben bij de tabel in artikel 3.2.1 van het programma van eisen betreffende de directe verbindingen en de hoge mate van detaillering. Zij geven aan dat directe verbindingen eisen het tussentijds opladen van elektrische schepen bemoeilijkt. Daarnaast geeft een enkele partij aan dat de vele frequentie-eisen de markt beperken in haar vrijheid om met een goed aanbod te komen.

De provincie maakt duidelijk dat er met een directe verbinding tussen bijvoorbeeld Rotterdam en Dordrecht wel tussenstops gerealiseerd mogen worden, maar dat de reiziger niet dient over te stappen op een ander schip op de verbinding. Daarnaast geeft de provincie aan dat de eisen in de tabel minder zwaar zijn dan wat er gevaren wordt in de huidige situatie. Er is nog ruimte voor de markt bovenop de gestelde vervoerseisen.

Vraag 1.3: In artikel 3.2.1 lid 1 wordt er gesproken over gewogen DRU'S als prestatie-eenheid (rekening houdend met capaciteit en snelheid van schepen). Vindt u DRU's de beste prestatie-eenheid om in te zetten voor het POW of ziet u andere alternatieven als bijvoorbeeld DRK'S?

De partijen die hierop hebben gereageerd geven aan dat DRU's de beste prestatie-eenheid zijn.

Vraag 1.4: Hoeveel minuten van te voren dient een reiziger aan te geven gebruik te willen maken van vraaggericht POW?

Marktpartijen geven aan dat zij bij voorkeur alle lijnen aanbodgericht blijven aanbieden, oftewel met vast POW. Vraaggericht POW (met kleinere schepen) kan mogelijk als ondersteuning van het volledige netwerk fungeren, maar vast POW is ook dan doorgaans aantrekkelijker dan vraaggericht POW.

De provincie geeft aan dat vraaggericht POW minimaal gevraagd wordt en dat de markt er zelf vrij in is om meer aan te bieden dan het gevraagde in het programma van eisen.



4 Vragen en reacties (deel 2/7)

Vraag 1.5: Is het eisen van minimaal 90% beschikbare zitplaatsen voor het aantal toegestane reizigers voor u een realistisch percentage? En zou dit percentage nog hoger kunnen zonder extra kosten te maken?

De markt geeft aan dat dit percentage hoog ligt. De provincie gaat op basis van de input een wijziging aanbrengen in de eis voor zitplaatsen buiten de spits.

Vraag 1.6: De provincie hecht waarde aan flexibiliteit. Onder flexibiliteit verstaat de provincie het kunnen aanpassen van de bedieningswijze met ander materieel, dienstregeling, verbindingen, kwaliteit als daar vanuit bijvoorbeeld reizigersstromen aanleiding toe is. In paragraaf 6.3 van het Programma van Eisen zijn hier procesafspraken over geformuleerd. Welke afspraken zou de provincie volgens u moeten vastleggen over het inrichten van de flexibiliteit?

Zowel de vervoerders als scheepsbouwers geven aan dat elektrische schepen een beperking kunnen geven in de flexibiliteit, wegens het benodigde opladen van de schepen.

Nachtsteiger en pontons

Vraag 1.7: Welke kwaliteit dient de nachtsteiger te hebben voor goede gebruiksmogelijkheden? Hierbij kunt u denken aan onderwerpen met die betrekking hebben op voorzieningen, flexibiliteit, capaciteit en benodigde faciliteiten.

Een enkele vervoerder geeft aan dat er genoeg ruimte moet zijn om te kunnen manoeuvreren.

Daarnaast geven marktpartijen aan dat er laadinfrastructuur aanwezig moet zijn voor de elektrische schepen, ruimte moet zijn voor werk- en kantoorwerkzaamheden, drinkwater, afgifte vuil water, bereikbaarheid voor personeel, vergunningen voor gasolie, smeerolie en Ad blue aanwezig moet zijn.

Vraag 1.8: In hoeverre ziet u een rol voor de provincie weggelegd in het realiseren van een nachtsteiger?

De marktpartijen geven aan dat de provincie hier een belangrijke rol in speelt. Met name in het faciliteren van benodigheden.

Vraag 1.9: Wat heeft u als vervoerder nodig bij de pontons (bijv. bereikbaarheid, faciliteiten voor elektrisch varen, uitstraling etc.)?

De marktpartijen geven aan dat zij oplaadfaciliteiten nodig hebben en vinden het belangrijk dat de faciliteiten comfortabel zijn.

Vraag 1.10: Kunt u zich vinden in het voeren van het operationeel beheer van de pontons?

Hier geeft de markt gespreid antwoord op. Zo geeft een enkele vervoerder aan het beheer volledig te willen overnemen. Een andere vervoerder geeft aan dat dit meer de taak is van de opdrachtgever.

Een enkele vervoerder geeft aan dat als het beheer bij de vervoerder wordt belegd dit effect kan hebben op de dienstverlening. Ook is hier extra budget voor nodig.



4 Vragen en reacties (deel 3/7)

Aanvullingen vanuit de provincie met betrekking op mobiliteit en het netwerk

Ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en het netwerk

De provincie heeft een groeiagenda opgesteld tot het jaar 2030. Hierin wordt er vanuit gegaan dat er 15.000 extra banen worden gecreëerd. Er wordt daarnaast ingezet op groei van POW, dit zal met focus zijn op de oeverlocaties.

De A15 vormt nu een knelpunt door congestie op de infrastructuur. De verbreding van de A15 is nu nog in de verkenningsfase en zal voor 2030 gerealiseerd zijn. De provincie ziet in de toekomst een groeipotentieel binnen het POW-gebied, waardoor er nu veel aandacht wordt geschonken aan POW, waarbij het van belang is dat reizigers de fiets mee kunnen nemen aan boord.

Verder staat het de vervoerders vrij om contact op te nemen met gemeenten binnen het vervoergebied. De contactgegevens van deze gemeenten zijn toegevoegd onder bijlage A.



4 Vragen en reacties (deel 4/7)

Vragen en reacties met betrekking op duurzaamheid en innovatie

Onder meer in paragraaf 4.1 van het ontwerp-PvE zijn eisen voor duurzaamheid en innovatie opgenomen. In relatie tot die eisen heeft de provincie de volgende vragen gesteld:

Vraag 2.1: Acht u de wijze waarop de voorschriften op het gebied van duurzaamheid en innovatie zijn geformuleerd werkbaar?

Mocht dit niet het geval, kunt u ons dan aangeven waardoor dat komt.

De markt geeft aan dat de wijze waarop de voorschriften zijn geformuleerd werkbaar zijn.

Vraag 2.2: Welke kansen ziet u om duurzame schepen/technieken/brandstoffen (of verduurzaming van een of enkele schepen van de huidige vloot) voor de nieuwe vloot in te zetten en hoe kan de provincie dit volgens u een plek geven in het PvE en/of het gunningsmodel?

De vervoerders geven aan dat er in het gunningsmodel - en ook financieel met een aanvullende subsidie - een beloning moet zijn voor elektrisch varen en het snel realiseren hier van.

Vraag 2.3: Acht u het haalbaar om zero-emissie vaartuigen in te zetten direct vanaf de start van het contract? Is er daarvoor voldoende implementatietijd, ook voor realisatie van eventuele walinfra?

De markt acht het wat de implementatietijd betreft haalbaar om zero-emissie vaartuigen in te zetten direct vanaf de start van het contract.

Vraag 2.4: Indien u voor een elektrische aandrijving kiest, welke laadinfrastructuur is er dan nodig om de door u aangegeven kansen te realiseren?

De markt geeft aan dat snelladers op de haltes en langzaamaders op de nachtsteiger nodig zijn voor elektrische schepen.

Vraag 2.5: Welke kansen ziet u voor circulaire bedrijfsvoering?

De markt geeft aan dat de ambities van de provincie hoog zijn. Een enkele marktpartij ziet de eis met betrekking tot circulariteit als knelpunt, omdat deze eis niet goed kan worden ingevuld met lichte composiet materialen.

Aanvulling vanuit de provincie

De provincie geeft aan dat het Rijk beschikt over een subsidieprogramma. Het uitzoekwerk of er een dergelijke subsidie verleend kan worden is aan de markt. De provincie geeft aan dat er in het beleidskader voornamelijk gestuurd wordt op zero emissieschepen. Mocht het niet haalbaar zijn om dit vanaf de start van de aanbesteding te kunnen realiseren dan is het aan de markt om dit nu aan te geven.



4 Vragen en reacties (deel 5/7)

Vragen en reacties met betrekking op de overname en inzet van schepen

Onder meer in paragraaf 4.2 van het ontwerp-PvE zijn de eisen voor de overname van schepen opgenomen. In relatie tot die eisen heeft de provincie de volgende vragen:

Vraag 3.1: Acht u de wijze waarop de voorschriften op het gebied van overname van schepen zijn geformuleerd werkbaar of ziet u knelpunten? Mocht u knelpunten zien, kunt u ons dan aangeven waardoor dat komt.

De markt geeft aan dat dit werkbaar is, mits het taxatierapport van de schepen voor/bij het begin van de inschrijvingsperiode beschikbaar wordt gesteld.

Vraag 3.2: Welke afspraken zou u willen maken over omgang met schepen na afloop van het nieuwe POW-contract (bijv. wel / niet overname door een volgende exploitant)?

Een enkele marktpartij geeft aan dat de nieuwe vervoerder een grote investering zal moeten doen in de laadinfrastructuur, pontons, kiosken, systemen en software als er geen overnameregeling komt.

Vraag 3.3: In het PvE artikel 5.1.4 lid 3 sub b wordt aangegeven binnen welk tijdsbestek er een reserveschip gereed moet zijn als er een onvoorziene verhindering is ontstaan, waardoor het schip wat gebruikelijk de dienstverlening waarborgt deze niet kan voortzetten. Wat is voor u een realistisch tijdsbestek om het reserveschip gereed te hebben voor uitvoering van dienstverlening en waarom?

Eén reserveschip is minimaal. De vervoerders geven aan dat minimaal twee reserveschepen beter is. Als er onderhoud plaatsvindt aan een schip en er valt een schip uit is het van belang de dienstverlening te kunnen waarborgen.

Vraag 3.4: De provincie wil de overweging maken om voorafgaand aan de start van het nieuwe contract de nieuwe vervoerder te verplichten dat het huidige personeel getraind wordt door een testbedrijf, om te kunnen varen met bijvoorbeeld elektrische schepen. Hoeveel proefvaartijd adviseert u om op te nemen voor de training? Ziet u hier nog andere suggesties voor?

De markt geeft hier gespreid antwoord op. Een enkele vervoerder geeft aan dat dit van één tot drie maanden kan duren. Een andere vervoerder geeft aan dat dit ook binnen één week gerealiseerd kan worden. Dit hangt ook af van het soort vaartuig waarmee gevaren zal worden.



4 Vragen en reacties (deel 6/7)

Vragen met betrekking op de betaalwijzen

Onder meer in paragraaf 5.5 van het ontwerp-PvE zijn de eisen met betrekking tot betaalwijzen opgenomen. In relatie tot die eisen heeft de provincie de volgende vragen gesteld:

Vraag 4.1: Heeft u er bezwaar tegen als de provincie het ov-chipkaartsysteem verplicht voorschrijft vanaf de start van het contract?

De markt geeft hier gespreid antwoord op. Het is voor enkele marktpartijen een grote investering om het ov-chipkaartsysteem te implementeren, waardoor de provincie het aantal inschrijvers wellicht beperkt.

Vraag 4.2: Ziet u alternatieven voor het ov-chipkaartsysteem en welk alternatief heeft uw voorkeur en waarom?

De markt geeft aan dat er verschillende alternatieven zijn, denkend aan betalen met de betaalpas of met iDEAL.

Vraag 4.3: Welke maatregelen moeten er genomen worden om de door u geadviseerde betaalwijze uit vraag 4.2 te implementeren?

De markt geeft aan dat er een zorgvuldige implementatie nodig is, waarbij er nauwe samenwerking plaatsvindt tussen vervoerder en provincie.

Vraag 4.4: Wat vindt u van de eis elektronisch aan boord te kunnen betalen met een bankpas?

De markt geeft aan dat deze eis haalbaar is.

Overige vragen

Vraag 5.1: Acht u de exploitatiebijdrage toereikend?

De marktpartijen die hierop hebben gereageerd geven aan hier nu nog geen duidelijk antwoord op te kunnen geven.

Vraag 5.2: De provincie overweegt een openbare Europese aanbestedingsprocedure te volgen. Acht u deze procedure werkbaar? Mocht dit niet het geval zijn gelieve aangeven waardoor dat komt en welke procedure u zou aanbevelen.

De vervoerders geven aan dat deze procedure werkbaar is. De markt acht communicatie tussen de provincie en de markt van belang tijdens de aanbesteding. Een scheepsbouwer pleit wel nadrukkelijk voor een concurrentiegerichte dialoog.

Vraag 5.3: Welke mogelijkheden ziet u voor Social Return (het inzetten van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt)?

De markt geeft aan dat er mogelijkheden zijn om invulling te geven aan social return.

Vraag 5.4: Welke gunningscriteria zou de provincie in uw ogen moeten hanteren om een vervoerder te contracteren die het beste invulling kan geven aan de doelstellingen van de provincie zoals geformuleerd in hoofdstuk 1 van het PvE?

De marktpartijen hebben de volgende gunningscriteria benoemd:

Vervoerplan, kwaliteit en implementatie, duurzaamheid, marketing en reisinformatie, betaalmethodes, prijsstelling en ontwikkelmogelijkheden met oog voor vernieuwing van haltes, nachtsteigers en ondernemerschap.



4 Vragen en reacties (deel 7/7)

Vraag 5.5: Welke (overige) punten zou u mee willen geven aan de provincie voor de voorbereiding, aanbesteding en uitvoering van de overeenkomst?

De markt geeft aan dat het voor de provincie van belang is niet te gedetailleerde eisen op te stellen.

Reacties met betrekking op golfhinder

De markt geeft aan dat het gewicht en de vaarsnelheid van het schip invloed heeft op de golfhinder.

Reacties met betrekking op de implementatieperiode

De markt geeft aan genoeg implementatietijd te hebben. Echter is de vervoerder wel afhankelijk van de scheepsbouwers.

Reacties met betrekking op de inschrijvingsperiode

De markt geeft aan dat de provincie tijdens de aanbesteding rekening dient te houden met de vakantieperiode. De inschrijvingsperiode acht de markt haalbaar. De markt vraagt om voldoende ruimte toe te passen tussen de nota's van inlichtingen.

Reacties met betrekking op marktverkenning

De provincie heeft aangegeven dat scheepsbouwers en scheepswerven zelf de verantwoordelijkheid dragen om in contact te komen met vervoerders en wederzijds.

Reacties met betrekking op de fiets mee aan boord

De markt geeft aan dat een fiets mee aan boord van een schip makkelijker is te realiseren bij een groot schip. Mocht een vervoerder gaan varen met een achtpersoonsschip kan het meenemen van een fiets een knelpunt worden.



4 Conclusies

De belangrijke conclusies die de provincie afleid uit de gesprekken en schriftelijke reacties van marktpartijen zijn:

1. Het realiseren van volledig zero-emissie vanaf de start van het contract lijkt niet waarschijnlijk als er geen aanvullende subsidie wordt verstrekt;
2. Het varen met kleine schepen voor vraaggericht POW lijkt geen financieel aantrekkelijke oplossing te zijn voor de vervoerders. Aanbodgericht POW lijkt kansrijker;
3. Er moet tijdens de aanbesteding duidelijkheid komen over andere de nachtsteiger;
4. De gestelde eisen in het programma van eisen zijn grotendeels realistisch en beperken de vervoerders niet teveel met hun aanbod, hoewel er wel gepleit wordt om de vervoerseisen af te zwakken. De circulariteitseis is belemmerend voor de inzet van composietschepen. De ov-chipkaarteis kan belemmerend zijn voor deelname van vervoerders die nu nog niet met de ov-chipkaart werken.



5. Bijlagen

A. Contactenlijst

