

Aan Provinciale Staten

**Onderwerp:**

Vorbereiding aanbesteding exploitatie en aanschaf elektrische veerpont Veerdienst Maassluis - Rozenburg

Geachte Statenleden,

Op 10 december 2025 is de Toekomstverkenning Veerdienst Maassluis-Rozenburg in uw Staten behandeld. Eén van de beslissingen in het Statenbesluit was om te starten met het voorbereiden van de aanbesteding van een nieuwe exploitatieopdracht door een te selecteren marktpartij. Daarnaast is besloten om te starten met de voorbereiding op het laten bouwen van een nieuw, klein autoveer als toekomstige veerpont voor de Veerdienst Maassluis-Rozenburg, waarvan de provincie eigenaar wordt.

Daarom is in de afgelopen periode als eerste stap een marktconsultatie uitgevoerd, die heeft uitgemond in het bijgevoegde verslag. De doelen van de marktconsultatie waren:

- input verzamelen op de documenten die horen bij de marktconsultatie;
- risico's te verminderen en inzicht te verkrijgen in de haalbaarheid van de voorgenomen exploitatiewijze en de overeenkomst, evenals de uitvoerbaarheid daarvan;
- advies te ontvangen over de te volgen aanbestedingsprocedure;
- inzicht te verkrijgen of marktpartijen interesse hebben om zich in te schrijven op deze aanbesteding.

Voor het totale beeld van de bevindingen, verwijzen we u naar het betreffende verslag in de bijlage. De belangrijkste bevindingen zijn op hoofdlijnen:

- Voldoende marktpartijen met relevante ervaring (rederijen/scheepswerven) blijken geïnteresseerd in deelname aan de aanbesteding. Ook blijken ze in staat te zijn om een gecombineerde aanbidding te doen voor de exploitatie van de veerdienst en de levering van de beoogde nieuwe elektrische veerpont. Daarmee is voldoende marktspanning geconstateerd om de ingezette koers van voorbereiding van de aanbesteding voort te zetten, en toe te werken naar de start van een daadwerkelijke aanbesteding na de zomer van 2026. In deze aanbesteding wordt de bouw en exploitatie van de nieuwe elektrische veerpont in één pakket uitgevraagd. Wel gaven de marktpartijen aan dat bij de nadere uitwerking van eventuele exploitatie er zicht moet zijn op een financieel gezond

- bedrijfsmodel en de risico's beheersbaar moeten zijn en niet eenzijdig bij de marktpartijen liggen, met name in de opstartperiode van de nieuwe veerpont;
- Marktpartijen zijn positief over de voorgestelde koers van de combinatie exploitant – scheepswerf, waarbij de nieuwe veerpont inclusief laadinfrastructuur en exploitatie in één keer worden uitgevraagd; dit gezien het belang van de betrokkenheid van de exploitant bij de keuze en uitwerking van de veerpont en de laadoplossing en het kunnen inschatten van de exploitatiekosten bij de inschrijving;
  - Aangezien de provincie eigenaar wordt van de veerpont, stelt dit eisen aan hoe de samenwerking in de driehoek opdrachtgever – exploitant – scheepswerf voor het beheer en onderhoud van de veerpont wordt vormgegeven;
  - De aanmeerconstructie is complex; diverse partijen noemen een *link span* als potentiële en meest doelmatige oplossing (drijvend ponton met aanmeerpier voor de bestaande veerstoepen, met een oprijburg) in combinatie met automatisch opladen en eventuele hulpsystemen in de bediening bij het aanmeren. De scheepswerven achten zichzelf in staat deze aanmeerconstructie en bijbehorende laadinfrastructuur aan te kunnen bieden als onderdeel van de inschrijving;
  - De marktpartijen doen specifieke aanbevelingen ten aanzien van het functioneel programma van eisen voor de veerpont, zoals de afmetingen, vaareigenschappen en stabiliteit, die in het verslag zijn verwoord.

De vaarweg waarop de nieuwe veerpont zal worden ingezet kent een specifiek karakter: dichtbij open zee, met veel tij en passerende zeescheepvaart. De situatie is daarmee wezenlijk anders dan op binnenwateren. Daarbij zijn aanpassingen nodig in de wijze van afmeren in combinatie met (automatisch) elektrisch laden. Gezien deze specifieke kenmerken adviseren alle marktpartijen een vorm van aanbesteding waarbij sprake is van interactie tussen provincie en de potentiële inschrijvers, in de vorm van een mededingingsprocedure met onderhandeling of een concurrentiegerichte dialoog.

GS neemt de bevindingen uit de marktconsultatie ter harte, en zal deze meenemen in de verdere voorbereiding van de aanbesteding, uitmondend in een GS-besluit voor start van de aanbesteding na de zomervakantie.

*Afdoening toezegging BW/T2025.051 inzake parallel aan de marktconsultatie een onderzoek te*

*laten doen naar exploitatie in eigen beheer door de provincie Zuid-Holland (Veren BV)*

In deze toezegging van de vergadering op 10 december 2025 is aangegeven dat u eind april zou worden geïnformeerd. In de brief van 14 april 2026 [PZH-2026-889980606] bent u door gedeputeerde Van Dijken geïnformeerd dat oplevering eind mei 2026 plaats zou vinden, zodat u nog in de gelegenheid zou zijn deze te kunnen behandelen in de vergadering van de Commissie Bereikbaarheid & Wonen van 10 juni aanstaande.

De in het kader van deze toezegging opgestelde notitie treft u als bijlage aan. Deze is met zorg samengesteld, met nauwe betrokkenheid van de juridische, financiële en fiscale adviseurs van de provincie. Bureau Significant heeft daarnaast in onze opdracht een

kostenvergelijking gemaakt tussen het scenario van aanbesteding versus het scenario van inbesteding in de vorm van een BV.

GS concluderen op basis van de notitie dat het onderbrengen van de exploitatie in een BV niet wenselijk is en de voorbereidingen voor de aanbesteding kunnen worden voortgezet. De overwegingen die hieraan ten grondslag liggen, zijn deels hierboven al aan de orde geweest:

- Uit de marktconsultatie is gebleken dat voldoende gekwalificeerde rederijen/scheepswerven aangegeven hebben te willen deelnemen aan de aanbesteding. Gebrek aan marktwerking valt daarmee weg als argument voor inbesteding van de veerdienst;
- In alle omstandigheden zal de aanschaf van nieuwe elektrische veerpont door de provincie moeten worden aanbesteed. Betrokkenheid van een rederij met bewezen ervaring in aanschaf en exploitatie van een elektrische veerpont met bijkomende afmeerfaciliteiten in vergelijkbare omstandigheden wordt ten zeerste aanbevolen. Dit ligt ook ten grondslag aan de keuze om aanschaf en exploitatie van de nieuwe elektrische veerpont in één aanbesteding op de markt te brengen. Als provincie eigenstandig een elektrische veerpont verwerven brengt risico's met zich mee, omdat de provincie daar geen ervaring mee heeft;
- Uit de kostenvergelijking tussen aanbesteding en inbesteding die door bureau Significant is uitgevoerd, blijkt dat de variant van inbesteding naar verwachting ~30% duurder zal zijn dan aanbesteding. Deze aanzienlijk hogere kosten komen met name door hogere overheadkosten, aangezien marktpartijen deze efficiënter kunnen combineren met de eigen andere activiteiten dan de provincie. Daarnaast is er sprake van kosten voor de governance voor de inbedding van en het toezicht op de Veren BV binnen de provinciale organisatie. De spreadsheet met de daadwerkelijke financiële kentallen (basis van de kostenvergelijking) kan door geïnteresseerde Statenleden op verzoek worden ingezien bij de vakafdeling.

*Afdoening toezegging BW/T2025.052 inzake transparant in beeld gaan brengen in de P&C-producten van lasten en baten voor wat betreft het Veer Maassluis-Rozenburg*

Bij de bespreking in de Statenvergadering op 10 december 2025 is 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. De vorige Gedeputeerde Mobiliteit heeft hierop toegezegd de lasten en baten voor wat betreft het Veer Maassluis-Rozenburg transparant in beeld te gaan brengen in de P&C-producten.

De huidige begrotingsopzet geeft echter geen ruimte 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 - *Adequat en duurzaam aanbod openbaar vervoer*.

Afwijkingen op de uitgaven en inkomsten moeten en kunnen wel gedetailleerder worden toegelicht via de 3e W-vraag. 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. We stellen voor om dit vervolgens in het eerstvolgende planning en control product te verwerken en toe te lichten via de 3e W-vraag. Dit doen we eveneens voor afwijkingen daarop. Daarnaast zullen wij PS via een GS-brief jaarlijks informeren over de uitgaven en inkomsten.

### *Programma van Eisen*

Bij de omschrijving van het vervolgproces in het statenvoorstel van 10 december jl. is opgenomen dat het Programma van Eisen na vaststelling door Gedeputeerde Staten in het kader van de actieve informatieplicht wordt gedeeld met PS, en dat voor de bediening minimaal de huidige frequenties en venstertijden verplicht worden voorgeschreven. Toegezegd is daarbij dat u in het voorjaar van 2026 zou worden geïnformeerd over de tariefvoorschriften die GS voornemens zijn in het Programma van Eisen op te nemen. Hiervan is inmiddels duidelijk dat deze ongewijzigd zullen zijn ten opzichte van de huidige situatie, behoudens de prijsindexatie. Het Programma van Eisen wordt vastgesteld voorafgaand aan de aanbesteding. Naar verwachting zal dit na de zomer zijn, waarna het Programma van Eisen ter informatie met u zal worden gedeeld.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,  
secretaris,

plv. voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA

A. (Arno) Bonte

### **Bijlagen**

- Verslag van de marktconsultatie exploitatie en aanschaf elektrische veerpont Veerdienst Maassluis – Rozenburg
- Notitie provinciaal Veerbedrijf VMR BV voor exploitatie Veerdienst Maassluis – Rozenburg, inclusief
- Bijlage Financiële vergelijking van exploitatievarianten veerverbinding Maassluis– Rozenburg: aanbesteding versus inbesteding