

Aan Provinciale Staten

Onderwerp:

Toezeggingen aanbesteding veerdienst Maassluis - Rozenburg

Geachte Statenleden,

Op 10 juni jl. is in de Statencommissie Bereikbaarheid en Wonen het verslag van de marktconsultatie en de rapportage Veren BV besproken (PZH-2026-891639218). In de brief die wij u hierbij aanbieden treft u, conform de toezegging (BW/T2026.021) die toen is gedaan, de vertaling aan van de geleerde lessen uit de *Rapportage Terugblik geleerde lessen veer Maassluis-Rozenburg* naar de aanbesteding van de veerdienst Maassluis-Rozenburg, inclusief een matrix hoe wij omgaan met de risico's met betrekking tot inbesteding en aanbesteding van deze veerdienst. Op uw verzoek wordt in deze brief daarnaast nader ingegaan op de uitwerking van toezegging BW/T2025.052 (het in beeld brengen van de lasten en baten van het Veer Maassluis-Rozenburg in de P&C producten).

Verlenging huidige exploitatieovereenkomst

Om op basis van de geleerde lessen de aanbesteding van de veerdienst goed voor te kunnen bereiden, wordt de tijdelijke exploitatieovereenkomst met River Operations South Holland B.V. met anderhalf jaar verlengd tot en met 31 december 2027. Hierdoor kan er een toekomstbestendige veerdienst gecreëerd worden, die op 1 januari 2028 van start kan gaan. Over de verlenging van de huidige exploitatieovereenkomst ontvangt u een separate brief.

Voor de volledigheid wordt u erop gewezen dat de nieuwe exploitant per 1 januari 2028 tot de levering van de nieuwe elektrische veerpont met de huidige veerpont Blankenburg zal varen.

Toepassing van geleerde lessen in de aanbesteding van veerdienst Maassluis-Rozenburg

Op 31 januari 2024 is in de commissie Bereikbaarheid en Wonen de *Rapportage Terugblik en geleerde lessen veer Maassluis-Rozenburg* besproken (PZH-2023-842338959) (hierna: terugblik rapportage). Het doel van deze rapportage was om vanuit de maatschappelijke rol te inventariseren welke lessen konden worden geleerd ten behoeve van een betrouwbare uitvoering van de veerdienst Maassluis – Rozenburg in de toekomst, en om deze lessen toe te passen in het verdere proces; zowel bij de huidige tijdelijke overeenkomst, als in de nieuwe aanbesteding.

Voor een deel worden deze lessen nu al ten uitvoering gebracht in het contractbeheer, voor andere lessen geldt dat deze worden toegepast bij de voorbereiding van de nieuwe aanbesteding. Hieronder volgt een uiteenzetting over de geleerde lessen en de opvolging ervan.

1. Uitvoeren van een mobiliteitsonderzoek

Eén van de geleerde lessen is het bij nieuwe aanbestedingen uitvoeren van een gedegen mobiliteitsonderzoek naar het toekomstig gebruik van het (auto)veer ter voorbereiding op de aanbesteding van het veercontract. Dit mobiliteitsonderzoek is al uitgevoerd bij de toekomstverkenning van de veerdienst, zodat hier bij de aanbesteding van de nieuwe overeenkomst rekening mee kan worden gehouden. Het gebruik van de veerpont (reizigersaantallen en voertuigbewegingen uitgesplitst naar diverse categorieën) wordt continu gemonitord.

2. Provincie wordt eigenaar veerpont

In de terugblik rapportage is de aanbeveling opgenomen dat het te overwegen is dat de provincie de veerpont zelf verwerft aangezien hier grote investeringen voor plaats moeten vinden. In het Statenbesluit *Voorkeursvarianten Toekomstverkenning Veerdienst Maassluis-Rozenburg* van 10 december 2025 (7772) heeft u ingestemd met het zelf in bezit nemen van de nieuwe elektrische veerpont.

3. Organiseren van proactief contractbeheer

Eén van de lessen is een actiever contractmanagement, waarbij proactief met de veerexploitant wordt opgetrokken en problemen snel worden opgelost. Deze werkwijze wordt momenteel al toegepast en zal in de toekomst worden gecontinueerd.

4. Technische staat van de veerpont

In de geleerde lessen wordt aangegeven dat het voor de aanbesteding van belang is om, naast de taxatie, een uitgebreid onderzoek (met een onderwaterinspectie) uit te voeren naar de technische staat van de veerpont (casco en de installaties in machinekamers en voortstuwingsruimtes). Dit onderzoek zal voor de eerstvolgende aanbesteding worden uitgevoerd voor de bestaande veerpont Blankenburg en bij toekomstige aanbestedingen ook voor de nieuwe elektrische veerpont, waarbij een overzicht van de reeds gemaakte onderhoudskosten en een indicatie van de te verwachten jaarlijkse onderhoudskosten gemaakt worden. Op deze wijze krijgen potentiële inschrijvers een goed beeld van de technische staat van de veerpont en de te verwachten onderhoudskosten.

5. Uitvoeren onderhoudsschema's, onafhankelijk toezicht

In navolging van de geleerde lessen zal worden geëist dat het onderhoud volgens de onderhoudsschema's uitgevoerd wordt, omdat adequaat preventief onderhoud (naast reactief onderhoud) van groot belang is voor de inzetbaarheid van de veerpont. In de terugblik rapportage wordt het belang onderstreept van tussentijdse technische inspecties. In de huidige overeenkomst is er toezicht op het onderhoud van veerpont Blankenburg door een onafhankelijk technisch expert, die opereert in opdracht van de provincie. De expert voert ook regelmatig onafhankelijke technische inspecties uit. Deze werkwijze wordt in de nieuwe overeenkomst voortgezet voor zowel de inzet van veerpont Blankenburg als voor de nieuwe elektrische veerpont.

6. Bepalen realistische bandbreedte inschrijvingsprijs

In de aanbestedingsdocumenten zullen we, conform de geleerde lessen, een realistische bandbreedte voor de exploitatiebijdrage opnemen, die toegespitst is op de veerdienst en volgt uit een advies van een economisch adviesbureau. De analyse van Significant levert hiervoor de eerste inzichten op. De te verwachten onderhouds- en reparatiekosten leveren op basis van een gedegen technisch onderzoek daarbij belangrijke informatie voor een realistische indicatie van de te verwachten kosten.

7. Criteria opnemen voor financiële draagkracht en garantstelling

Op basis van de geleerde lessen zullen in de aanbestedingsdocumenten selectiecriteria worden opgenomen ten aanzien van bedrijfseconomische draagkracht (de solvabiliteit van de veerexploitant¹), zodat er minder kwetsbaarheid is voor eventuele tegenslagen. Bij de aanbesteding wordt er een dekkende garantstelling van de inschrijvers gevraagd. Bij grote verschillen tussen de biedingen wordt er volgens de geleerde lessen een bedrijfseconomische toets uitgevoerd door een economisch adviesbureau.

Risicomatrix

Op basis van de geleerde lessen uit de *Rapportage Terugblik en geleerde lessen veer Maassluis-Rozenburg*, de inzichten die zijn opgedaan bij de toekomstverkenning, en de input uit de marktconsultatie en de rapportage Veren BV, is onderstaande matrix opgesteld van risico's die zich kunnen voordoen bij de uitvoering van de veerdienst. Voor elk risico is beschreven hoe deze zich voor zou kunnen doen bij respectievelijk aanbesteding en inbesteding (in de vorm van een Veren BV) van de exploitatie. De meest rechter kolom beschrijft hoe Gedeputeerde Staten (GS) dit risico mitigeren in de vorm van de gekozen aanpak van aanbesteding.

1. Strategische en marktrisico's

<i>Risico</i>	<i>Bij aanbesteden</i>	<i>Bij inbesteden (Veerbedrijf BV)</i>	<i>mitigatie GS bij aanbesteden</i>
Onvoldoende marktinteresse	Het bij sluiting van de inschrijving blijken van onvoldoende interesse.	Niet van toepassing, provincie is zelf uitvoerder.	Marktconsultatie is reeds uitgevoerd en toont voldoende belangstelling.
Onrealistisch aanbestedingsresultaat exploitatie	Risico van te laag inschrijven door de winnende inschrijver.	Niet van toepassing, provincie is zelf uitvoerder.	Toepassen van interactieve aanbestedingsprocedure, waarbij onder andere eerst een concept inschrijving moet worden overlegd, met ruimte voor bijsturing. Opnemen van een getoetste realistische bandbreedte voor de door inschrijvers gevraagde exploitatiebijdrage in de aanbestedingsdocumenten.

¹ Solvabiliteit geeft aan in hoeverre een bedrijf in staat is om al zijn langetermijnverplichtingen (schulden) terug te betalen

Ongeschikte nieuwe veerpont	Risico van door de exploitant aanschaffen en afnemen van een veerpont die uiteindelijk toch niet blijkt te voldoen.	Hoog risico aangezien de provincie nog niet eerder een elektrische veerpont heeft aangeschaft en hier geen kennis van heeft.	Gecombineerde aanbesteding scheepswerf en exploitant, met wisselwerking en uitwisseling van ervaring tussen de twee, en afname en bij gebleken geschiktheid in bezit nemen door de provincie.
Sterke afhankelijkheid marktpartij	De winnende exploitant komt de afspraken niet na en vaart bijvoorbeeld te weinig of dreigt met faillissement.	Provincie is zelf uitvoerder, moet wel zelf alle zaken regelen met de scheepswerf.	Maatregelen in de overeenkomst in de vorm van boeteparagraaf, en het verplicht stellen van overleggen bankgarantie; provincie heeft zelf veerpont in bezit en kan deze snel beschikbaar stellen aan een opvolgende exploitant.

2. Financiële risico's

<i>Risico</i>	<i>Bij aanbesteden</i>	<i>Bij investeren (Veerbedrijf BV)</i>	<i>Mitigatie GS bij aanbesteden</i>
Tegenvallende kaartopbrengsten	Onverwachts tegenvallen opbrengsten zet resultaat exploitant onder druk.	Tegenvaller is volledig voor rekening en risico van de provincie.	Risico wordt in de overeenkomst binnen een bandbreedte neergelegd bij een marktpartij. Provincie garandeert ondergrens van de opbrengsten.
Kostenoverschrijding	Onverwachts oplopen van kosten energie en/of onderhoud veerpont zet resultaat exploitant onder druk.	Oplopen kosten volledig voor rekening en risico van de provincie.	Risico onderhoudskosten veerpont en energiekosten wordt in de overeenkomst binnen een bandbreedte neergelegd bij een marktpartij. Bij grote onvoorziene tegenvallers treden partijen in overleg.
Hoge overheadkosten	Een kleine marktpartij heeft mogelijk een te kleine overhead voor het goed kunnen uitvoeren van de overeenkomst.	Disproportioneel groot deel van de kosten is voor overhead gezien de betrekkelijk kleine omvang van de activiteit.	Een solide marktpartij van een zekere omvang wordt gecontracteerd die deze kosten kan spreiden over zijn diverse activiteiten (schaalvoordeel).

3. Technische en operationele risico's

<i>Risico</i>	<i>Bij aanbesteden</i>	<i>Bij investeren (Veerbedrijf BV)</i>	<i>Mitigatie GS bij aanbesteden</i>
Expertise nieuwe elektrische veerpont	Een exploitant wordt gecontracteerd met	Kennis en ervaring ontbreken hiervoor	Gecombineerde aanbesteding

en laadinfrastructuur ontbreekt	te weinig kennis en ervaring.	in de Provinciale organisatie.	scheepswerf en exploitant en begeleiding bouw door exploitant, waarbij geschiktheidseisen worden gesteld aan de partijen en relevante referenties moeten worden overlegd.
Nautische complexiteit en inzetbaarheid veerpont	Een exploitant wordt gecontracteerd met te weinig kennis en ervaring.	Kennis en ervaring ontbreken hiervoor in de provinciale organisatie.	De bouw van de nieuwe veerpont en het varen wordt bij ervaren marktpartijen belegd, waarbij geschiktheidseisen worden gesteld aan de partijen en relevante referenties moeten worden overlegd.
Onvoldoende gekwalificeerd personeel	De nieuwe exploitant slaagt niet in het werven van voldoende personeel.	De provincie slaagt niet in het werven van voldoende personeel.	Overnameverplichting van het huidige personeel naar de nieuwe vervoerder, Schaalvoordelen ervaren exploitant door wisselwerking met de andere eigen activiteiten.
Achterstallig onderhoud treedt op aan de pont	De exploitant verwaarloost vanuit kostenoverwegingen het onderhoud van de nieuwe veerpont.	De provincie is zelf verantwoordelijk voor het onderhoud maar heeft hier de kennis niet voor.	Voorschrijven uitvoeren onderhoudsschema's en toezicht op uitvoeren ervan. Halfjaarlijkse inspectie technische staat van de veerpont door onafhankelijk expert.

4. Governance- en bestuurlijke risico's

<i>Risico</i>	<i>Bij aanbesteden</i>	<i>Bij inbesteden (Veerbedrijf BV)</i>	<i>mitigatie GS bij aanbesteden</i>
Complexiteit governance	Overeenkomst met exploitant laat ruimte voor niet nakomen afspraken.	De inbedding van de Veren BV binnen de provincie is complex waardoor de aansturing door de provincie niet adequaat is.	Overeenkomst afsluiten met marktpartij met een eenduidige rolverdeling tussen de provincie en een marktpartij, met duidelijke en afdwingbare prestatieafspraken.
Onvoldoende kennisopbouw	De provincie bouwt onvoldoende kennis op voor een effectief contractbeheer, waardoor problemen	Kennis wordt uitsluitend opgebouwd in de Veren BV. En niet bij de Provincie als enig aandeelhouder.	Geprofessionaliseerd contractbeheer, regelmatige afstemming tussen provincie en exploitant en inschakelen

	niet (tijdig) worden gesignaleerd.		onafhankelijke technische expertise.
Politieke en bestuurlijke verantwoordelijkheid	Risico dat de provincie weinig grip heeft op de exploitant, door een tekortschietende overeenkomst op dit vlak.	De provincie is als enig aandeelhouder In de Veerbedrijf BV, ook eindverantwoordelijk voor de dagelijkse operatie.	Heldere scheiding verantwoordelijkheid voor de dienstverlening (provinciebestuur) en de bedrijfsvoering (exploitant), met duidelijke en afdwingbare prestatieafspraken.

GS concluderen dat aanbesteding meer afhankelijkheids- en contractrisico's kent, maar deze zijn beheersbaar en worden gemitigeerd. Bovendien acht GS het essentieel om bij de voorbereiding en ingebruikname van de nieuwe elektrische veerpont gebruik te kunnen maken van de expertise van een ervaren marktpartij. Een Veren BV biedt weliswaar op papier meer regie, maar brengt hogere financiële, operationele en bestuurlijke risico's met zich mee.

Uitwerking van toezegging BW/T2025.052 (de lasten en baten van het Veer Maassluis-Rozenburg in beeld gaan brengen in de P&C producten)

Bij de bespreking in de Statenvergadering op 10 december 2025 hebben GS mede aangegeven dat de provincie een exploitatiebijdrage gaat uitkeren aan de exploitant voor het exploiteren van de veerdienst. Daarbij verhuurt de provincie de nieuwe veerpont aan de exploitant tegen een marktconforme vergoeding. De huuropbrengsten zorgen voor jaarlijkse inkomsten die worden verwerkt in de begroting. Gevraagd is om dit transparant te maken. GS heeft hierop toegezegd de lasten en baten voor wat betreft Veerdienst Maassluis-Rozenburg transparant in beeld te gaan brengen in de P&C-producten.

In de GS-brief aan Provinciale Staten (PS) van 26 mei 2026 (PZH-2026-891639218) is aangegeven dat de huidige begrotingsopzet geen ruimte geeft om jaarlijks voor een specifiek onderdeel de uitgaven en inkomsten weer te geven in de planning en control producten. De uitgaven en inkomsten worden weergegeven op beleidsdoel en beleidsprestatie. De Veerdienst Maassluis – Rozenburg is onderdeel van beleidsdoel 2-1 - Duurzame en veilige bereikbaarheid voor iedereen en beleidsprestatie 2-1-2 - Adequaate en duurzame aanbod openbaar vervoer. Zoals in deze brief aangegeven kunnen afwijkingen op de uitgaven en inkomsten wel gedetailleerder worden toegelicht via de 3e zogenaamde W-vraag. Dit laatste staat voor "wat mag het kosten".

Na de gunning van de exploitatie van de veerdienst en de bouw van de nieuwe veerpont, in de loop van 2027, wordt duidelijk wat de jaarlijkse bijdrage aan de exploitatie wordt en wat de huuropbrengst zal zijn. GS stellen voor om dit vervolgens in het eerstvolgende planning en control product (najaarsnota 2027 / begroting 2028) te verwerken en toe te lichten. Daarnaast zullen PS via een brief jaarlijks door GS worden geïnformeerd over de uitgaven en inkomsten met betrekking tot de veerdienst.

Wij stellen u voor om op basis van deze brief de beide toezeggingen als afgedaan te beschouwen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris,

voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

mr. A.W. Kolff