



provincie  
Zuid-Holland

# Verslag Marktconsultatie

**EXPLOITATIE EN AANSCHAF ELEKTRISCHE VEERPONT  
VEERDIENST MAASLUIS – ROZENBURG**

Versie: 1.0

Datum: 14-05-2026

Dossier:

# Inhoudsopgave

<b>INHOUDSOPGAVE.....</b>	<b>2</b>
<b>1 INLEIDING.....</b>	<b>3</b>
1.1 AANLEIDING EN CONTEXT .....	3
1.2 DOEL MARKTCONSULTATIE .....	3
1.3 LEESWIJZER.....	4
<b>2 ALGEMENE VRAGEN .....</b>	<b>5</b>
2.1 DOCUMENTEN BIJ DEZE MARKTCONSULTATIE .....	5
2.2 AANBESTEDINGSPROCEDURE .....	6
2.3 INTERESSE IN DE AANBESTEDING .....	6
<b>3 VRAGEN VOOR VERVOERDERS .....</b>	<b>8</b>
3.1 AANSCHAF NIEUWE ELEKTRISCHE PONT .....	8
3.2 INZET VEERPONT BLANKENBURG .....	9
3.3 INZET FIETS-VOETVEER.....	9
3.4 EXPLOITATIERISICO .....	10
3.5 EXPLOITATIEBIJDRAGE.....	11
<b>4 VRAGEN VOOR SCHEEPSWERVEN.....</b>	<b>13</b>
4.1 ERVARING MET DE BOUW VAN EEN ELEKTRISCHE VEERPONT .....	13
4.2 LEVENSDUUR EN GARANTIETERMIJN VAN DE NIEUWE ELEKTRISCHE VEERPONT .....	13
4.3 LEVERTIJD NIEUWE ELEKTRISCHE VEERPONT .....	14
4.4 DIENSTREGELING .....	15
4.5 BEMANNING NIEUWE ELEKTRISCHE VEERPONT .....	15
4.6 ACCUPAKKET .....	16
4.7 DEKINDELING RIJDEK .....	16
4.8 AFMEREN .....	17
4.9 LAADINFRASTRUCTUUR.....	18
<b>5 PROCEDURE MARKTCONSULTATIE .....</b>	<b>20</b>
5.1 PUBLICATIE MARKTCONSULTATIEDOCUMENT.....	20
5.2 GESPREKKEN.....	20
5.3 VERVOLG NA MARKTCONSULTATIE .....	20

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en context

De provincie Zuid-Holland is als opdrachtgever verantwoordelijk voor de exploitatie van de veerdienst Maassluis-Rozenburg. De provincie besteedt de exploitatie van de veerdienst uit aan een vervoerder. Na het beëindigen van de activiteiten van de vorige vervoerder heeft de provincie Zuid Holland het huidige autoveer “Blankenburg” gekocht, laten opknappen en een tijdelijk exploitatieovereenkomst gesloten met een nieuwe vervoerder waarna de veerdienst tussen Maassluis en Rozenburg is voortgezet. De overeenkomst met de huidige vervoerder loopt, na verlenging, eind 2027 af. Uit de toekomstverkenning van de veerdienst is een voorkeursvariant naar voren gekomen waarbij in één aanbesteding een vervoerder en scheepswerf samen één inschrijving indienen waarbij de vervoerder verantwoordelijk zal zijn voor de exploitatie van de veerdienst en de scheepswerf voor de bouw van de nieuwe elektrische veerpont – ter vervanging van het autoveer “Blankenburg” – , en waarbij de provincie Zuid-Holland – net als in de huidige situatie – eigenaar wordt van de nieuwe veerpont en deze verhuurt aan de vervoerder.

Gelet op het bovenstaande is de Provincie Zuid-Holland conform het besluit van PS van 10 december 2025 gestart met de voorbereidingen voor een aanbesteding van de volgende exploitatieovereenkomst en aanschaf van een nieuwe elektrische veerpont. Deze voorbereidingen omvatten onder meer het opstellen van een set aanbestedingsdocumenten. Deze aanbestedingsdocumenten zijn op 14 april via Mercell aan marktpartijen beschikbaar gesteld voor advies en reactie. Dit document bevat een geanonimiseerd verslag waarin op hoofdlijnen de bevindingen van de marktconsultatie zijn samengevat.

## 1.2 Doel marktconsultatie

De provincie Zuid-Holland heeft deze marktconsultatie gepubliceerd op Mercell met als doel om zoveel mogelijk marktpartijen te bereiken, te interesseren en te stimuleren tot meedenken. De provincie Zuid-Holland beoogt met deze marktconsultatie:

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

### **1.3 Leeswijzer**

Het document is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 bevat de antwoorden op een aantal algemene vragen van de provincie over de werkbaarheid van de aanbestedingsdocumenten, de voorgestelde aanbestedingsprocedure en de interesse vanuit de markt. Hoofdstuk 3 bevat de antwoorden op specifieke vragen van de provincie over de exploitatie van de veerdienst en richt zich met name op vervoerders. Hoofdstuk 4 bevat de antwoorden op specifieke vragen van de provincie over de bouw van de elektrische veerpont en richt zich met name op scheepswerven. Hoofdstuk 5 geeft het doorlopen proces van de marktconsultatie weer.

## 2 Algemene vragen

### 2.1 Documenten bij deze marktconsultatie

De provincie Zuid-Holland heeft bij deze marktconsultatie een aantal documenten gevoegd, waaronder de concept-Exploitatieovereenkomst, het concept-Programma van Eisen, de Functionele Specificaties van de nieuwe elektrische veerpont en de concept-Koopovereenkomst voor de nieuwe elektrische veerpont.

De provincie Zuid Holland heeft met betrekking tot de documenten bij deze marktconsultatie de volgende vragen:

- 2.1.1** Zijn de gestelde eisen in bovenstaande documenten werkbaar voor u? Heeft u suggesties voor eventuele verbeteringen en risico vermindering?
- 2.1.2** Zijn er verder nog aandachtspunten die u wilt meegeven bij de nadere uitwerking van deze documenten? Ziet u bijvoorbeeld eisen die naar uw oordeel onnodig kostenverhogend werken?

#### *Bevindingen:*

Over het algemeen geven marktpartijen aan dat de aanbestedingsdocumenten een goede basis zijn, maar dat op diverse onderdelen nadere verduidelijking en aanscherping noodzakelijk is om tot een goed werkbaar en realistische uitvraag te komen. Daarbij wordt benadrukt dat de vervoerder, de werf en de provincie als toekomstig eigenaar van de veerpont nauw moeten samenwerken bij het ontwerp en de realisatie van de veerpont, waarbij een duidelijke rolverdeling en verantwoordelijkheden essentieel zijn. Immers deze partijen hebben niet dezelfde belangen in de design en bouwfase van de veerpont. Dit laatste moet verduidelijkt worden in de aanbestedingsstukken.

Met name binnen de functionele specificaties merken marktpartijen op dat er eisen zijn die in de praktijk moeilijk werkbaar zijn of leiden tot onnodige kostenverhoging. Genoemd worden onder meer eisen rondom afmetingen, trim- en roleigenschappen en ballast.

Er wordt door een marktpartij opgemerkt dat de risico's in de huidige stukken nu vooral bij de exploitant worden neergelegd, hetgeen kostenverhogend werkt en niet in verhouding staan tot de voorgestelde subsidiebijdrage. Dit geldt met name in de overgangsfase van de huidige naar de nieuwe veerpont. Ook wordt aandacht gevraagd voor de onderhoudsstaat van de huidige veerpont Blankenburg en de risico's die samenhangen met het langer in de vaart houden van deze veerpont, onder meer in relatie tot de extra personeelskosten.

Tot slot wordt benadrukt dat voor de volgende fase een goed inzicht in de exploitatiekosten gewenst is.

## 2.2 Aanbestedingsprocedure

De provincie Zuid Holland heeft nog geen besluit genomen over de te volgen aanbestedingsprocedure. De provincie Zuid-Holland overweegt de volgende procedures:

- Een reguliere openbare procedure
- Een openbare procedure met onderhandeling;
- Een mededingingsprocedure met onderhandeling;
- Concurrentiegericht dialogoog.

De provincie Zuid Holland heeft met betrekking tot de aanbestedingsprocedure de volgende vragen:

- 2.2.1** Heeft u nog adviezen ten aanzien van de te volgen aanbestedingsprocedure?
- 2.2.2** Is een eventuele afwijking van de reguliere openbare procedure naar meer tijdsintensieve aanbestedingsprocedures haalbaar voor u, gegeven de beoogde ingangsdatum van de overeenkomst per 1 januari 2028?
- 2.2.3** Is de gekozen aanbestedingsprocedure voor u reden om al dan niet aan de aanbesteding deel te nemen?

### *Bevindingen:*

De gekozen aanbestedingsprocedure wordt door marktpartijen genoemd als factor in de afweging om wel of niet deel te nemen aan de aanbesteding. Marktpartijen geven aan de voorkeur te hebben voor een aanbestedingsprocedure die ruimte biedt voor flexibiliteit in de uitwerking, het herstellen van fouten en inhoudelijke afstemming. Gezien de complexiteit van het project, de integrale samenwerking tussen werf, exploitant en de provincie en de snelle technologische ontwikkelingen, worden procedures zoals een concurrentiegericht dialogoog of een mededingingsprocedure met onderhandeling als passend beschouwd.

## 2.3 Interesse in de aanbesteding

Uit de toekomstverkenning vanuit de provincie Zuid-Holland bleek dat er vanuit de markt belangstelling is voor de exploitatie van de veerdienst. De provincie Zuid Holland wil graag weten of, op basis van de documenten die bij deze marktconsultatie horen, de interesse vanuit de markt nog steeds aanwezig is.

De provincie Zuid-Holland heeft met betrekking tot de interesse in de aanbesteding de volgende vragen:

- 2.3.1** Bent u voornemens om een inschrijving te doen op deze aanbesteding?
- 2.3.2** Wat zijn voor u redenen om wel of niet deel te nemen aan de aanbesteding?
- 2.3.3** Welke maatregelen zou de provincie Zuid-Holland kunnen nemen die het voor u aantrekkelijker maken om op de aanbesteding in te schrijven?
- 2.3.4** Acht u zich in staat om een vervoerder of scheepswerf te vinden om gezamenlijk op deze aanbesteding in te schrijven?

*Bevindingen:*

Zowel deelnemende werven als vervoerders geven aan voornemens te zijn een inschrijving te doen op de aanbesteding. De deelnemende vervoerders achten zich in staat om een geschikte werf te selecteren.

Tegelijkertijd wordt benadrukt dat daadwerkelijke deelname afhankelijk is van de definitieve aanbestedingsstukken. Marktpartijen geven aan dat hierin voldoende duidelijkheid moet bestaan over de verdeling van verantwoordelijkheden en risico's, waarbij deze niet onevenredig bij de exploitant mogen worden neergelegd. Daarnaast zijn een redelijk rendement en voldoende marktpotentieel randvoorwaardelijk, waarbij risico en rendement in balans moeten zijn.

Verder wordt aangegeven dat een nauwe betrokkenheid van de vervoerder bij het ontwerp van de veerpont essentieel is. Tegelijkertijd wordt gewezen op het risico van een complexe driehoeksverhouding tussen provincie, werf en exploitant. Daarom wordt geadviseerd om vast te leggen hoe wordt omgegaan met mogelijke conflicten tussen de werf en de exploitant. Er wordt een voorstel gedaan voor het inschakelen van een technisch adviseur die onafhankelijk advies kan geven.

## 3 Vragen voor vervoerders

### 3.1 Aanschaf nieuwe elektrische pont

Een scheepswerf dient op basis van de Functionele Specificatie een aanbieding te doen voor een nieuwe elektrische veerpont in combinatie met de aanbieding door de vervoerder voor de exploitatie. De provincie Zuid Holland neemt deze veerpont na oplevering in eigendom via een koopovereenkomst. Daarnaast sluit de provincie Zuid Holland met de vervoerder een huurovereenkomst, op grond waarvan de vervoerder de veerpont tegen een vergoeding huurt en verantwoordelijk is voor de inzet en het onderhoud van de veerpont.

De provincie Zuid-Holland heeft de volgende vragen met betrekking tot de aanschaf van de nieuwe veerpont:

- 3.1.1** Ziet u in de markt voldoende mogelijkheden om een elektrische veerpont aan te bieden die voldoet aan de gestelde functionele specificaties?
- 3.1.2** Is het voor u realistisch en haalbaar om vooraf een onderbouwde inschatting te maken van de total cost of ownership (investerings- en exploitatiekosten) voor de gehele looptijd van de overeenkomst met de nieuwe elektrische veerpont? Welke aanvullende informatie heeft u hiervoor eventueel nodig?

#### *Bevindingen:*

Over het algemeen geven marktpartijen aan dat het mogelijk is om een elektrische veerpont aan te bieden, mits ontwerpkeuzes in nauwe samenwerking met de vervoerder worden gemaakt. Daarbij wordt opgemerkt dat de huidige functionele specificaties voor sommige marktpartijen een drempel vormen bij het vinden van een geschikte werf, omdat enkele specificaties onvoldoende onderbouwd worden, andere potentiële ontwerp oplossingen belemmeren, en/of als onhaalbaar worden beschouwd.

Alle marktpartijen geven aan dat zij in staat zijn om de total cost of ownership te kunnen inschatten. Daarbij wordt de kanttekening geplaatst dat deze inschatting als het gaat om onderhoud betrekking heeft op preventief (groot) onderhoud en niet op incidenteel onderhoud. Ook kan de inschatting pas gemaakt worden nadat het ontwerp bekend is. Daarnaast wordt benadrukt dat de betrouwbaarheid van de inschatting van de total cost of ownership afhankelijk is van externe variabelen waarop niet altijd invloed kan worden uitgeoefend, zoals de beschikbaarheid van energie.

## 3.2 Inzet veerpont Blankenburg

In artikel 14 van de concept - Overeenkomst is vastgelegd dat de vervoerder verplicht is om bij aanvang van de overeenkomst (1 januari 2028) een huurovereenkomst aan te gaan voor de veerpont Blankenburg tot aan de ingebruikname van de nieuwe elektrische veerpont in 2029 of indien mogelijk eerder, en dat hij deze veerpont gedurende deze periode moet inzetten voor de uitvoering van de dienstregeling.

De provincie Zuid-Holland heeft de volgende vraag met betrekking tot de inzet van de veerpont Blankenburg:

- 3.2.1** Bent u bereid en in staat om, tot aan de ingebruikname van de nieuwe elektrische veerpont, de veerdienst uit te voeren met de veerpont Blankenburg? Welke mogelijke risico's voorziet u hierbij?

### *Bevindingen:*

Marktpartijen geven aan bereid en in staat te zijn om de veerdienst tijdelijk met de veerpont Blankenburg uit te voeren. Wel worden risico's benoemd ten aanzien van de onderhoudsstatus en oplopende kosten als gevolg van eventuele vertraging in de bouw van het nieuwe elektrische schip. Daarnaast wordt gewezen op de leeftijd van het schip en de verouderde machinerie, waardoor vervangende onderdelen moeilijk verkrijgbaar of beschikbaar zijn. Marktpartijen benadrukken daarom het belang van een goed inzicht in de huidige onderhoudsstatus en de onderhoudskosten van de veerpont Blankenburg, evenals de mogelijkheid om de veerpont Blankenburg te schouwen. Verder is het werken met stelposten voor onder meer onderhoud en brandstof in deze fase van belang.

## 3.3 Inzet fiets-voetveer

In eis 2.1.3 van het concept - Programma van Eisen is beschreven dat, totdat de nieuwe elektrische veerpont in 2029 of eerder in gebruik wordt genomen en er wordt gevaren met de veerpont "Blankenburg" (fase 1), de dienstregeling s' avonds moet worden uitgevoerd met een fiets-voetveer dat voldoet aan de specificaties zoals omschreven in eis 2.1.4 van het concept - Programma van Eisen. Dit fiets-voetveer moet door de vervoerder ook worden ingezet als vervangend vervoer bij uitval langer dan 4 uur en onderhoud van het autoveer.

Met de komst van de nieuwe elektrische veerpont in 2029 of zo mogelijk eerder (fase 2) wordt de volledige dienstregeling zoals omschreven in eis 2.1.1 van het concept - Programma van Eisen met de nieuwe elektrische veerpont gevaren, ook in de avonduren. Het verschil met fase 1 is dat bij uitval tussen de 4 en 24 uur de vervoerder niet verplicht is om een fiets-voetveer in te zetten, maar ook vervangend busvervoer mag inzetten (waarbij de voorkeur nog steeds bij een fiets-voetveer ligt). Bij uitval van meer dan 24 uur blijft de inzet van (minimaal) een fiets-voetveer verplicht. Net als in fase 1 geldt dat bij onderhoud van het autoveer, altijd (minimaal) een fiets-voetveer wordt ingezet.

De provincie Zuid-Holland heeft de volgende vragen met betrekking tot de inzet van het fiets-voetveer:

- 3.3.1** Acht u zich voor fase 1 in staat om zelfstandig een fiets-voetveer te organiseren om in de avonduren de dienstregeling te varen en die wordt ingezet bij uitval (van langer dan 4 uur) en tijdens onderhoud, die voldoet aan eis 2.1.4 van het Programma van Eisen, binnen de beschikbare exploitatiebijdrage voor die periode (zie paragraaf 3.6)?
- 3.3.2** Acht u zich voor fase 2 in staat om zelfstandig een fiets-voetveer te organiseren die wordt ingezet bij uitval (van langer dan 24 uur) en tijdens onderhoud, en die voldoet aan eis 2.1.4 van het Programma van Eisen, binnen de beschikbare exploitatiebijdrage voor die periode (zie paragraaf 3.6)?

*Bevindingen:*

Marktpartijen achten het mogelijk om voor zowel fase 1 als fase 2 een fiets-voetveer te organiseren, maar geven aan dat dit sterk afhankelijk is van de uiteindelijke exploitatiekosten en beschikbare exploitatiebijdrage. Daarnaast wordt opgemerkt dat de beschikbaarheid van geschikte fiets-voetveren op de markt beperkt is.

### 3.4 Exploitatierisico

In artikel 16 van de van de concept - overeenkomst is beschreven dat de provincie Zuid-Holland voornemens is om alle financiële risico's die voortkomen uit de overeenkomst te beleggen bij de vervoerder, behalve het risico dat de vervoersopbrengsten lager zijn dan het in dat artikel genoemde minimum. Aanvullend hierop geldt dat de provincie, Zuid-Holland gedurende de periode waarin met de veerpont "Blankenburg" wordt gevaren, de werkelijke kosten voor onderhoud en brandstof vergoedt. Hierbij geldt dat de door de vervoerder voorgestelde onderhoudsactiviteiten worden afgestemd met een onafhankelijke technische expert van de provincie.

De provincie Zuid-Holland heeft de volgende vraag met betrekking tot het exploitatierisico:

- 3.4.1** Acht u de verdeling van de risico's voor fase 1 werkbaar?
- 3.4.2** Kunt u in fase 2 waarmee er met de nieuwe elektrische veerpont wordt gevaren het exploitatierisico volledig voor uw rekening nemen, met uitzondering van het risico voor lagere opbrengsten dan het gestelde minimum? Indien dit niet het geval is: welke problemen verwacht u hierbij en welke maatregelen kan de provincie nemen om die problemen op te vangen?

*Bevindingen:*

Marktpartijen geven aan dat de risicoverdeling in fase 1 in de basis werkbaar lijkt. Het grootste risico in deze fase wordt gezien in de mogelijke vertraging bij de bouw van de elektrische veerpont, mede vanwege de huidige geopolitieke omstandigheden. Daarbij lopen de personeelskosten door, aangezien de veerpont Blankenburg met een viermansbemanning moet worden geëxploiteerd. Marktpartijen benadrukken daarom het belang van een oplevergarantie vanuit de werf.

Voor fase 2 geven marktpartijen aan dat elektrisch varen op deze route wordt gezien als de meest logische en passende keuze. Verwacht wordt dat een goed ontworpen elektrische veerpont relatief lage operationele kosten met zich meebrengt. Daarbij wordt benadrukt dat dit sterk afhankelijk is van het uiteindelijke ontwerp van de veerpont en een goede samenwerking tussen vervoerder en werf. De verdeling van de risico's is een aandachtspunt, aangezien er in de opstartfase nog technische en operationele problemen kunnen worden verwacht. In dat kader worden er suggesties gedaan voor een meer gefaseerde overgang, bijvoorbeeld via een tijdelijke opstartfase met gedeelde risico's of een separate bouw- en exploitatiefase.

Tot slot adviseren meerdere marktpartijen om de veerpont Blankenburg in de aanloop van fase 2 beschikbaar te houden als reservevaartuig voor de elektrische veerpont.

### 3.5 Exploitatiebijdrage

In artikel 17.2 van de concept - Overeenkomst is opgenomen dat de provincie Zuid Holland voor fase 1, waarbij nog met de veerpont Blankenburg gevaren wordt, een exploitatiebijdrage verstrekt van € 3.357.500,- voor een volledig kalenderjaar. In artikel 17.3 van de concept - Overeenkomst is opgenomen dat de provincie Zuid-Holland voor fase 2, waarin de nieuwe elektrische veerpont vaart, een exploitatiebijdrage uitkeert van € 1.350.000,- voor een volledig kalenderjaar.

De exploitatiebijdrage voor de periode waarin met de Veerpont Blankenburg wordt gevaren, wordt (ten opzichte van het prijspeil 2026) geïndexeerd met de Landelijke Bijdrage Index (LBI) Bus Diesel. De exploitatiebijdrage voor de Nieuwe Veerpont wordt (ten opzichte van het prijspeil 2026) geïndexeerd met de LBI Elektrisch. De keuze voor de LBI bus Elektrisch is nog niet definitief; de provincie onderzoekt nog of er mogelijk geschiktere alternatieven zijn.

De provincie Zuid Holland heeft de volgende vragen met betrekking tot de exploitatiebijdrage:

- 3.5.1** Acht u de beschikbare exploitatiebijdrage toereikend voor het uitbrengen van een inschrijving, zowel voor fase 1 (exploitatie met de inzet van de Blankenburg) als voor fase 2 (exploitatie met de inzet van de nieuwe elektrische veerpont)? Zo niet, waar ziet u knelpunten?
- 3.5.2** Kunt u zich vinden in de wijze van indexatie zoals omschreven in artikel 17.2 en 17.3 van de concept - Overeenkomst? Zo niet, welke wijze van indexatie acht u geschikt(er)?

#### *Bevindingen:*

De meeste marktpartijen geven aan dat de exploitatiebijdrage voor fase 1 toereikend wordt geacht, mits inzage in de kostenstructuur beschikbaar is en er gewerkt wordt met een aantal relevante stelposten. Voor fase 2 wordt door meerdere marktpartijen aangegeven dat hierover nog geen definitief oordeel kan worden gegeven, omdat onderliggende kosten en operationele uitgangspunten nog onvoldoende zijn uitgewerkt. Gevraagd wordt om een nadere onderbouwing van de door de provincie gehanteerde exploitatieberekeningen.

Ten aanzien van de indexatie wordt aangegeven dat een passende systematiek moet aansluiten bij de werkelijke kostenstructuur van de veerdienst, waarbij verschillende kostencategorieën zoals personeel, energie en overige kosten op een representatieve wijze worden meegewogen. Daarnaast wordt benadrukt dat eventuele verrekeningen op de exploitatiebijdrage bij uitval alleen passend worden geacht wanneer deze direct aan de exploitant toe te rekenen zijn, en niet in geval van bijvoorbeeld kinderziektes of andere vormen van overmacht.

## 4 Vragen voor scheepswerven

### 4.1 Ervaring met de bouw van een elektrische veerpont

De provincie Zuid Holland acht het van belang dat er in 2029 of eerder een goed functionerende elektrische veerpont wordt geleverd. De provincie vraagt de scheepswerf om in combinatie met een vervoerder een aanbieding te doen voor een elektrische veerpont. In dat kader is ervaring van een scheepswerf met de bouw van elektrische veerponten wenselijk, in het bijzonder voor de overzet van auto's in een vergelijkbaar inzetgebied met sterke getijde stromen.

De provincie Zuid Holland heeft de volgende vraag met betrekking tot de ervaring met de bouw van een elektrische veerpont:

- 4.1.1** Heeft u ervaring met de bouw van een vergelijkbare nieuwe elektrische veerpont (voor overzet van auto's op een waterweg dichtbij open zee)? Kunt u ons daar voorbeelden van laten zien? Heeft u aandachtspunten die u ons wilt meegeven?
- 4.1.2** Kunt u met ons delen welke ervaringen vervoerders hebben gehad met de elektrische veerpont tijdens de exploitatie, bijvoorbeeld met betrekking tot eventuele kinderziektes of uitval?

#### *Bevindingen:*

Marktpartijen geven aan ervaring te hebben met de bouw en exploitatie van (vergelijkbare) elektrische autoveerponten inclusief laadoplossingen op of nabij open zee. Daarbij wordt de provincie geadviseerd om in de aanbesteding expliciet aantoonbare ontwerp- en bouwervaring uit te vragen. Als aandachtspunt worden de lokale omstandigheden genoemd, zoals stroming, golfslag en scheepvaartdrukke, die van grote invloed zijn op het ontwerp, met name ten aanzien van vrijboord, aandrijfvermogen, aslast en scheepsafmetingen. Verder wordt er gesteld dat elektrische veerponten in de basis minder onderhoudsintensief en betrouwbaarder zijn, maar dat kritieke afhankelijkheden liggen bij de laadinfrastructuur, netaansluiting en systeemintegratie. Daarnaast wordt gewezen op het belang van voldoende test- en ontwikkeltijd, en een goed plan voor implementatie, training en kennisoverdracht.

### 4.2 Levensduur en garantietermijn van de nieuwe elektrische veerpont

In paragraaf 1.1 (Ontwerpdoelen) van de Functionele Specificatie staat beschreven dat de nieuwe elektrische veerpont minimaal een levensduur moet hebben van 50 jaar.

De provincie Zuid-Holland heeft de volgende vragen met betrekking tot de levensduur en garantietermijn van de nieuwe elektrische veerpont:

- 4.2.1** Welke levensduur voorziet u voor de nieuwe elektrische veerpont? Kunt u hierbij onderscheid maken naar de verschillende componenten van de veerpont, denk aan het casco, de accupakketten, voorstuwing etc?

**4.2.2** Wat is de verwachte garantietermijn die u aan kan bieden voor de nieuwe elektrische veerpont? Kunt u hierbij onderscheid maken naar de verschillende componenten van de veerpont?

*Bevindingen:*

Marktpartijen geven aan dat de levensduur van de nieuwe elektrische veerpont afhankelijk is van de verschillende componenten en sterk wordt beïnvloed door gebruik, onderhoud en technologische keuzes. Voor het casco wordt doorgaans een ontwerplevensduur van circa 30 tot 50 jaar genoemd. Voor accupakketten wordt een levensduur van 10 jaar verwacht, afhankelijk van het type batterij en het aantal laadcycli.

Ten aanzien van garantie geven marktpartijen aan dat een standaardgarantie van circa 1 jaar op het schip gebruikelijk is, waarbij voor specifieke componenten zoals schilderwerk en batterijen soms langere termijnen (tot circa 5 jaar) mogelijk zijn. Verlengde garanties of servicecontracten zijn doorgaans beschikbaar, maar leiden tot hogere kosten.

Tot slot wordt gewezen op het belang van een goede lifecycle-analyse voor met name batterijsystemen, om vervangingsmomenten en totale kosten realistisch te kunnen inschatten en contractueel te borgen.

### **4.3 Levertijd nieuwe elektrische veerpont**

De verwachting is dat na het doorlopen van de aanbestedingsprocedure, de nieuwe elektrische veerpont in het voorjaar van 2027 besteld kan worden.

De provincie Zuid-Holland heeft de volgende vraag met betrekking tot de levertijd van de nieuwe elektrische veerpont:

**4.3.1** Welke levertijd voor de nieuwe elektrische veerpont voorziet u, in de veronderstelling dat deze in het voorjaar van 2027 zal worden besteld?

*Bevindingen:*

Marktpartijen geven aan dat de levertijd voor de nieuwe elektrische veerpont afhankelijk is van ontwerp, bouwlocatie en marktomstandigheden, maar doorgaans wordt uitgegaan van een doorlooptijd van circa 18 tot 20 maanden na opdrachtverlening.

## 4.4 Dienstregeling

De vervoerder moet met de nieuwe elektrische veerpont minimaal de dienstregeling uitvoeren zoals beschreven in eis 2.1.1 van het concept- programma van eisen.

De provincie Zuid-Holland heeft de volgende vraag met betrekking tot de dienstregeling:

- 4.4.1** Is de dienstregeling zoals beschreven in eis 2.1.1 realistisch en haalbaar in verband met het tussendoor laden van de accu's? Zo niet, heeft u suggesties voor verbeteringen?

### *Bevindingen:*

Over het algemeen wordt de dienstregeling als technisch haalbaar gezien, maar afhankelijk van onder andere de laadinfrastructuur, laadstrategie en het ontwerp van het schip.

Ten aanzien van de laadstrategie worden verschillende varianten genoemd, variërend van (gedeeltelijk) laden in de nacht tot een meer geautomatiseerd laadsysteem. Daarnaast stelt een marktpartij voor om overdag tijdens de daluren enkele laadmomenten in te plannen. Er wordt ook benadrukt hoe belangrijk een geschikte batterijtechnologie is, evenals voldoende back-up in de laadinfrastructuur om het risico op storingen te beperken.

## 4.5 Bemanning nieuwe elektrische veerpont

Momenteel bestaat de bemanningsinzet op elke afvaart met de veerpont "Blankenburg" uit twee matrozen en twee schippers (4 totaal). De provincie Zuid-Holland wil graag weten of het met de nieuwe elektrische veerpont mogelijk is om met twee bemanningsleden / schippers de dienstregeling zoals omschreven in eis 2.1.1 van het concept - Programma van Eisen uit te voeren?

De provincie heeft de volgende vraag met betrekking tot de bemanning van de nieuwe elektrische veerpont:

- 4.5.1** Acht u de tweemans bediening zoals hierboven beschreven voor de nieuwe elektrische veerpont mogelijk en wenselijk? Zo niet, welke aanpassingen aan de veerpont zijn volgens u nodig om tweemans bediening alsnog mogelijk te maken?

### *Bevindingen*

Marktpartijen achten tweemansbediening van de nieuwe elektrische veerpont zowel wenselijk als in principe haalbaar, mits de juiste randvoorwaarden worden ingevuld. Eén marktpartij noemt als aandachtspunt het waarborgen van voldoende pauzetijd, wat mogelijk kan leiden tot extra personeelsinzet.

Er wordt gewezen op de mogelijkheid om met (deels) geautomatiseerde navigatie-, stuur- en signaleringssystemen de werkdruk van de schipper te verlagen. Ook kan automatisering van het aanmeren de dekbemanning ontlasten, al vereist dit aanpassingen aan de kade-infrastructuur en brengt het operationele afhankelijkheden met zich mee, ook gezien de uitdagende

omstandigheden met name aan de kant van Maassluis. De dekbemanningsdienst kan zich hierdoor meer richten op ticketcontrole, service en veiligheid.

## 4.6 Accupakket

In paragraaf 7 van de Functionele Specificatie is beschreven dat een inschrijver ook verantwoordelijk is voor het leveren van accupakketten bij de nieuwe elektrische veerpont. Een scheepswerf mag de energiedrager op 2 manieren aanbieden: (i) opgenomen in de totaalprijs van de nieuwe veerpont of (ii) separaat aangeboden in een leasecontract.

De provincie Zuid-Holland heeft de volgende vragen met betrekking tot de accupakketten:

- 4.6.1** Acht u het werkbaar dat het leveren van accupakketten, op de wijze zoals opgenomen in de functionele specificatie, onderdeel uitmaakt van uw inschrijving?
- 4.6.2** Zijn de twee voorgestelde opties voor het aanbieden van de accupakketten voor u werkbaar? Heeft u hierbij een voorkeur? Zo niet, heeft u alternatieve opties in gedachten?

### *Bevindingen:*

De marktpartijen vinden het in principe werkbaar om het leveren van accupakketten onderdeel te laten zijn van de inschrijving. Marktpartijen benadrukken dat de accu's, zowel type als de capaciteit, integraal onderdeel zijn van het schip- en systeemontwerp, inclusief de laadstrategie en daarom niet los gezien kunnen worden van het totale ontwerp en de prijs.

Optie 1, waarbij de accupakketten worden opgenomen in de totaalprijs van de nieuwe veerpont, wordt als werkbaar gezien. Optie 2, met een langdurige leaseconstructie van circa 50 jaar, wordt daarentegen overwegend als ongeschikt beschouwd vanwege de snelle technologische ontwikkelingen en de relatief korte levenscyclus van batterijen. In plaats daarvan wordt een apart prestatie- of servicecontract met de batterijleverancier voorgesteld, met kortere looptijden (bijvoorbeeld 10–15 jaar) en garanties op prestaties.

## 4.7 Dekindeling rijdek

In paragraaf 13 van de Functionele specificatie is opgenomen dat rijstroken een minimale doorrijhoogte van 5,0 meter dienen te hebben.

De provincie Zuid-Holland heeft de volgende vragen met betrekking tot de dekindeling van het rijdek:

- 4.7.1** In hoeverre heeft de keuze voor een minimale doorrijhoogte voor de rijstroken van vijf meter impact op het ontwerp ten opzichte van een keuze voor een minimale rijhoogte van vier meter, bijvoorbeeld voor de trappen?
- 4.7.2** Voorziet u voor uw inschrijving een brug over de rijstroken voor het stuurhuis? Zo ja, hoe zorgt u ervoor dat de schipper nog steeds voldoende overzicht behoudt?

*Bevindingen:*

Marktpartijen geven een duidelijke voorkeur aan een asymmetrisch ontwerp met het stuurhuis naast de rijstroken, in plaats van een brug over de rijbanen. Dit wordt gezien als eenvoudiger, goedkoper en gunstiger voor luchtweerstand en energieverbruik. Daarnaast voorkomt dit beperkingen in doorrijhoogte.

## 4.8 Afmeren

In paragraaf 17 van de Functionele Specificatie is bepaald dat de nieuwe veerpont minimaal over een semiautomatisch afmeersysteem moet beschikken dat qua functionaliteit vergelijkbaar is met dat van de huidige veerpont Blankenburg. De provincie Zuid-Holland staat echter wel open voor een alternatieve afmeermethode waarbij de nieuwe elektrische veerpont bijvoorbeeld volledig automatisch afgemeerd kan worden.

De provincie Zuid-Holland heeft de volgende vragen met betrekking tot het afmeren:

- 4.8.1** Acht u een volledig geautomatiseerd proces voor afmeren mogelijk en wenselijk in de specifieke omstandigheden waarin de elektrische veerpont Maassluis-Rozenburg opereert? Welke mogelijke aanpassingen aan de veerstoepen zou dit vergen?
- 4.8.2** In het geval dat er wordt gekozen voor semiautomatisch aanmeren, welke mogelijke aanpassingen aan de veerstoepen zou dit vergen? Wat betekent dit voor de inzet van de bemanning?
- 4.8.3** Wat heeft uw voorkeur als het gaat om afmeren, semiautomatisch of automatisch, gezien de specifieke omstandigheden waarin de elektrische veerpont Maassluis-Rozenburg opereert? Wat zijn volgens u de voor- en nadelen van elke optie?

*Bevindingen:*

Volledig automatisch afmeren wordt door de meeste marktpartijen als haalbaar, maar wel als technisch complex en kostbaar beoordeeld in de omstandigheden van Maassluis–Rozenburg, gezien de sterke stroming, dwarswind en variabele waterstanden en de verschillende veerstoepen. Sommige marktpartijen geven daarom de voorkeur aan semiautomatisch aanmeren, waarbij automatisering wordt gecombineerd met menselijk toezicht en bijsturing.

Aanmeren op de veerstoepen zoals in de huidige situatie in combinatie met automatisering wordt niet als mogelijkheid gezien. Als oplossing wordt door meerdere partijen de linkspan (getijdebrug) meerdere keren genoemd. Dit is een drijvend ponton in het water voor de veerstoepen met een oprijplaat met bevestigingspunten op één van de bestaande veerstoepen, eventueel met een drijvende pier in de lengterichting van de veerpont. Deze wordt gezien als kansrijke oplossing om het aantal laadvoorzieningen te reduceren, de aanmeerpositie te stabiliseren en het operationele proces te vereenvoudigen. Dit kan bijdragen aan minder manoeuvreerbehoefte, potentieel lager energieverbruik en lagere operationele kosten. Dit kan zowel semiautomatisch als geautomatiseerd afmeren ondersteunen.

Tot slot geven marktpartijen aan dat cycloïdale voortstuwing — het systeem waarmee de veerpont Blankenburg al is uitgerust — goed kan passen vanwege de sterke zijstroming en de benodigde wendbaarheid, maar dat dit systeem ook complexer en kostbaarder is dan

roerpropellers in de vorm van thrusters. Roerpropellers in de vorm van thrusters worden als werkbaar alternatief gezien, mits ondersteund door goede stuurcomputers en voldoende opleiding van de bemanning. Als de cycloïdale voortstuwing de voorkeur geniet in verband met de hoge wendbaarheid, zal dit moeten worden voorgeschreven door de provincie gezien de hogere kosten.

## 4.9 Laadinfrastructuur

Een scheepswerf is tevens verantwoordelijk voor het leveren, installeren en operationeel houden van het laadsysteem aan de wal in Maassluis en de interface met de veerpont. In paragraaf 19 van de Functionele Specificatie worden de specificaties met betrekking tot de laadinfrastructuur beschreven.

De provincie Zuid-Holland heeft een aantal vragen met betrekking tot de laadinfrastructuur:

- 4.9.1** Vind u het werkbaar dat het leveren, installeren en operationeel houden van de laadinfrastructuur aan wal onderdeel zijn van uw inschrijving?
- 4.9.2** Welke levensduur voorziet u voor het laadsysteem? Wat is de verwachte garantietermijn voor het laadsysteem?
- 4.9.3** Acht u het bij Stedin aangevraagde vermogen van 1000 kVA (850kw) vanuit de provincie voor de netaansluiting voldoende/ruim voor het uitvoeren van de gevraagde dienstregeling? Welk vermogen in kW verwacht u af te nemen, en op welke momenten?
- 4.9.4** Welke voorzieningen/aanpassingen voor op de veerstoepen voorziet u specifiek voor de laadinfrastructuur?
- 4.9.5** Bent u in staat om een geautomatiseerde laadoplossing te leveren?
- 4.9.6** Zou de bouw van de nieuwe veerpont en de geautomatiseerde laadoplossing in deze aanbesteding in één keer kunnen worden uitgevraagd?
- 4.9.7** Denkt u dat een geautomatiseerde laadoplossing aan te raden is, of zal een handmatige stekkeroplossing ook voldoen? Wat zijn naar uw oordeel de voor- en nadelen van beide opties?
- 4.9.8** Voorziet u een noodzaak van laadinfrastructuur op de nachtsteiger?

### *Bevindingen:*

Marktpartijen achten het werkbaar en verstandig dat de laadinfrastructuur onderdeel uitmaakt van de aanbesteding. Het aangevraagde vermogen van 1000 kVA (850 kW) wordt in principe als voldoende beschouwd, maar dit is afhankelijk van het uiteindelijke vaarprofiel, accucapaciteit en de laadstrategie. Daarbij worden eventuele aanvullende oplossingen genoemd, zoals een batterijbuffer aan wal of energiezuinig varen via smartship-systemen.

Geautomatiseerd laden wordt technisch haalbaar geacht en biedt voordelen in gebruiksgemak en efficiëntie, terwijl handmatig stekkeren goedkoper is maar als arbeidsintensief en als minder wenselijk wordt gezien bij hoge laadfrequentie. De keuze hangt ook af van de aanmeersituatie, bij aanlanden op zes veerstoepen is een geautomatiseerde oplossing niet doelmatig.

Tot slot wordt laadinfrastructuur op de nachtsteiger wenselijk geacht, zodat batterijen 's nachts efficiënt en met een lagere netbelasting kunnen worden opgeladen en de laadbehoefte overdag afneemt.

## 5 Procedure marktconsultatie

De procedure voor deze marktconsultatie omvat de volgende stappen:

1. Publicatie marktconsultatie	14 april 2026
2. Aanmelden voor gesprek marktconsultatie	22 april 2026 uiterlijk om 12.00 uur
3. Gesprekken marktconsultatie	29 april tot en met 11 mei 2026
4. Schriftelijke reactie marktpartijen	13 mei 2026 uiterlijk om 10:00 uur

### 5.1 Publicatie marktconsultatiedocument

Deze marktconsultatie is op 14 april 2026 aangeboden voor publicatie, waarna marktpartijen hierop hebben gereageerd en hun schriftelijke reacties hebben ingediend.

### 5.2 Gesprekken

De provincie heeft marktpartijen uitgenodigd voor een individueel gesprek. Deze gesprekken hebben plaatsgevonden van woensdag 6 mei t/m maandag 11 mei.

### 5.3 Vervolg na marktconsultatie

De provincie heeft dit geanonimiseerde verslag opgesteld waarin op hoofdlijnen de bevindingen zijn samengevat. Bedrijfsvertrouwelijke informatie van deelnemende marktpartijen wordt niet bekend gemaakt, tenzij de provincie hier door wet- of regelgeving dan wel een rechterlijke uitspraak toe wordt gedwongen. Het staat de provincie vrij de bevindingen vanuit deze marktconsultatie naar eigen inzicht toe te passen.

Op grond van de bevindingen in dit verslag zullen Gedeputeerde Staten naar verwachting op 26 mei 2026 oordelen of de reeds ingezette koers van voorbereiding van de aanbesteding wordt gecontinueerd. Daarna wordt dit verslag ter kennisname aangeboden aan Provinciale Staten.