

NOTA VAN INLICHTINGEN

Behorende bij de Europese openbare aanbesteding 'Veerverbindingen Rhoons veer & Puttersveer'

Kenmerk: Z/26/368827

Datum: 23-4-2026

Aantal vragen: 10

Inleiding

Deze Nota van Inlichtingen hoort bij de Europese openbare aanbesteding 'Veerverbindingen Rhoons veer & Puttersveer' met kenmerk Z/26/368827 van gemeente Hoeksche waard.

Deze Nota van Inlichtingen bevat de vragen die gesteld zijn door de partijen, alsmede de antwoorden van de aanbestedende dienst.

Tevens kan de aanbestedende dienst door middel van de Nota van Inlichtingen gewijzigde, vervallen of aanvullende informatie met betrekking tot de aanbestedingsprocedure verstrekken.

De Nota van Inlichtingen is een aanvulling op het beschrijvend document d.d. 30 maart 2026 versie definitief en alle bijbehorende bijlagen.

Indien er tegenstrijdigheden worden geconstateerd met informatie gegeven in de eerder genoemde aanbestedingsdocumenten, dan prevaleert de informatie gegeven in de Nota van Inlichtingen.

Opmerkingen

Ten aanzien van deze Nota van Inlichtingen heeft de aanbestedende dienst verder geen opmerkingen.

Vragen naar aanleiding van deze Nota van inlichtingen kunnen gesteld worden **tot uiterlijk 11 mei 2026 9:30 uur via de berichtenmodule van TenderNed.**

| Ref. Nr. | Perceel | Onderwerp | Vraag | Antwoord |
|----------|---|---|---|--|
| 1 | Perceel 1: Veerverbinding Rhoons veer, Perceel 2: Veerverbindin+B2: G11g Puttersveer | omzet | De reizigersaantallen zijn onvoldoende om de opbrengst van de kaartverkoop te bepalen, kunt u aangeven van de jaarlijkste opbrengst van de kaartverkoop is (en of dat in- of exclusief btw is) | De bedragen staan in de aparte tabbladen ' <jaartal> overzicht aantallen en omz' en zijn inclusief BTW. |
| 2 | Perceel 1: Veerverbinding Rhoons veer, Perceel 2: Veerverbinding Puttersveer | veerpontjes | Kunnen de huidige veerpontjes worden overgenomen? | Deze zijn eigendom van de huidige exploitant, daarom kunnen wij deze vraag niet beantwoorden. |
| 3 | Perceel 1: Veerverbinding Rhoons veer, Perceel 2: Veerverbinding Puttersveer | | Dit betreft een individuele vraag die door een partij is gesteld. De aanbestedende dienst heeft bepaald dat deze vraag bedrijfsgevoelige informatie bevatte waardoor deze vraag ook individueel beantwoord is. | |
| 4 | Perceel 1: Veerverbinding Rhoons veer, Perceel 2: Veerverbinding Puttersveer | Beschrijvend document Veerverbindingen Rhoons veer & Puttersveer Bijlagen | In uw bijlage verwijst u naar bijlage 7A en 7B voor het format opgave referentie van de percelen. Wij zien echter dat deze bijlage 9A en 9B genoemd worden in de documenten. Kunt u bevestigen dat dit wel de juist bijlage zijn en het hier gaat om een type fout in het document? Zo nee, kunt u aangeven wat wel de juiste bijlage is? | Ja, wij kunnen inderdaad bevestigen dat dit een fout is. Het format opgave referentie is voor perceel 1 Bijlage 7A en voor perceel 2 7B. |

| | | | | |
|---|---|--|--|--|
| 5 | Perceel 1: Veerverbinding Rhoons veer, Perceel 2: Veerverbinding Puttersveer | Beschrijvend document Veerverbindingen Rhoons veer & Puttersveer 4.8 Beoordeling gunningscriterium | In paragraaf 4.8 beschrijft u de kwaliteitsdocumenten (K1: Invulling veerverbinding en K2: Duurzaamheid). Daarbij worden geen richtlijnen of beperkingen genoemd ten aanzien van de omvang van deze documenten (zoals een maximum aantal pagina's, lettertype, bijlagen, e.d.). Kunt u bevestigen dat inschrijvers vrij zijn in het bepalen van de omvang en vorm van de documenten die worden ingediend voor de kwaliteitscriteria? Indien dit niet het geval is, kunt u dan aangeven welke specifieke eisen of beperkingen gelden voor de opbouw en omvang van deze documenten? | Dit kunnen wij bevestigen. Wel willen wij meegeven alleen voor het criterium relevante informatie op te nemen. Beide criteria worden beoordeeld op hetgeen is opgenomen in het beoordelingskader van K1 en K2. |
| 6 | Perceel 1: Veerverbinding Rhoons veer, Perceel 2: Veerverbinding Puttersveer | Beschrijvend document Veerverbindingen Rhoons veer & Puttersveer 4.8.2. Subgunningscriteria voor beide percelen | In de aanbestedingsstukken geeft u aan dat de subgunningscriteria zijn gewogen als Prijs (70%) en Kwaliteit (30%), waarbij kwaliteit is onderverdeeld in K1: Invulling veerverbinding (20%) en K2: Duurzaamheid (10%). Wij begrijpen dat prijs daarmee een belangrijk onderdeel vormt binnen de beoordeling. Tegelijkertijd constateren wij dat deze weging, in combinatie met het ontbreken van een (indicatief) budget of budgettaire bandbreedte en het ontbreken van concrete kwalitatieve ondergrenzen, nadruk enkel lijkt te liggen op prijs. Om de beoordelingssystematiek goed te kunnen interpreteren en hier passend op in te schrijven, verzoeken wij u om een nadere toelichting op de volgende punten: • Hoe verhoudt deze weging zich tot de door u beoogde kwaliteits- en duurzaamheidsambities? • Wat is de reden dat geen (indicatief) budget of budgettaire bandbreedte is opgenomen (toets op realistische inschrijvingen)? • Op welke wijze wordt geborgd dat inschrijvingen voldoen aan een minimaal gewenst kwaliteits- en duurzaamheidsniveau, nu er geen expliciete ondergrenzen of beoordelingsdrempels zijn opgenomen? Wij stellen deze vragen om beter inzicht te krijgen in de door u beoogde balans tussen prijs, kwaliteit en duurzaamheid, zodat wij onze inschrijving hier zo goed mogelijk op kunnen afstemmen. | Vraag 1. Hoe verhoudt deze weging zich tot de door u beoogde kwaliteits- en duurzaamheidsambities? Antwoord op vraag 1: Vanwege het ontbreken van een indicatief budget heeft de aanbestedende dienst bewust gekozen voor deze beoordelingsmethodiek. Daarbij is Prijs voor 70% en Kwaliteit voor 30% gewogen, zodat betaalbaarheid en inhoudelijke kwaliteit in samenhang worden beoordeeld. Met deze methodiek wordt niet vooraf bepaald wat het mag kosten, maar hoe de kwaliteit zich verhoudt tot de prijs. Vraag 2. Wat is de reden dat geen (indicatief) budget of budgettaire bandbreedte is opgenomen (toets op realistische inschrijvingen)? Antwoord op vraag 2: De aanbestedende dienst heeft bewust geen indicatief budget of bandbreedte opgenomen, omdat inschrijvers aanzienlijke vrijheid hebben in de invulling van de opdracht. De huidige exploitant van beide percelen heeft aangegeven dat het huidige exploitatiebijdrage onvoldoende is wegens sterk opgelopen kosten voor brandstof, onderhoud en personeel. Uit de marktconsultatie is gebleken dat het lastig is om een inschatting te maken van de benodigde exploitatiebijdrage, vanwege de vele variabelen die hieraan ten grondslag liggen. Hierdoor is vooraf geen eenduidig en realistisch beeld te bepalen van een passende exploitatiebijdrage. In plaats daarvan wordt de realiteit en haalbaarheid van inschrijvingen getoetst op basis van de samenhang tussen exploitatiebijdrage, exploitatiebegroting en de invulling van kwaliteitscriterium K1. De uiteindelijke gunning is bovendien onderworpen aan een totstandkomingsvoorbehoud van besluitvorming door de gemeenteraad. Vraag 3. Op welke wijze wordt geborgd dat inschrijvingen voldoen aan een minimaal gewenst kwaliteits- en duurzaamheidsniveau, nu er geen expliciete ondergrenzen of beoordelingsdrempels zijn opgenomen? Antwoord op vraag 3: Dit wordt geborgd door een combinatie van: - vastgestelde minimale eisen waaraan iedere inschrijving moet voldoen; - een knock-outcriterium voor K1, waarbij een onvoldoende score leidt tot uitsluiting; - een toets op realiteit en uitvoerbaarheid van de exploitatiebijdrage en exploitatiebegroting, waarbij onrealistische of inconsistente inschrijvingen worden uitgesloten; - een inhoudelijke beoordeling van duurzaamheid (K2) op realisme en geloofwaardigheid. Hiermee wordt gewaarborgd dat uitsluitend uitvoerbare, realistische en maatschappelijk verantwoorde inschrijvingen voor gunning in aanmerking komen. |
| 7 | Perceel 1: Veerverbinding Rhoons veer, Perceel 2: Veerverbinding Puttersveer | Beschrijvend document Veerverbindingen Rhoons veer & Puttersveer 2.8 Totstandkomingsvoorbeho ud perceel 1 en perceel 2 | In deze paragraaf geeft u aan dat, ondanks een positieve beoordeling en voorlopige gunning, de gemeenteraad van de Gemeente Hoeksche Waard nog budget dient vrij te geven alvorens de opdracht definitief kan worden verstrekt. Wij ervaren deze volgorde als onwenselijk, aangezien inschrijvers in dat geval aanzienlijke inspanningen leveren voor het opstellen van een inschrijving, terwijl achteraf nog onzekerheid bestaat over de daadwerkelijke beschikbaarheid van budget. Kunt u toelichten waarom ervoor is gekozen om geen (indicatief) budget of budgettaire bandbreedte vooraf met inschrijvers te delen? Indien er sprake is van een (verwachte) budgettaire begrenzing, zou het in dat kader niet passender zijn om deze vooraf kenbaar te maken, zodat inschrijvers hun dienstverlening hier realistisch en doelmatig op kunnen afstemmen? | De aanbestedende dienst is zich bewust van de inspanningen die inschrijvers leveren bij het opstellen van een inschrijving. Desondanks is gekozen voor de gehanteerde volgorde, omdat de gemeenteraad formeel bevoegd is om de benodigde financiële middelen beschikbaar te stellen en hierover pas kan besluiten nadat duidelijk is wat de economisch meest voordelige inschrijving is. De aanbestedende dienst merkt op dat het bepalen van een realistische exploitatiebijdrage in de praktijk lastig is. De huidige exploitant heeft aangegeven dat de voormalige exploitatiebijdragen (beide percelen) geen volledig kostendekkende exploitatie mogelijk maakte. Na afloop van het oude langlopende contract is perceel 1 tijdelijk voortgezet tegen aangepaste voorwaarden, waarbij wordt ingezet op het voorkomen van verdere verliezen. Deze situatie betreft echter een overbrugging en vormt geen geschikt uitgangspunt voor een nieuwe aanbesteding. Ook tijdens de marktconsultatie is door meerdere partijen aangegeven dat een reële prijs sterk afhankelijk is van de eisen die aan de veerverbinding worden gesteld. Prijs en inhoud zijn daarmee nauw met elkaar verweven, waardoor het vooraf vaststellen en delen van een indicatief budget weinig toegevoegde waarde heeft. Omdat het huidige contract op korte termijn afloopt en de continuïteit van de veerdienst moest worden geborgd, was het noodzakelijk om tijdig met de aanbesteding te starten. Er was daarbij geen ruimte om vooraf nog aanvullend onderzoek te doen naar een verder onderbouwde budgetindicatie. |

| | | | | |
|----|---|--|---|--|
| 8 | Perceel 1: Veerverbinding Rhoons veer, Perceel 2: Veerverbinding Puttersveer | Beschrijvend document Veerverbindingen Rhoons veer & Puttersveer 2.6 Vrije invulling opdracht door inschrijver | <p>In paragraaf 2.6 geeft u aan dat inschrijvers ruimte hebben voor een vrije invulling van onder andere de dienstregeling (dagen en tijden), het vaarschema, het type schip en de capaciteit, evenals de hoogte en structuur van de tarieven. Daarbij dient de inschrijver keuzes te onderbouwen op basis van beschikbare passagiersaantallen, regionale mobiliteitsbehoefte, piekmomenten, wachttijden en de beoogde betrouwbaarheid en levensvatbaarheid van de verbinding.</p> <p>In paragraaf 4.8 (Beoordeling gunningscriterium, K1: Invulling veerverbinding) stelt u echter dat de huidige situatie als uitgangspunt geldt, waarbij afwijkingen zijn toegestaan mits deze goed worden onderbouwd. Tevens geeft u aan dat de maatschappelijke relevantie, met name voor woon-werk- en schoolverkeer, geborgd moet blijven. Wij constateren dat hiermee enerzijds sprake is van flexibiliteit voor de inschrijver, maar anderzijds van kwalitatieve beoordelingscriteria zonder concrete ondergrenzen. Met name op de volgende aspecten ontbreken naar ons oordeel objectieve kaders:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wanneer is de maatschappelijke relevantie (voldoende) geborgd; • welke wachttijden als acceptabel worden beschouwd; • welke minimale bedieningsgraad (frequentie/dienstregeling) verwacht wordt; • welke bandbreedte voor capaciteit passend wordt geacht. <p>Daarnaast constateren wij dat de beschikbaar gestelde data geen expliciet onderscheid maakt naar doelgroepen (zoals woon-werk- en schoolverkeer), maar uitsluitend naar verkochte kaartsoorten, en hierin piekmomenten zichtbaar zijn.</p> <p>Dit leidt bij ons tot de volgende interpretatie: afwijkingen ten opzichte van de huidige situatie zijn uitsluitend wenselijk indien deze een verbetering opleveren (bijvoorbeeld hogere frequentie, betere spreiding of grotere capaciteit schip), en dat verslechtingen al snel afbreuk doen aan de gevraagde maatschappelijke relevantie. Kunt u bevestigen of deze interpretatie correct is?</p> <p>Indien dit niet het geval is, verzoeken wij u om per relevant aspect (dienstregeling, vaarschema, wachttijden, capaciteit schepen en bedieningsniveau) concreet aan te geven welke minimale eisen of bandbreedtes u hanteert, zodat inschrijvingen op een objectieve en onderling vergelijkbare ("appels met appels") wijze kunnen worden beoordeeld.</p> | <p>De aanbestedende dienst bevestigt dat inschrijvers binnen de in hoofdstuk 2 gestelde minimale eisen en uitgangspunten ruimte hebben voor een eigen invulling van de veerverbinding. De huidige situatie geldt daarbij als referentiepunt, maar gemotiveerde afwijkingen zijn toegestaan, mits deze leiden tot een realistische, uitvoerbare en maatschappelijk verantwoorde dienstverlening. Het is niet zo dat afwijkingen uitsluitend wenselijk zijn indien deze per definitie een verbetering vormen ten opzichte van de huidige situatie. Ook aanpassingen die op onderdelen afwijken, kunnen acceptabel zijn, zolang inschrijver overtuigend onderbouwt dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de maatschappelijke relevantie, met name voor woon-werk- en schoolverkeer, behouden blijft; - de voorgestelde bediening logisch aansluit op de beschikbare data en mobiliteitsbehoefte; - de exploitatie uitvoerbaar en toekomstbestendig is. <p>De aanbestedende dienst hanteert bewust geen vaste ondergrenzen of bandbreedtes voor frequentie, wachttijden of capaciteit. Dit zou onvoldoende recht doen aan de variatie in mogelijke exploitatieconcepten. De beoordeling vindt plaats op basis van de onderlinge samenhang en onderbouwing van keuzes binnen K1, bezien in relatie tot de exploitatiebijdrage en exploitatiebegroting.</p> <p>De beschikbare data biedt inzicht in gebruik en piekmomenten, maar laat ruimte aan inschrijvers om deze, op basis van eigen expertise, te vertalen naar een passende invulling van de dienstverlening. Hiermee wordt beoogd inschrijvingen integraal en in context te beoordelen, en niet uitsluitend langs vooraf vastgestelde kwantitatieve normen. We verwachten van de inschrijver dat deze voldoende expertise heeft om te beoordelen welke wachttijden voor passagiers acceptabel zijn. Zowel voor woon-werk en schoolverkeer als voor recreatief verkeer. Waarbij de beschikbaar gestelde data inderdaad zijn beperkingen heeft en door u onderbouwde aannames over gebruik door de verschillende doelgroepen nodig zijn.</p> |
| 9 | Perceel 1: Veerverbinding Rhoons veer, Perceel 2: Veerverbinding Puttersveer | Beschrijvend document Veerverbindingen Rhoons veer & Puttersveer 2.5 Minimale eisen per perceel | <p>In paragraaf 2.5, onder het onderdeel "aanvullende eisen per perceel", geeft u aan welke haltes minimaal moeten worden aangedaan. Voor perceel 2 sluit dit aan bij de huidige situatie, terwijl voor perceel 1 het aantal haltes is teruggebracht van vier naar twee.</p> <p>Dit lijkt niet in lijn met uw eerdere uitgangspunt dat de huidige reizigersstromen (waaronder woon-werk- en schoolverkeer) gefaciliteerd moeten blijven. Kunt u toelichten hoe inschrijvers deze ogenschijnlijke discrepantie dienen te interpreteren in relatie tot de eis dat de bestaande bereikbaarheid geborgd moet blijven?</p> <p>Meer specifiek vernemen wij graag of:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het is toegestaan (of zelfs verwacht wordt) dat inschrijvers aanvullende haltes opnemen bovenop de minimale eis voor perceel 1, om de huidige reizigersstromen te blijven bedienen; • of dat de aanbestedende dienst van oordeel is dat met de gereduceerde set haltes de huidige reizigersstromen afdoende gefaciliteerd kunnen worden. | <p>Wij zien dit niet als discrepantie. Wij zijn inderdaad van oordeel is dat voor perceel 1 met de gereduceerde set haltes de huidige reizigersstromen afdoende gefaciliteerd kunnen worden, met name het woon-werk- en schoolverkeer. We hebben ons gebaseerd op de reizigersaantallen, die aantonen dat het verkochte aantal kaarten op de trajecten Oud-Beijerland (jachthaven) - Rhoon en Rhoon-Oud-Beijerland (jachthaven) veel groter zijn dan het verkochte aantal kaarten op de trajecten die de haltes Spijkenisse en Oud-Beijerland - Oude Tol in zich hebben. Daarbij hebben de reizigers voor halte Oude Tol Oud-Beijerland-jachthaven als alternatief, en die liggen op acceptabele afstand van elkaar (1,8 km).</p> <p>Daarom is geconcludeerd dat deze minimale eisen de kern van de bereikbaarheid borgen, maar zij beperken inschrijvers niet in het doen van aanvullende voorstellen. Voor perceel 1 geldt dat het is toegestaan om aanvullende haltes op te nemen bovenop de minimale eis, mits dit past binnen de overige randvoorwaarden en gemotiveerd wordt onder kwaliteitscriterium K1. Inschrijvers krijgen hiermee expliciet de ruimte om, op basis van hun analyse van reizigersstromen en exploitatie, te kiezen voor het al dan niet bedienen van extra haltes. De aanbestedende dienst schrijft niet voor dat aanvullende haltes noodzakelijk of verplicht zijn. Het staat inschrijvers vrij om te onderbouwen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - met uitsluitend de minimale haltes de maatschappelijke relevantie voldoende is geborgd, óf; - dat aanvullende haltes bijdragen aan het beter bedienen van bestaande reizigersstromen. <p>Waarbij in beide gevallen onderbouwd wordt waarom vanuit de benodigde exploitatiebijdrage bezien de gekozen haltes de economisch beste keuze zijn.</p> <p>Beide benaderingen zijn toegestaan en worden beoordeeld op hun onderbouwing, samenhang, uitvoerbaarheid en maatschappelijke relevantie binnen K1, in relatie tot de exploitatiebijdrage en exploitatiebegroting.</p> |
| 10 | Perceel 1: Veerverbinding Rhoons veer, Perceel 2: Veerverbinding Puttersveer | Beschrijvend document Veerverbindingen Rhoons veer & Puttersveer 2.2 Doel van de opdracht | <p>In paragraaf 2.4 beschrijft u de nadere toelichting op de doelstellingen en randvoorwaarden van de opdracht. Daarbij stelt u dat de bereikbaarheid voor het dagelijkse woon-werk- en schoolverkeer geborgd moet blijven. Tegelijkertijd geeft u aan dat afwijkingen ten opzichte van de huidige situatie mogelijk zijn, onder andere ten aanzien van het vaarschema, de frequentie en het type of de grootte van het schip.</p> <p>Dit leidt bij ons tot de volgende interpretatie: om de huidige reizigersstromen (woon-werk- en schoolverkeer) te blijven faciliteren, dient minimaal de huidige dienstregeling in stand te blijven, waarbij optimalisaties zoals een hogere frequentie of ruimere inzet wel zijn toegestaan. Kunt u bevestigen dat deze interpretatie correct is?</p> <p>Indien dit niet het geval is, kunt u dan nader toelichten hoe inschrijvers deze passage wél dienen te interpreteren? Met name in het licht van uw eis dat de bereikbaarheid voor bestaande reizigers behouden moet blijven. Gezien uit de beschikbare overzichten blijkt dat in alle tijdvakken sprake is van een reizigersaanbod.</p> | <p>De aanbestedende dienst bevestigt dat het behouden van de bereikbaarheid voor het dagelijkse woon-werk- en schoolverkeer een belangrijk uitgangspunt is. Dit betekent echter niet dat de huidige dienstregeling één-op-één of minimaal ongewijzigd in stand moet blijven.</p> <p>Afwijkingen ten opzichte van de huidige situatie zijn toegestaan, ook ten aanzien van vaarschema, frequentie en schiptype of -grootte, mits inschrijver overtuigend kan onderbouwen dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de bereikbaarheid voor bestaande reizigersstromen behouden blijft; - de voorgestelde invulling logisch aansluit op het aantoonbare gebruik en de piekmomenten; - de dienstverlening uitvoerbaar en toekomstbestendig is. <p>Optimalisaties ten opzichte van de huidige situatie zijn toegestaan, maar ook alternatieve invullingen die qua opzet afwijken kunnen acceptabel zijn. Doorslaggevend is niet de mate van overeenstemming met de huidige dienstregeling, maar de onderbouwing dat de maatschappelijke relevantie en bereikbaarheid in de praktijk voldoende zijn geborgd, beoordeeld binnen kwaliteitscriterium K1 en in samenhang met de exploitatieopzet.</p> |