



Toekomstverkenning Veerdienst Maassluis- Rozenburg

September 2025

Krachtig Zuid-Holland

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
Aanleidingen voor deze toekomstverkenning	4
Opzet van deze rapportage	4
Voorkeursvariant veerpont: klein autoveer	4
Voorkeursvariant veerinfrastructuur: vaste veerstoeppen	5
Veerkeursvariant sturingsmodel: exploitatie aanbesteden en provincie eigenaar veerpont	5
Hoofdstuk 1: Context, huidige situatie en opdracht	6
Historie	6
Aanleiding voor de toekomstverkenning	6
Huidige situatie veerdienst	8
Opdracht.....	12
Hoofdstuk 2: Werkwijze en doorgelopen proces (leeswijzer rapport)	14
Doorlopen proces	14
Verkenning speelveld (mei-oktober 2024): zie hoofdstuk 3	14
Gebruikersonderzoek (maart 2024-mei 2025): zie hoofdstuk 4	14
Verkenning alternatieve opties voor landbouwverkeer (december 2024-juli 2025): zie hoofdstuk 5	15
Uitwerking varianten veerponten en beoordeling (fase 1: oktober-december 2024, fase 2: januari-september 2025): zie hoofdstuk 6	15
Uitwerking varianten veerinfrastructuur en beoordeling (januari- september 2025): zie hoofdstuk 7 ..	15
Uitwerking varianten sturingsmodel en beoordeling (januari- september 2025): zie hoofdstuk 8	15
Betrokkenheid stakeholders en PS.....	15
Hoofdstuk 3: Aandachtspunten vanuit stakeholders veerdienst en verensector	17
Gespreksronde directe stakeholders rond de veerdienst.....	17
Gespreksronde met andere veerdiensten in Nederland, opdrachtgevers en andere relevante stakeholders	17
De veerponten en veerstoeppen	17
Batterij-elektrische uitstootvrije aanpak.....	17
Opzet exploitatie	19
Organisatie	19
Hoofdstuk 4: Gebruik veerdienst: resultaten tellingen en enquêtes voor en na ingebruikname Blankenburgverbinding	20
Telcijfers veerdienst	20
Resultaten enquêtes	21
Resultaten floating car data	24
Effect nieuwe buslijn Rozenburg-Schiedam	24
Hoofdstuk 5: Landbouwverkeer: gebruik en alternatieve opties	26
Gebruik veerdienst	26
Verkenning alternatieve opties	28
Hoofdstuk 6: Varianten veerponten, beoordeling en voorkeursvariant	30
Varianten veerponten	30

Algemene eisen voor de veerpont	30
Uitwerking varianten (fase 1)	31
Optimalisatie varianten (fase 2)	32
Verwachte eenmalige investeringen varianten veerponten	33
Verwachte provinciale exploitatiebijdrage voor de varianten veerponten	33
Beoordeling en voorkeursvariant	34
Beoordeling	34
Voorkeursvariant.....	36
Hoofdstuk 7: Varianten veerinfrastructuur (incl. laadinfrastructuur) passend bij voorkeursvariant veerpont, beoordeling en voorkeursvariant	37
Huidige situatie en wens Rijkswaterstaat voor overdracht beheer veerstoepen	37
Varianten veerinfrastructuur	37
Algemene eisen voor de veerinfrastructuur	37
Varianten veerinfrastructuur voor klein autoveer	38
Verwachte investerings- en beheerslasten varianten veerinfrastructuur (incl. laadinfrastructuur)	39
Beoordeling en voorkeursvariant	39
Beoordeling	39
Voorkeursvariant.....	41
Slotbeschouwing	42
Hoofdstuk 8: Varianten sturingsmodel, beoordeling en voorkeursvariant	43
Varianten van het sturingsmodel	43
Marktoriëntatie veer Maassluis-Rozenburg.....	44
Beoordeling en voorkeursvariant	45
Beoordeling sturingsmodel	45
Voorkeursvariant sturingsmodel.....	50
Bijlagen:.....	51

Samenvatting

Aanleidingen voor deze toekomstverkenning

Vanwege het faillissement van AquaSwets Veren B.V. en AquaSwets VMR B.V. heeft de provincie het huidige autoveer gekocht en laten opknappen en een tijdelijke overeenkomst met een nieuwe exploitant afgesloten.

Naar aanleiding hiervan hebben Provinciale Staten (PS) op 31 januari 2024 verschillende moties aangenomen waarin wordt gevraagd om een toekomstperspectief voor de veerdienst uit te werken met verschillende varianten. Aanvullend hebben PS op 9 juli 2025 een motie aangenomen waarin zij aan Gedeputeerde Staten (GS) aandacht vragen voor landbouwvoertuigen die gebruik maken van de veerdienst.

Daarnaast is in december 2024 de Blankenburgverbinding in gebruik genomen, waardoor het aandeel auto's, vrachtwagens, bussen en motoren dat eerder gebruik maakte van de veerdienst sterk is afgenomen. Voetgangers, fietsers, bromfietsen/scooters, scootmobielen, brommobielen en landbouwvoertuigen kunnen geen gebruik maken van de Blankenburgverbinding.

Opzet van deze rapportage

Deze rapportage Toekomstverkenning Veerdienst Maasluis-Rozenburg bevat een uitwerking van de verschillende varianten veerponten, veerinfrastructuur en sturingsmodel en een samenvatting en conclusies van de verschillende onderliggende onderzoeken. Deze onderzoeksrapporten zijn als bijlage bij de toekomstverkenning gevoegd.

Voor de verschillende varianten veerponten is onderzocht welke veerinfrastructuur nodig is en zijn schetsontwerpen en kostenramingen opgesteld. Voor het opstellen van de varianten en het beoordelen van de voor- en nadelen van deze varianten zijn onder andere gesprekken gevoerd met scheepsbouwers en andere opdrachtgevers en exploitanten van veerdiensten. In deze rapportage is advies gegeven over de verschillende voorkeursvarianten.

Voorkeursvariant veerpont: klein autoveer

De verschillende varianten veerponten en veerinfrastructuur zijn beoordeeld op inhoudelijke en financiële aspecten. Voor het opstellen en beoordelen van de varianten is er uitgebreid gebruikersonderzoek gedaan in de vorm van telcijfers bij elke afvaart en enquêtes vóór en na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding. Specifiek is voor landbouwvoertuigen een verkenning gedaan naar alternatieve routes.

Op basis van de beoordeling is de voorkeursvariant voor de veerpont een klein autoveer met ruimte voor maximaal 20 voetgangers, 50 fietsers en 10 personenauto's. Op deze veerpont kunnen ook zwaardere voertuigen mee, zoals landbouwvoertuigen. De capaciteit van het kleine autoveer voldoet aan de verwachte toekomstige vervoersvraag. De aandrijving van het kleine autoveer wordt batterij-elektrisch, waarvan uit onderzoek is gebleken dat dit de meest betrouwbare en economische uitstootvrije techniek is. Er zijn in Europa verschillende voorbeelden waar dit type veer een betrouwbaar alternatief is gebleken voor een conventioneel veer met dieselmotoren.

Voorkeursvariant veerinfrastructuur: vaste veerstoepen

De voorkeursvariant voor de bijpassende veerinfrastructuur is om de huidige veerstoepen op te knappen, geschikt te maken voor een klein autoveer en aan de Maassluiszijde laadinfrastructuur aan te leggen. Er is met de netbeheerder Stedin zeker gesteld dat er stroom geleverd kan worden voor de laadinfrastructuur.

Met de variant klein autoveer en de bijbehorende veerinfrastructuur kunnen alle doelgroepen (voetgangers, fietsers, bromfietzers/scooters, brommobielen, landbouwvoertuigen) die geen gebruik kunnen maken van de Blankenburgverbinding en op korte afstand geen alternatief hebben, naar de overkant blijven gaan. Daarnaast blijft ook de mogelijkheid bestaan dat auto's, motoren, bussen en vrachtwagens desgewenst gebruik kunnen blijven maken van de veerdienst, hoewel ze ook via de Blankenburgverbinding naar de overkant kunnen reizen.

Veerkeursvariant sturingsmodel: exploitatie aanbesteden en provincie eigenaar veerpont

De verschillende varianten voor het sturingsmodel zijn opgesteld op basis van de marktoriëntatie en ervaringen uit het verleden. Hierbij is rekening gehouden met zaken als de te verachten marktspanning, het financieren en bestellen van een nieuwe veerpont, de verantwoordelijkheid voor het beheer ervan en de betrouwbare uitvoering van de dienstregeling. De marktoriëntatie heeft uitgewezen dat er vanuit de markt belangstelling is voor de veerexploitatie, maar dat de financiering van een nieuwe veerpont een drempel opwerpt voor marktpartijen om in te schrijven voor de exploitatie.

De voorkeursvariant is dat de provincie de veerpont zelf financiert. Gezien de eerdere ervaringen met de aankoop van de veerpont de Blankenburg uit het (deel)faillissement van de vorige exploitant is de voorkeursvariant dat de provincie tevens eigenaar wordt van de veerpont en daarmee te allen tijde over de veerpont kan beschikken. In de overeenkomst met de nieuwe exploitant worden waarborgen opgenomen die erop zijn gericht de veerpont gedurende het gebruik in een goede conditie wordt gehouden. De rol van de technisch inspecteur die nu al toeziet op het beheer en onderhoud van het huidige autoveer zal ook bij de nieuwe veerpont worden voortgezet.

Er zijn verschillende varianten onderzocht voor de exploitatie. Hiervoor zijn gesprekken gevoerd met andere veerdiensten in Nederland en zijn ervaringen gedeeld. De optie van het in eigen beheer organiseren van de veerdienst is meegenomen in het onderzoek. Er zijn voorbeelden onderzocht van een zogenaamde Veren BV (bijvoorbeeld de provincie Zeeland) en een veerdienst als tak van dienst (zoals in Gorinchem). Juridisch zijn deze opties te motiveren, maar deze opties hebben verschillende nadelen. De veerdienst toevoegen als tak van dienst in de provinciale organisatie vereist het in dienst nemen van het veerpersoneel, leidt tot hogere personeelskosten en geeft minder flexibiliteit om later alsnog te kiezen voor een marktpartij. De Veren BV leidt daarbij tot aanvullende organisatorische en administratieve verplichtingen. Op basis van de marktoriëntatie is het de verwachting dat er voldoende marktpartijen geïnteresseerd zijn in de exploitatie. Ook is er bij de provincie en de exploitant tevredenheid over de huidige rolverdeling die tot een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling heeft geleid.

Hoofdstuk 1: Context, huidige situatie en opdracht

Historie

De veerdienst tussen Maassluis en Rozenburg kent een lange historie. Het veer Brielle - Maassluis was in 1332 onderdeel van de hoofdverbinding tussen Zeeland en Holland. Door verzanding van de Maasmond ontstond het eiland Rozenburg. In 1728 ontstonden na afsluiting van de vaargeul Staeldiep twee veren: de veren Brielle-Rozenburg en Rozenburg-Maassluis. De verzanding van de Maasmond was nadelig voor de scheepvaart en daarom werd de Nieuwe Waterweg gegraven die in 1872 is geopend.



Veerpont 'Hoofdingenieur van Elzelingen' die tussen 1930 tot 1960 de veerverbinding onderhield

Vanaf 1890 pacht de provincie Zuid-Holland het veerrecht van Brielle om de veerverbinding Maassluis-Rozenburg in stand te houden. Sindsdien is de provincie Zuid-Holland opdrachtgever en verantwoordelijk voor de exploitatie van het veer Maassluis-Rozenburg op grond van het door de gemeente Brielle verleende veerrecht. Dit veerrecht heeft de provincie in februari 2006 afgekocht voor een periode van 100 jaar. De provincie besteedt de exploitatie van het veer uit aan een vervoerder. De veerdienst is volgens de Wet personenvervoer 2000 geen openbaar vervoer, er gelden aparte tarieven. De Verenwet is hier van toepassing.

Aanleiding voor de toekomstverkenning

Aanleiding voor deze toekomstverkenning is dat er de afgelopen jaren veel is gebeurd rond de veerdienst Maassluis-Rozenburg. Door de gestegen loonkosten, bouwkosten, brandstofkosten en staalprijzen, die als gevolg van Corona niet voldoende gecompenseerd konden worden door de inkomsten van de veerdienst Maassluis-Rozenburg, is er door vorige exploitant, AquaSwets B.V., geen nieuwe duurzame veerpont aangeschaft hetgeen wel de afspraak was en werd er langer doorgevaren met de twee verouderde veerponten. Dit leidde door de technische problemen uiteindelijk tot de uitval van de twee autoveerponten Blankenburg en Staeldiep waarna vanaf oktober 2022 alleen nog maar een fiets-voetveer werd ingezet. Dit leidde weer tot verminderde reizigersinkomsten. Door al deze factoren werd de veerdienst erg kwetsbaar. Op 25 mei 2023 heeft AquaSwets B.V. de provincie medegedeeld het faillissement te hebben aangevraagd van AquaSwets Veren B.V. en AquaSwets VMR B.V. en per direct

haar dienstverlening te staken. In de [Rapportage Terugblik en geleerde lessen veer Maassluis-Rozenburg](#) (24 oktober 2023) is beschreven wat in deze periode is gebeurd en zijn de geleerde lessen voor de provincie aangegeven.

Het faillissement van AquaSwets Veren B.V. en AquaSwets VMR B.V. noodzaakte de provincie vervangend vervoer in te kopen en een tijdelijke voorziening te treffen met Damen, die vanaf 10 juli 2023 de veerdienst exploiteert met in eerste instantie een fiets-voetveer en vanaf 15 maart 2024 met een autoveer. Hiervoor heeft de provincie het oude autoveer aangekocht en laten opknappen. Met de gerenoveerde -maar oude- autoveerpont Blankenburg (bouwjaar 1965) is de beschikbaarheid en vaarzekerheid vooralsnog in voldoende mate gegarandeerd, maar dit biedt geen structurele oplossing.



Huidige autoveerpont Blankenburg

Naast de bovenstaande aanleiding is er ook een grote verandering in het verkeersaanbod voor de veerdienst die relevant is voor deze toekomstverkenning. Op 7 december 2024 is de Blankenburgverbinding in gebruik genomen die van invloed is op het aandeel gemotoriseerd verkeer (personenauto's, motors, vrachtauto's, bussen) dat gebruik maakt van de veerdienst. Door deze nieuwe snelweg (A24) die ten oosten van Maassluis aansluit op de A20 via een tunnel onder de Nieuwe Waterweg (Scheur) bij Rozenburg aansluit op de A15 is er een sneller

alternatief voor het autoverkeer dat eerder gebruik maakte van het autoveer tussen Rozenburg en Maassluis. Voor het gebruik van de Blankenburgverbinding moet tol betaald worden. Tarieven in 2025 zijn

€ 1,51 voor auto's, bestelauto's en motoren (tot en met 3.500 kg) en € 9,13 voor vrachtauto's, bussen en andere voertuigen (boven 3.500 kg). Door de ingebruikname van de Blankenburgverbinding is het autogebruik van het huidige autoveer sterk afgenomen.

De vervoerder EBS die in opdracht van de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) het busvervoer op Voorne-Putten verzorgt rijdt vanaf december 2024 een nieuwe buslijn (2x per uur tussen 6.00 en 19.00 uur) door de Blankenburgverbinding waardoor er een rechtstreekse busverbinding is vanuit Rozenburg naar trein- en metrostation Schiedam Centrum. Hierdoor is er een sneller alternatief voor reizigers die met het openbaar vervoer gaan.

In de voorbereiding op de aanleg van de Blankenburgverbinding is onderzocht of een aparte tunnelbuis aangelegd moest worden voor langzaam verkeer naast de autotunnel van de Blankenburgverbinding. In 2015 is door de verschillende betrokken overheden (waaronder de provincie) aan Rijkswaterstaat geadviseerd om geen aparte tunnelbuis aan te leggen. De conclusie van de betrokken regionale overheden, was dat de investering van € 33 miljoen (prijspeil 2015) niet te rechtvaardigen was op basis van het te verwachten gebruik. Op basis van prognoses zouden er te weinig fietsers gebruik maken van de tunnel ten opzichte van de veerverbinding Maassluis-Rozenburg. Daarnaast zouden de onderhoudskosten voor de tunnelbuis door de regionale partijen gezamenlijk gedragen moeten worden en daarvoor was geen draagvlak. Ten slotte vonden de regionale partijen de consequentie dat het veer zou verdwijnen niet wenselijk. De Blankenburgverbinding is daardoor alleen toegankelijk voor motorvoertuigen die toegestaan zijn op een autosnelweg (auto's, bestelbussen, motors, bussen, vrachtwagens) en niet toegankelijk voor voetgangers, fietsers, bromfietsen/scooters, scootmobielen, brommobielen en landbouwvoertuigen. Vanuit dit perspectief moet er altijd een veerpont blijven tussen Maassluis en Rozenburg voor doelgroepen waarvoor op korte afstand geen alternatief is tegen aanvaardbare maatschappelijke kosten.

Huidige situatie veerdienst

Vanaf 10 juli 2023 wordt de veerdienst geëxploiteerd met een fiets-voetveer en vanaf 15 maart 2024 ook met een autoveer. De provincie is eigenaar van het autoveer. De exploitant huurt het autoveer van de provincie en is verantwoordelijk voor het onderhoud. De exploitatieovereenkomst heeft een initiële looptijd van twee jaar, met twee keer een verlengingsoptie van een jaar. De exploitatieovereenkomst is in maart 2025 door GS met een jaar verlengd tot en met 9 juli 2026. In de huidige overeenkomst is nog een mogelijkheid tot verlenging voorzien tot en met 9 juli 2027.

Tussen 6.00 en 19.00 uur vaart het autoveer Blankenburg elke 20 minuten vanaf elke kant (3 keer per uur vanaf beide oevers). Op zon- en feestdagen vaart het autoveer van 7.00 tot 19.00 uur. Vanaf 19.30 uur tot 0.00 uur vaart het fiets-voetveer Jorina elke 30 minuten vanaf elke kant (2 keer per uur vanaf beide oevers). De exploitant is eigenaar van het fiets-voetveer. Als het autoveer en het fietsvoerver niet varen zijn ze aangemeerd aan de nachtsteiger aan Maassluiszijde.



Huidige fiets-voetveer Jorina aan de nachtsteiger aan de Maassluiszijde

De veerdienst maakt geen onderdeel uit van een calamiteitenroute. Zij heeft geen functie voor nood- en hulpdiensten (ambulance, brandweer, politie). Dit komt, omdat de nood- en hulpdiensten op de beide oevers binnen een andere veiligheidsregio zijn georganiseerd. Als er al uitwisseling is tussen de hulpdiensten zal dat via de Blankenburgverbinding plaatsvinden die een snellere verbinding is tussen de beide oevers en die voor hulpdiensten tolvrij is. Ook voor defensie heeft de veerdienst geen functie.

Het Scheur waar de veerdienst vaart is een druk bevaren vaarwater met veel passerende grote en kleine schepen onderweg van en naar het Rotterdamse havengebied. Op de locatie van de veerdienst is er een getijdenverschil van 2,5 meter en een gemiddelde stroomsnelheid van 3 km/u tot maximaal 8 km/u bij springgetijde.



De veerpont (in oude kleurstelling) moet bij de overtocht rekening houden met veel kruisend scheepvaartverkeer

Aan de Maassluiszijde meert het autoveer dwars op een sterke stroming aan. Hierdoor moet de motor van het autoveer aan blijven staan om aan de kant te kunnen blijven.



Situatie van de veerstoepen aan de Maassluiszijde



Situatie met veerstoepen (links) en loopbrug naar ponton (rechts) aan de Rozenburgzijde

Aan de Rozenburgzijde meert het autoveer in een kom aan waar een minder sterke stroming ter plaatse is. Het huidige autoveer Blankenburg is speciaal ontworpen om in deze omstandigheden te kunnen opereren. Vanwege het getijdeverschil zijn aan beide zijden veerstoepen in zes verschillende hoogtes waar het autoveer kan aanmeren. Rijkswaterstaat is de eigenaar en beheerder van de veerstoepen en de directe omgeving (de veerpleinen). De gemeente Maassluis is de eigenaar en beheerder van de weg richting het veerplein en het Waterschap Hollandse Delta is de eigenaar en beheerder van de weg richting het veerplein aan de Rozenburgse zijde.



Op deze foto van de veerstoepen aan de Rozenburgzijde zijn de verschillende hoogtes goed zichtbaar

Aan beide zijden zijn pontons waar het fietsvoetveer kan aanmeren als die in de avonduren vaart. De pontons bewegen mee met het getijdeverschil en zijn toegankelijk voor fietsers en voetgangers via een loopbrug. De provincie wordt binnenkort de eigenaar van het ponton en loopbrug in Maassluis, de gemeente Rotterdam is eigenaar van het ponton en loopbrug in Rozenburg.



Loopbrug naar het ponton aan de Maassluiszijde



Loopbrug en ponton aan de Rozenburgzijde

Opdracht

In de vergadering van Provinciale Staten van 31 januari 2024 zijn 3 moties aangenomen:

[M – 1332 Stappen op weg naar een nieuw schip](#)

[M – 1333 Slim met eigendom](#)

[M – 1336 Een volwaardige heen en weer veerdienst garanderen](#)

In de PS-vergadering van 9 juli 2025 is een motie aangenomen waarin aan GS wordt gevraagd naar een passende oplossing te zoeken voor landbouwverkeer dat gebruikt maakt van de veerdienst.

[M - 1758 Ook landbouwverkeer moet naar de overkant kunnen](#)

In het behandelvoorstel voor de eerste 3 moties (PZH-2024-855576244/ DOS-2024-00024) hebben Gedeputeerde Staten op 9 juli 2024 aangegeven een toekomstverkenning op te stellen voor de veerdienst Maasluis-Rozenburg die het najaar 2025 aan PS wordt aangeboden voor besluitvorming. In het behandelvoorstel is de opzet van de toekomstverkenning en het proces aangegeven.

In deze toekomstverkenning zijn verschillende varianten uitgewerkt voor de benodigde type veerpont (incl. bijbehorende veerinfrastructuur) die na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding voldoet aan de vervoersvraag. Hiervoor zijn de volgende drie hoofdvarianten uitgewerkt:

1. fiets-voet-veer (alleen geschikt voor langzaam verkeer: voetgangers en fietsers)
2. klein autoveer (langzaam verkeer (voetgangers en fietsers), mindervaliden, landbouwverkeer en eventueel ook hulpdiensten)
3. een groter autoveer (vergelijkbaar met het huidige autoveer Blankenburg: 32 auto's en 380 passagiers)

Het uitgangspunt is dat er in de toekomst altijd een veerpont tussen Maasluis en Rozenburg zal blijven varen. Voor de verschillende varianten zijn de eenmalige en structurele kosten voor de provincie in beeld gebracht.

In de varianten is verder onderzocht:

- Nautische/technische eisen voor de veerpont

- Mogelijkheid voor verduurzaming van de veerpont/uitstootvrij en benodigde laadinfrastructuur
- Benodigde veerinfrastructuur (veerstoeppen / pontons)
- Benodigde frequentie dienstregeling (en aantal benodigde veerponten/bemanningsleden)

Daarnaast zijn in deze toekomstverkenning varianten van het sturingsmodel van de provincie als opdrachtgever richting opdrachtnemer onderzocht waardoor de meeste kans is op een continue dienstregeling in de toekomst. In de varianten zijn verschillende rollen van provincie en marktpartijen onderzocht met betrekking tot eigendom van de toekomstige veerpont en exploitatie (uitvoering van de dienstregeling).

Drie hoofdvarianten zijn onderzocht:

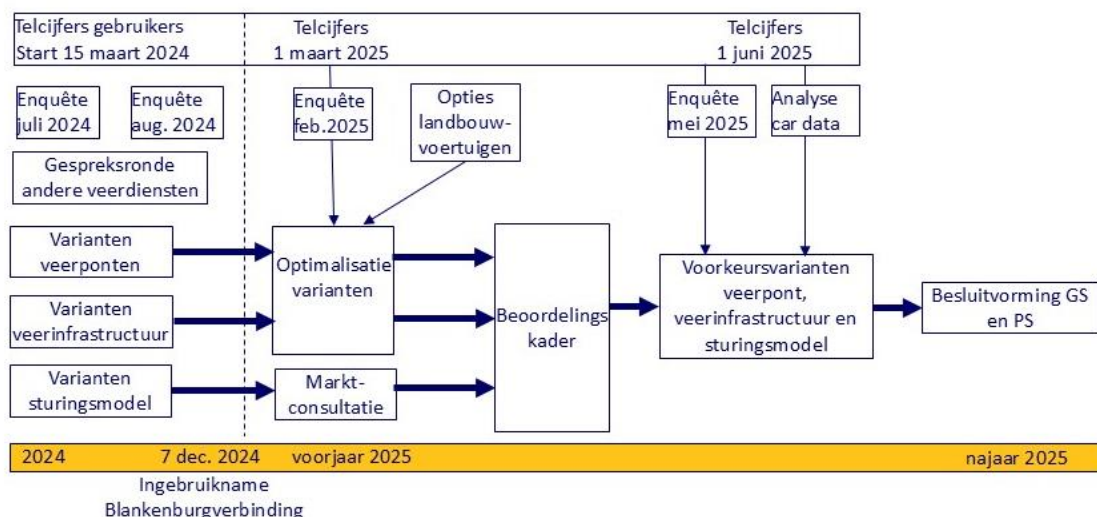
1. Alles naar de markt (bouw nieuw veerpont + exploitatie veerdienst)
2. Splitsen eigendom veerpont (provincie) en exploitatie veerdienst (markt)
3. Alles zelf doen (bouw veerpont + exploitatie veerdienst)

In dit rapport zijn de verschillende varianten voor de veerpont en de veerstoeppen en het sturingsmodel uitgewerkt. Voor de uitwerking van de varianten zijn daartoe verschillende onderzoeken gedaan. Als bijlagen bij dit rapport zijn de verschillende onderzoeksrapporten opgenomen. In het betreffende hoofdstuk is samenvatting van het onderzoeksrapport en een verwijzing naar het onderzoeksrapport opgenomen. De varianten voor de veerpont en de veerstoeppen zijn op basis van verschillende criteria beoordeeld waarna een advies is gegeven voor de voorkeursvarianten.

Dit rapport met de onderzoeksrapporten in de bijlage is onderdeel van de beslisinformatie voor Gedeputeerde Staten (GS) om de voorkeursvarianten voor welke type veerpont (incl. bijbehorende veerinfrastructuur) en sturingsmodel het meest optimaal is voor een toekomstbestendige veerdienst. De door GS vastgestelde voorkeursvarianten worden aan PS voorgelegd voor besluitvorming.

Hoofdstuk 2: Werkwijze en doorgelopen proces (leeswijzer rapport)

Binnen de toekomstverkenning is in verschillende fasen aan bouwstenen gewerkt om tot de voorkeursvarianten te komen voor een toekomstbestendige invulling van de veerdienst. Onderstaand figuur geeft de verschillende fasen met bouwstenen weer.



Doorlopen proces

Onderstaand een nadere toelichting op het schema. Deze toelichting dient tevens als leeswijzer voor dit rapport:

Verkenning speelveld (mei-oktober 2024): zie hoofdstuk 3

- Gesproken is met directe stakeholders rond de veerdienst (juni-juli 2024 waarin het proces van de toekomstverkenning is toegelicht en gesproken is over hun verwachtingen en betrokkenheid bij de toekomstverkenning).
- Gespreksronde met andere veerdiensten in Nederland, opdrachtgevers en andere relevante stakeholders (mei-oktober 2024) over de varianten en de verduurzaming van veerponten en sturing op veerdiensten). Daarnaast is er gesproken over de veerinfrastructuur.

Gebruikersonderzoek (maart 2024-mei 2025): zie hoofdstuk 4

- Sinds maart 2024 is bij elke afvaart van de veerdienst het aantal passagiers en voertuigen (onderverdeeld naar voertuigcategorieën) geteld dat gebruik maakt van het fiets-voet veer en het autoveer, deze informatie over het gebruik van de veerdienst is geanalyseerd en verwerkt in een gebruikersonderzoek. In de periode juli 2024 tot mei 2025 zijn op een viertal momenten enquêtes afgenomen onder passagiers van de veerdienst over hun herkomst en bestemming, hun reisfrequentie en hun motivatie om de veerdienst te gebruiken. Daarnaast is met behulp van floating car data een analyse gedaan van de verandering van vervoerspatronen van het auto- en vrachtverkeer voor en na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding.

Verkenning alternatieve opties voor landbouwverkeer (december 2024-juli 2025): zie hoofdstuk 5

- Specifiek is overleg gevoerd met vertegenwoordigers van belangenorganisaties LTO-Noord en Cumela, Rijkswaterstaat en gemeente Rotterdam over de mogelijkheden en onmogelijkheden voor het landbouw- en werkverkeer bij de verschillende noord-zuid-oeververbindingen.

Uitwerking varianten veerponten en beoordeling (fase 1: oktober-december 2024, fase 2: januari-september 2025): zie hoofdstuk 6

- In twee fases is er met nautisch adviesbureau C-Job gewerkt aan de uitwerking van de varianten veerponten in een schetsontwerp en kostenraming. In de periode vóór de ingebruikname van de Blankenburgverbinding zijn 3 varianten ontworpen. In de periode na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding zijn deze varianten verder geoptimaliseerd op basis van de aanwezige telcijfers.

Uitwerking varianten veerinfrastructuur en beoordeling (januari- september 2025): zie hoofdstuk 7

- Aansluitend op de varianten veerponten zijn voor elke variant veerpont meerdere varianten voor de veerinfrastructuur uitgewerkt door Royal Haskoning DHV met een schetsontwerp en kostenraming.

Uitwerking varianten sturingsmodel en beoordeling (januari- september 2025): zie hoofdstuk 8

- De verdeling van verantwoordelijkheden tussen provincie en markt is in eerste instantie uitgewerkt in 3 varianten sturingsmodel: (1) alles naar de markt: zowel bouw van nieuwe veerpont als exploitatie, (2) exploitatie naar de markt, provincie koopt de nieuwe veerpont en verhuurt deze aan de exploitant en (3) de provincie organiseert alles zelf, zowel aankoop van de veerpont als exploitatie, in eigen beheer of met een veren BV
- In de periode april-juni 2025 is een tweede gespreksronde gehouden met andere veerdiensten en scheepsbouwers waarna de varianten verder zijn uitgewerkt en er een advies is geformuleerd.
- In september 2025 is advies gevraagd aan Van Doorne voor de financiële en juridische consequenties van de verschillende varianten.

Betrokkenheid stakeholders en PS

Zoals hierboven aangegeven zijn gedurende het proces relevante stakeholders geraadpleegd voor informatie en advies. Een aantal stakeholders waren vertegenwoordigd in de Bestuurlijke Afstemgroep. De Bestuurlijke Afstemgroep stond onder voorzitterschap van gedeputeerde Frederik Zevenbergen en aanwezig waren de heer Pascal Lansink-Bastemeijer, wethouder van gemeente Rotterdam (waar Rozenburg onderdeel van is), de heer Sjoerd Kuiper, wethouder van de gemeente Maassluis, de heer Rob Oosterlee, voorzitter van de Dorpsraad Rozenburg, mevrouw Merel Stolk, afdelingshoofd Mainport van Rijkswaterstaat-West-

Nederland-Zuid (vanuit hun rol als beheerder van de veerstoeppen) en mevrouw Hennie Wiersma-Den Dulk, heemraad van het Waterschap Hollandse Delta (wegbeheerder aan de Rozenburgse kant). De deelnemers van de Bestuurlijke Afstemgroep zijn in november 2024, mei 2025 en september 2025 bijeengekomen en geïnformeerd over de voortgang en gevraagd om advies te geven op tussenproducten.

De stand van zaken van de toekomstverkenning is op 17 juni 2025 gepresenteerd aan de leden van de Dorpsraad Rozenburg en op 1 juli 2025 aan de leden van de gemeenteraad van Maassluis

Voor Statenleden is op 11 juli 2025 een werkbezoek georganiseerd waarin zij zijn bijgepraat over de voortgang van de toekomstverkenning en een bezoek is gebracht aan de veerdienst en de Blankenburgverbinding.

Hoofdstuk 3: Aandachtspunten vanuit stakeholders veerdienst en verensector

Gespreksronde directe stakeholders rond de veerdienst

In de periode juni-juli 2024 is gesproken met verschillende stakeholders rond de veerdienst, te weten gemeenten Rotterdam en Maassluis, Dorpsraad Rozenburg, Rijkswaterstaat, Waterschap Hollandse Delta, Bureau Havenmeester en de Vereniging Vrienden van de Veerponten. In de gesprekken is het proces van de toekomstverkenning toegelicht en hebben de deelnemers het maatschappelijk belang van de veerdienst benadrukt.

Gespreksronde met andere veerdiensten in Nederland, opdrachtgevers en andere relevante stakeholders

In de periode mei-oktober 2024 is gesproken met een aantal opdrachtgevers van veerdiensten, zoals de provincie Zeeland, de gemeente Amsterdam en Dordrecht. Verder met een aantal veerexploitanten zoals veerdienst Schoonhoven, Riveer, Doeksen, de TESO en GVB-veren, met de scheepswerven Damen en Holland Shipyards en met een aantal deskundigen en belangenorganisaties. Samengevat werden de onderstaande bevindingen naar voren gebracht.

De veerponten en veerstoeppen

De keuze tussen de verschillende varianten van de veerponten is afhankelijk van de wens welke categorieën vervoer te willen faciliteren. Hierdoor zal het deels een politieke keuze zijn. Verder zijn er een aantal bijzondere categorieën, zoals landbouwvoertuigen, die niet via de Blankenburgverbinding kunnen. Een relevant aspect daarbij zijn de aantallen en opbrengsten. Bij voldoende aanbod van auto's verdient een kleiner autoveer zich (deels) terug. Dat geldt niet voor bijzondere categorieën als landbouwvoertuigen, gezien het beperkte aanbod. Partijen geven het advies om bij een veerdienst het maatschappelijk belang prioriteit te geven en de veerdienst meer te beschouwen als varende infrastructuur dan een vervoersdienst. De veerstoeppen vormen een belangrijk aandachtspunt, want daar kunnen grote investeringen mee gemoeid zijn. Geadviseerd wordt om de kosten van het beheer en onderhoud van de huidige veerstoeppen af te wegen tegen de voordelen en kosten van eventuele aanpassingen, zoals een drijvend aanmeer ponton of invaarfuiken. Zo wordt de helft van de brandstof nu gebruikt tijdens het laden en lossen, waardoor investeren in een slimme aanmeerconstructie structureel bespaart op energiekosten.

Batterij-elektrische uitstootvrije aanpak

Over het algemeen wordt geadviseerd om te kiezen voor een duurzame 100% uitstootvrije veeroplossing. Een batterij-elektrische oplossing wordt beschouwd als de meest voor de hand liggende en in de praktijk bewezen keuze. Met name in de Scandinavische landen is al een groot aantal batterij-elektrische (auto) veren in gebruik, ook in min of meer vergelijkbare omstandigheden als die gelden op de vaarweg in kwestie (dichtbij open zee). Belangrijk aandachtspunt zijn de benodigde oplaadvoorzieningen en de beschikbare netcapaciteit.



Opzet exploitatie

Een belangrijk aspect vormt de verdeling van de risico's tussen de provincie en de exploitant. Risico's die de exploitant slecht kan overzien leiden tot een hogere inschrijfprijs of zelfs een mislukte aanbesteding. Door diverse partijen wordt in overweging gegeven om (ten dele) te werken op basis van een open-boek-benadering, eventueel een kostencontract waarbij de provincie het opbrengstrisico uit kaartverkoop draagt, met een fee of rendement voor de exploitant en verrekening van meer- en minderkosten.

Met een moderne veerpont is het in principe mogelijk om met een bemanning van twee personen te varen, ten opzichte van de vier bemanningsleden nu. Bijvoorbeeld de nieuwe batterij-elektrische autoveren over het Noordzeekanaal varen met twee bemanningsleden. Ook het energieverbruik kan substantieel omlaag, een nieuwe veerpont zal lichter zijn en heeft een meer optimale rompvorm.

Organisatie

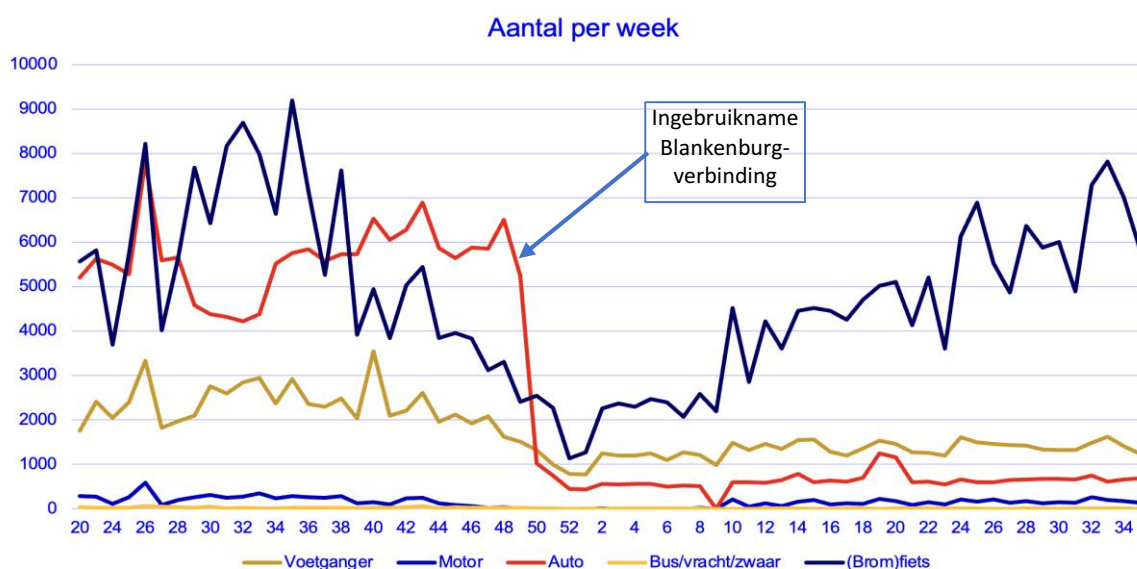
Er zijn wisselende ervaringen met de aanbestedingen van veerexploitaties. In de huidige praktijk zijn aanbestedingen eerder de uitzondering dan de regel volgens de respondenten. In een aantal gevallen zijn veerdiensten om deze reden georganiseerd als een zogenaamde Dienst van Algemeen Economisch Belang (DAEB), dan hoeft er niet te worden aanbesteed en gelden de staatssteunregels niet. Dit kan ook in de vorm van een veren BV in eigendom van de opdrachtgever, zoals de provincie Zeeland doet en de gemeente Schoonhoven of als onderdeel van de organisatie zoals bij de gemeente Gorinchem (Riveer). Wanneer een beroep wordt gedaan op de DAEB dan moet dit periodiek Europees worden gepubliceerd richting de markt. Marktpartijen kunnen dan eventueel bezwaar maken.

Vrij breed wordt geadviseerd dat de provincie zelf de veerpont aankoopt en deze in eigendom neemt en verhuurt aan de exploitant. Marktpartijen zijn veelal niet heel kapitaalkrchtig en de provincie heeft betere financieringsvoorwaarden. Afhankelijk van de gemaakte keuzes is de bouwtijd van een nieuwe veerpont tussen één en anderhalf jaar, de ontwerptijd komt daarbij.

Hoofdstuk 4: Gebruik veerdienst: resultaten tellingen en enquêtes voor en na ingebruikname Blankenburgverbinding

Telcijfers veerdienst

Bij elke afvaart van het autoveer en fiets-voetveer zijn het aantal passagiers en voertuigen geteld. Voor deze rapportage is gebruik gemaakt van de telcijfers vanaf week 20 in 2024 (vanaf 13 mei 2024) tot en met week 35 in 2025 (tot en met 31 augustus 2025). Op deze manier is het effect van de ingebruikname van de Blankenburgverbinding in week 49 van 2024 en het effect van de seizoensinvloeden voor bepaalde gebruikersgroepen goed te zien.



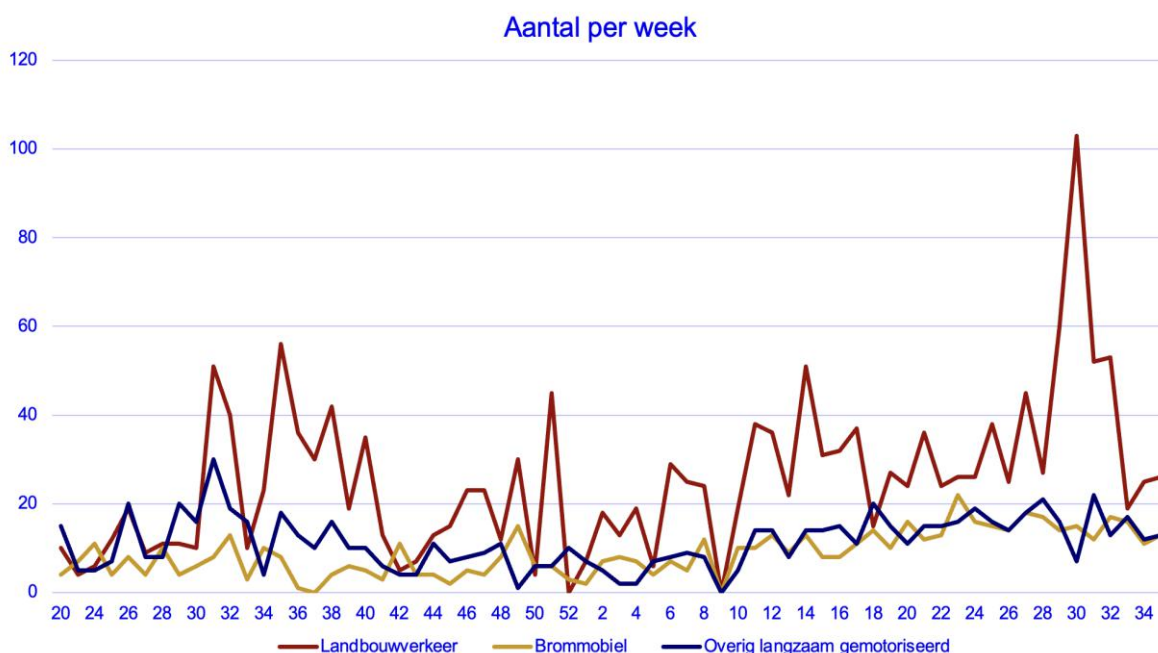
Figuur 4.1: telcijfers veerdienst voor aantal voetgangers, motoren, auto's, bussen/vrachtauto's/zwaar verkeer en (brom)fietsen per week

De veerdienst Maassluis-Rozenburg wordt door het jaar heen gebruikt door forensen en scholieren, waardoor er op werkdagen duidelijk sprake is van een ochtend- en avondpiek. Bij mooi weer en zeker in de zomermaanden maakt ook recreatief verkeer gebruik van de veerdienst. Dit kunnen wandelaars, fietsers, zijn maar ook auto's, campers of motoren zijn die een recreatieve route volgen. Over het algemeen wordt de veerdienst vooral gebruikt door (brom)fietsers, voetgangers en automobilisten uit de regio. In de bovenstaande grafiek zijn deze drie gebruikersgroepen goed zichtbaar. Andere gebruikersgroepen zoals motoren, bussen, vrachtauto's, landbouwvoertuigen en zwaar verkeer zijn veel kleiner van omvang. Voor met name de gebruikersgroep (brom)fietsers is een jaarlijkse seizoenspatroon goed zichtbaar.

In de grafiek is de ingebruikname van de Blankenburgverbinding in week 49 van 2024 goed te zien door de daling van het aantal auto's dat gebruikt maakt van de veerdienst.

De telcijfers van de weken 15 t/m 35 zijn vergeleken van 2024 en 2025 zijn met elkaar vergeleken. Hierdoor kan goed het effect van de ingebruikname van de Blankenburgverbinding worden geanalyseerd. Het aantal auto's is sterk afgenomen en is nog maar 15% in de genoemde periode in 2025 ten opzichte van 2024. Dat is een afname van 85%. Het aantal (brom)fietzers is hetzelfde gebleven: 97% in 2025 ten opzichte van 2024. Het aantal voetgangers is wel afgenomen. In 2025 is dat nog 65% ten opzichte het aantal in 2024, dat is een afname van 35%.

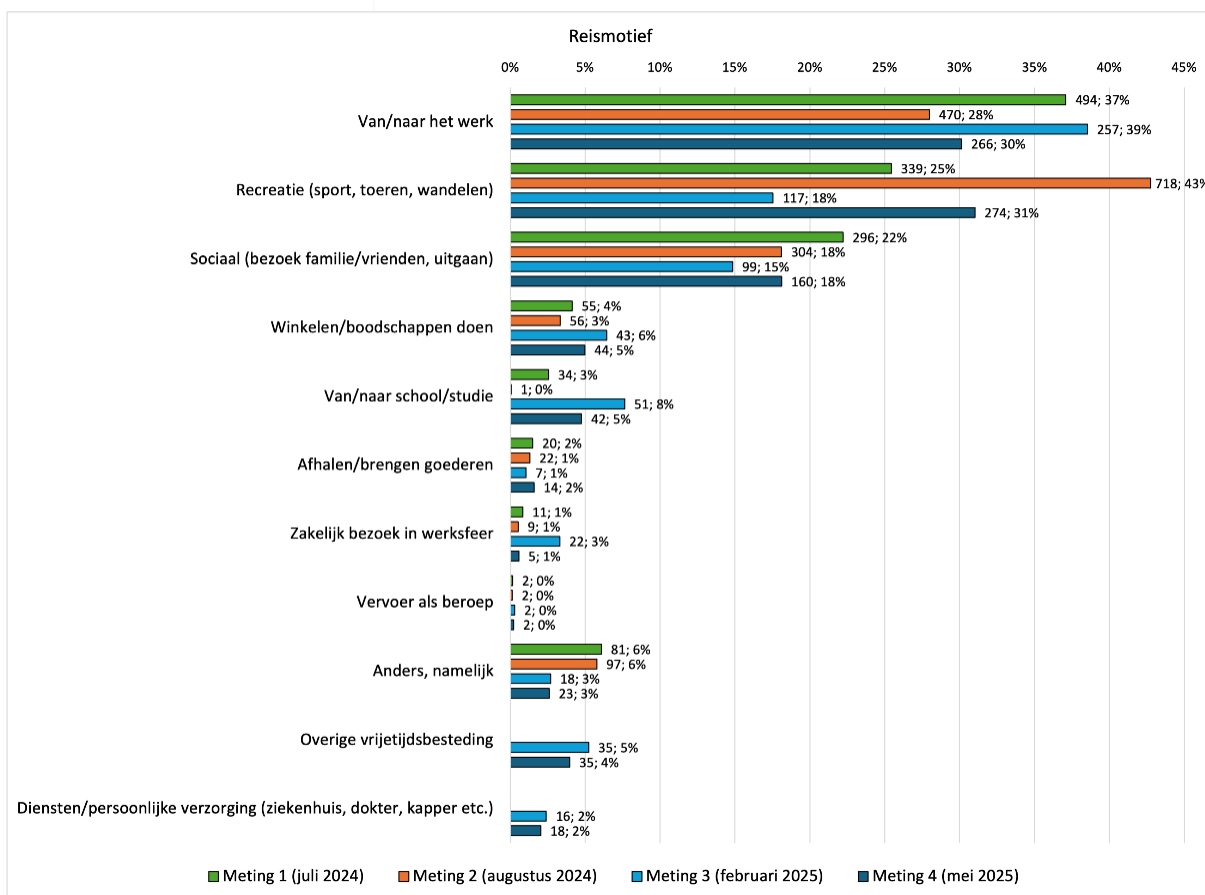
De onderstaande grafiek geeft de verschillende voertuigen weer die in kleinere aantallen gebruik maken van de veerdienst. Dit gebruik is na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding min of meer gelijk gebleven in 2025, ten opzichte van de situatie in 2024 voor de ingebruikname van de Blankenburgverbinding.



Figuur 4.2: telcijfers veerdienst voor aantal landbouwvoertuigen, brommobielen en overige langzame gemotoriseerde voertuigen per week

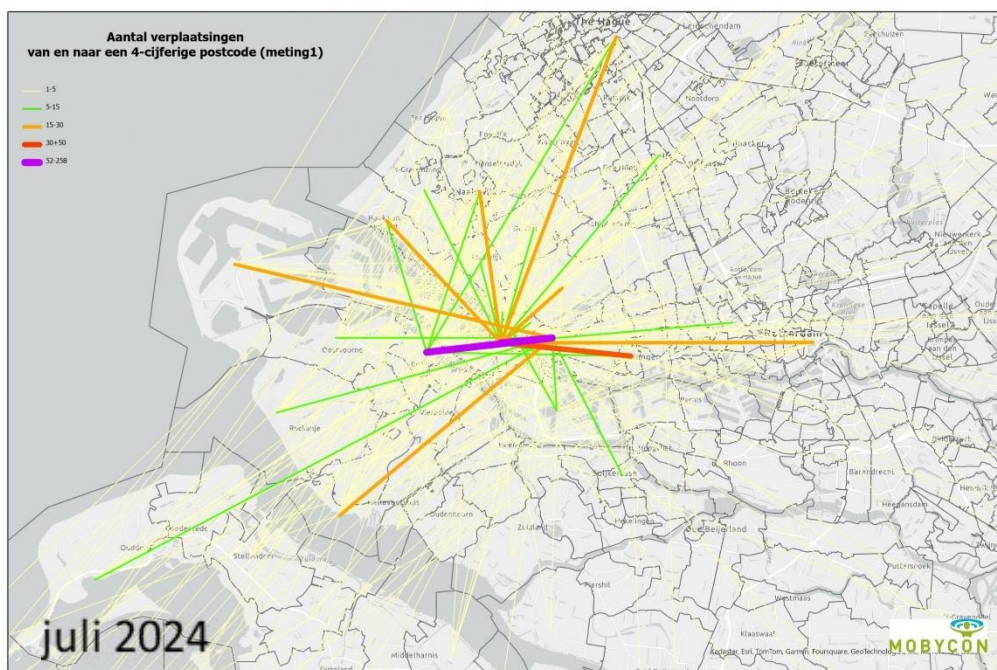
Resultaten enquêtes

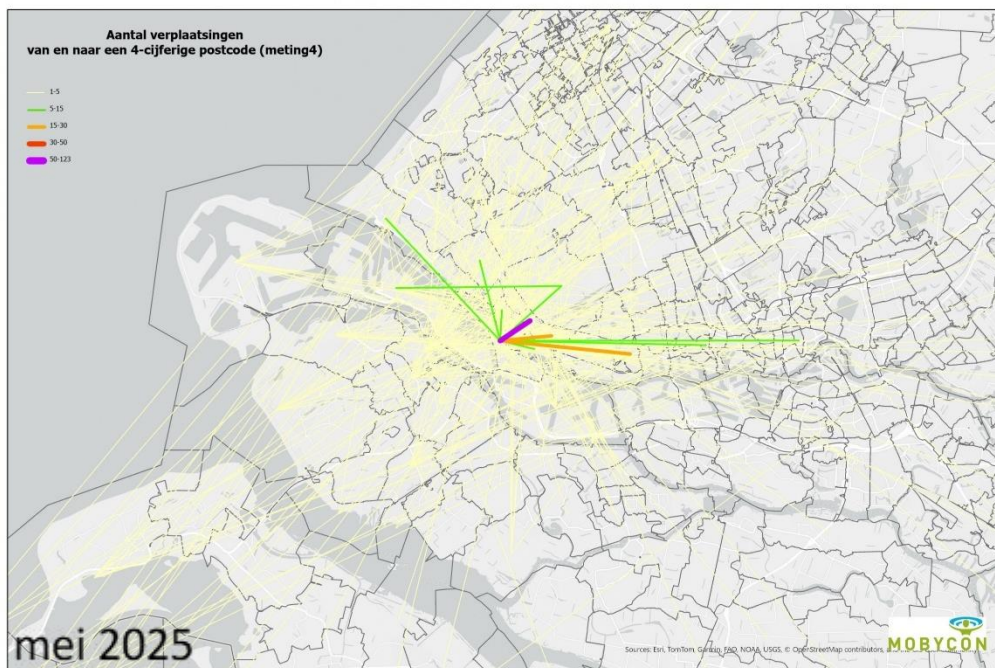
In opdracht van de provincie Zuid-Holland heeft onderzoeksbureau Mobycon een gebruikersonderzoek gedaan. In een week in juli 2024 (ruim vóór de zomervakantie), in een week in augustus 2024 (in de zomervakantie), in een week in februari 2025 en in een week in mei 2025 vragen gesteld aan de gebruikers van de veerdienst, o.a. over hun herkomst en bestemming, hun reisfrequentie en hun motivatie om de veerdienst te gebruiken. Op deze manier is een goed beeld ontstaan van de gebruikers van de veerdienst en de wijzigingen na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding. In bijlage 1 van dit rapport zijn alle onderzoeksrapporten van Mobycon opgenomen. Onderstaand zijn uit deze onderzoeksrapporten een aantal figuren toegelicht die de belangrijkste conclusies uit het gebruikersonderzoek onderbouwen.



Figuur 4.3 : Motieven om gebruik te maken van de veerdienst (Bron: Mobycon)

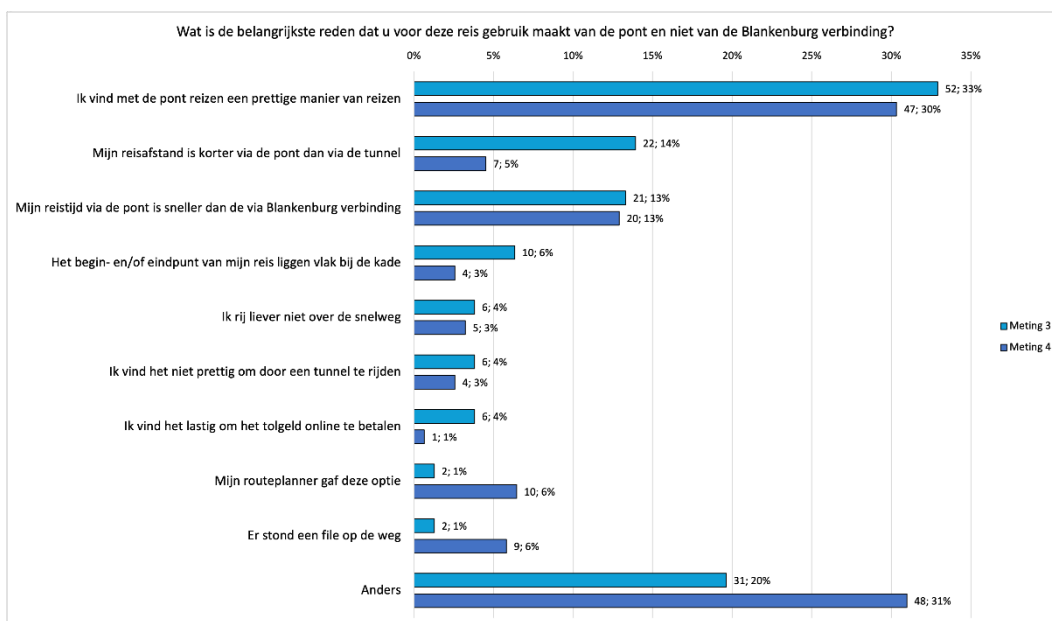
In figuur 4.3 is te zien dat de veerdienst nog steeds een functie voor met name woon-werkverkeer en scholieren heeft. In de zomermaanden maken ook veel gebruikers met een recreatief motief gebruik van de veerdienst.





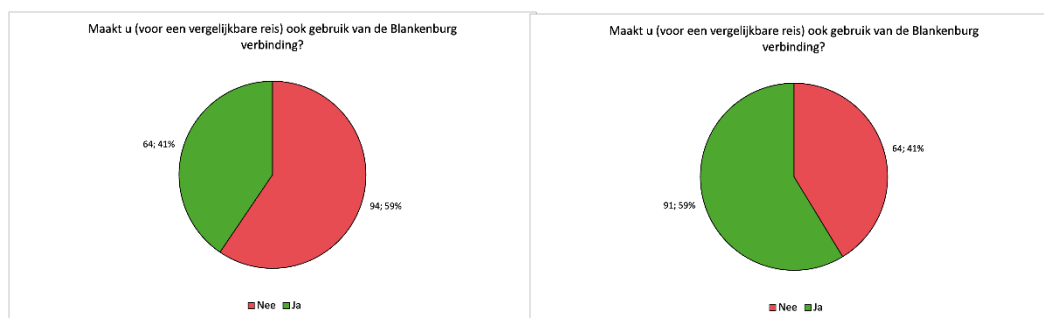
Figuur 4.4: Herkomst en bestemming van alle gebruikers van de veerdienst voor en na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding (Bron: Mobycon)

In figuur 4.4 geven de kaarten geven de herkomst en bestemming weer van gebruikers van de veerdienst in juli 2024 (ruim vóór de ingebruikname van de Blankenburg-verbinding) en in mei 2025 (ruim na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding). De regionale functie veerdienst is minder groot geworden, de veerdienst is vooral een sterke verbinding tussen Rozenburg en Maassluis. Specifiek zijn in de enquêteweken in februari en mei 2025 vragen gesteld aan automobilisten waarom zij de veerdienst gebruiken in plaats van de Blankenburgverbinding. Figuur 4.5 geeft de resultaten weer.



Figuur 4.5: Motivatie van automobilisten om na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding gebruik te maken van de veerdienst (Bron: Mobycon)

Van automobilisten die veerdienst gebruiken geeft ongeveer 1/3^e aan dat veerdienst prettiger is dan de Blankenburgverbinding, en ongeveer 1/3^e aan dat de rit met de veerdienst korter en sneller is dan met de Blankenburgverbinding. Goed om bij deze grafiek op te merken dat vanwege wegwerkzaamheden A15 in het weekend van de enquêtheweek in mei 2025 er ook incidentele automobilisten waren die anders via de Blankenburgverbinding reizen. Dit verklaart het hoge aantal antwoorden in de categorie 'Anders'. Figuur 4.6. laat zien dat bijna de helft van automobilisten ook gebruikt maakt van de Blankenburgverbinding.



Figuur 4.6. gebruikers die naast de veerdienst ook gebruik maken van de Blankenburgverbinding: links resultaten enquêtheweek februari 2025 en rechts resultaten enquêtheweek mei 2025 (Bron: Mobycon)

Resultaten floating car data

Mobycon heeft met behulp van Floating Car Data (FCD) een selected link analyse uitgevoerd om inzichtelijk te maken hoeveel auto- en vrachtverkeer gebruik maakt van de Beneluxtunnel, de Blankenburgverbinding en de veerdienst Maassluis-Rozenburg in de periode voor en na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding. In de analyse is aangetoond dat de ingebruikname van de Blankenburgverbinding heeft geleid tot een afname van het autoverkeer in de Beneluxtunnel en op de veerverbinding. De analyse is terug te vinden in bijlage 1.

Effect nieuwe buslijn Rozenburg-Schiedam

Sinds de ingebruikname Blankenburgverbinding, 7 december 2024, rijdt er vanuit Rozenburg van maandag tot en met vrijdag tussen 6.00 en 19.00 uur 2x per uur een rechtstreekse buslijn via de Blankenburgverbinding naar trein/metrostation Schiedam Centrum. De nieuwe busverbinding is een verlenging van de bestaande buslijn 105 Spijkenisse Metro Centrum-Rozenburg.

Eerder is aangegeven dat het aantal voetgangers met 35% is afgenomen in 2025 ten opzichte van dezelfde periode in 2024. Gezien deze afname van het aantal voetgangers is samen met de vervoerder EBS onderzocht of deze voetgangers na de ingebruikname van Blankenburgverbinding gebruik zijn gaan maken van de nieuwe rechtstreekse buslijn tussen Rozenburg en Schiedam.

Er is om dit te bepalen een analyse gemaakt voor de bundel van de lijnen 105, 115 (de avondroute van lijn 105 tussen Spijkenisse en Rozenburg) en 205 (de spitslijn tussen Spijkenisse en Rozenburg via het Distripark). In de onderstaande Herkomst-Bestemming (HB)-matrixes zijn het aantal reizigersritten (individuele ritten door reizigers) neergezet van deze lijnen voor de weken 10 t/m 13 in 2024 en diezelfde periode in 2025. Er is gekozen voor deze weken omdat dit een maatgevende periode is binnen het OV zonder vakantiedagen en zonder feestdagen. De verschillende ritten die er zijn gemaakt zijn vervolgens gebundeld per

gebied, te weten: Metrostation Spijkenisse Centrum, de overige haltes van de lijnen 105/115/205 in Spijkenisse, de Botlek, Rozenburg en voor 2025 ook station Schiedam Centrum.

HB-matrix gem. werkdag lijnen 105/115/205 week 10 t/m 13 2024	Totaal	Spijkenisse Metro Centrum	Spijkenisse overig	Botlek	Rozenburg
Totaal	1.619,9	1.258,7	268,1	24,9	68,3
Spijkenisse Metro Centrum	3,8	3,8			
Spijkenisse overig	220,0	214,6	5,4		
Botlek	214,3	192,9	19,6	1,9	
Rozenburg	1.181,8	847,4	243,2	23,0	68,3

HB-matrix gem. werkdag lijnen 105/115/205 week 10 t/m 13 2025	Totaal	Spijkenisse Metro Centrum	Spijkenisse overig	Botlek	Rozenburg	Schiedam
Totaal	1.592	755	286	48	502	1
Spijkenisse Metro Centrum	2	2				
Spijkenisse overig	98	95	3			
Botlek	181	151	29	1		
Rozenburg	821	503	252	20	47	
Schiedam	489	4	2	27	455	1

In de periode in 2024 waren er op de totale bundel van lijnen 1.620 afgelegde ritten, terwijl er in dezelfde periode in 2025 1.592 afgelegde ritten zijn. Op de totale bundel van lijnen is er dus geen sprake van groei. Wel is een verschuiving te zien van herkomst en bestemming. De conclusie die getrokken kan worden is dat op de verbindingen tussen Rozenburg-Spijkenisse Metro Centrum en Rozenburg-Schiedam Centrum er een duidelijke groei zichtbaar is, 847 ritten tussen Rozenburg en Spijkenisse in 2024 en 957 ritten in 2025 (uitgesplitst: Rozenburg-Spijkenisse: 503 ritten en Rozenburg-Schiedam: 455 ritten). Dit is een groei van gemiddeld 110 ritten per dag (dat is ongeveer 55 reizigers ervan uitgaande dat een reizigers een heen en terugreis maakt. Er is een mogelijkheid dat deze OV-reizigers voorheen gebruik maakte van de veerdienst. Het kunnen echter ook nieuwe busreizigers zijn die eerder met de auto gingen en nu een snel OV-alternatief hebben. De relatie tussen de afname van het aantal bij de veerdienst en de groei van het aantal reizigers bij de nieuwe buslijn is dus niet één-op-één te leggen.

Hoofdstuk 5: Landbouwverkeer: gebruik en alternatieve opties

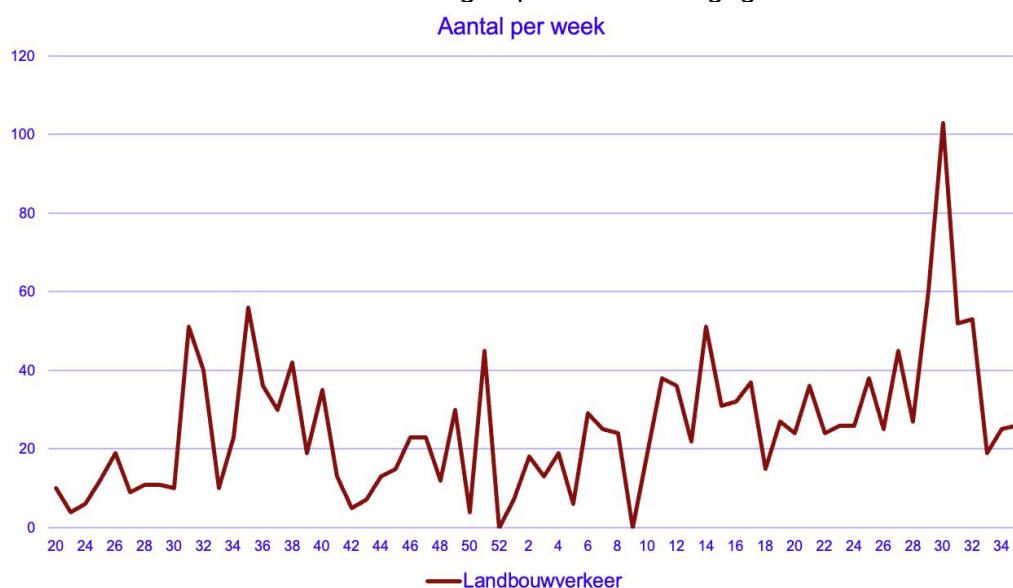
Een specifieke categorie voertuigen die gebruik maakt van de veerdienst zijn landbouw- en bouwvoertuigen. In deze rapportage worden het kortweg landbouwvoertuigen genoemd. Onder landbouwvoertuigen vallen landbouwtrekkers (tractoren) en zelfrijdende machines die worden gebruikt voor de landbouw, de bouw, de grond-, weg- en waterbouw, industrie en groenonderhoud. De maximumsnelheid van deze voertuigen buiten de bebouwde kom bedraagt 40 km/u, mits deze voertuigen voorzien zijn van een kentekenplaat. Vanwege het verschil in maximumsnelheid met andere motorvoertuigen zijn landbouw- en bouwvoertuigen niet toegestaan op autosnelwegen (max. 100-130 km/u), autowegen (max. 100 km/u) en de meeste provinciale wegen (max. 80 km/u). Landbouw- en bouwvoertuigen zijn niet toegestaan in de Blankenburgverbinding (A24 met max. 100-130 km/u). In de Blankenburgverbinding is geen speciale tunnelbuis aangelegd voor langzaam rijdend verkeer, waaronder landbouwvoertuigen. Ook in de Beneluxtunnel zijn ze niet toegestaan.



Figuur 5.1 Verschillende typen landbouw- en werkvoertuigen (Bron: Cumela)

Gebruik veerdienst

Landbouw- en bouwvoertuigen die gebruik maken van de veerdienst worden geteld. Daarbij wordt de definitie van landbouwvoertuigen gehanteerd die ook door Cumela, de belangenorganisatie voor grond- en groenwerk, wordt gebruikt. In de onderstaande grafiek is het aantal landbouw- en werkvoertuigen per week weergegeven.



Figuur 5.2: telcijfers veerdienst voor aantal landbouwvoertuigen per week

Het aantal landbouw- en bouwvoertuigen dat gebruik maakt van de veerdienst is wisselend in de tijd en is sterk afhankelijk van het weer en het oogstseizoen. In de enquêteweek in februari en mei 2025 zijn de eerste letters van de kentekens van de getelde landbouw- en bouwvoertuigen genoteerd. Hieruit kwam naar voren dat er een aantal voertuigen op één dag heen en weer gaan met de veerpont.

Naar aanleiding van gesprekken met vertegenwoordigers van LTO-Noord en Cumela zijn grofweg twee groepen gebruikers te onderscheiden die gebruik maken van de veerdienst:

- Een belangrijk aandeel vormen de loonwerkers die in opdracht van anderen klussen doen met landbouw- en bouwvoertuigen: o.a. grondwerk, groenwerk, agrarisch loonwerk, transport van oogstproducten of goederen. Het zijn veelal kleine bedrijven met werkgebied tot 40 km.
- Daarnaast agrariërs die die oogstproducten of goederen vervoeren omdat zij land aan beide zijden bewerken. Er is o.a. uitwisseling van mest uit Midden-Delfland voor akkerbouw Voorne-Putten en voedergewassen Voorne-Putten voor veeteelt Midden-Delfland. Het meeste transport van mest vindt overigens plaats via vrachtwagens die gebruik maken van de Blankenburgverbinding. Op basis van gegevens uit het Kadaster zijn er drie eigenaren met land in zowel Midden-Delfland en Voorne-Putten (dit betekent overigens niet dat deze eigenaren ook gebruik maken van de veerdienst). Daarnaast zijn er agrariërs die land aan de overkant pachten.

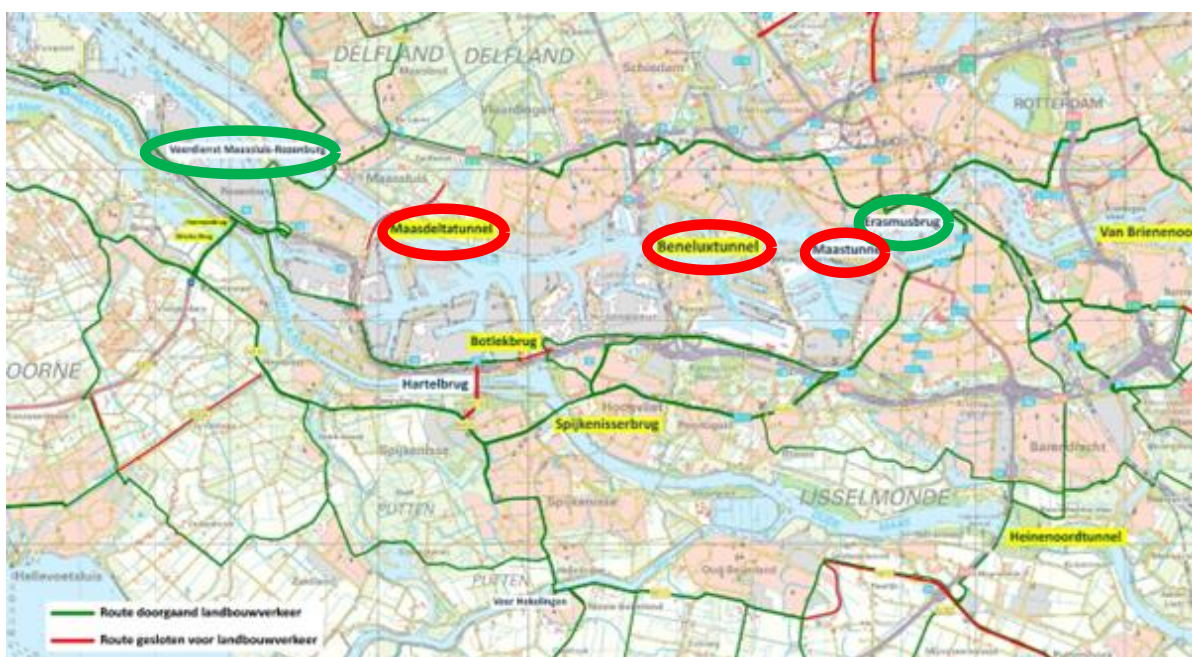
In de periode oktober 2022 tot maart 2024 was er geen autoveer in de vaart. Aan ondernemers en vertegenwoordigers van LTO-Noord en Cumela is gevraagd hoe de landbouw- en werkvoertuigen toen naar de overkant zijn gegaan. Aangegeven is dat een deel van de loonwerkers in de periode geen werk aan de overkant hebben aangenomen. Daarnaast hebben ondernemers omgereden via alternatieve routes.



Landbouwvoertuig dat gebruik maakt van de veerdienst

Verkenning alternatieve opties

Eén van de varianten die in de toekomstverkenning is onderzocht is de variant fiets-voetveer. In deze variant kunnen landbouw- en bouwvoertuigen niet meer mee met de veerpont. Vanuit dit perspectief zijn alternatieve opties verkend voor de andere routes die landbouw- en bouwvoertuigen zouden kunnen gebruiken. Samen met vertegenwoordigers van Cumela, LTO-Noord, Rijkswaterstaat en Gemeente Rotterdam zijn alle mogelijke noord-zuidroutes tussen de veerdienst en de Erasmusbrug onderzocht. Onderstaande kaart van Cumela geeft onderzoeksgebied weer.



Figuur 5.3: kaart met toegestane routes voor landbouwvoertuigen (Bron: Cumela)

In de huidige situatie zijn alleen de veerdienst en de Erasmusbrug toegankelijk voor landbouw- en werkvoertuigen. De Blankenburgverbinding (Maasdeltatunnel), Beneluxtunnel en Maastunnel zijn vanwege de beperkte maximumsnelheid van landbouw- en werkvoertuigen niet toegankelijk. Bij de Maastunnel geldt ook nog een hoogtebeperking. Verschillende alternatieve opties zijn onderzocht. Zowel alternatieven waarin ondernemers een betrokkenheid hebben als de verschillende wegbeheerders. In onderstaande tabel zijn de alternatieve opties beschreven, en of die een alternatief kunnen zijn voor de veerdienst.

	Alternatieve optie	Biedt dit een oplossing ? / Waarom geen alternatief?	Kansrijk als alternatief?
1.	Materialenpool aan beide zijden	Ondernemers geven aan dat dit al gedaan wordt, vooral voor bouwvoertuigen. Voor agrarische voertuigen geen oplossing want moeten met belading heen en weer rijden.	Nee
2.	Mest en voedergewassen met vrachtwagens i.p.v. landbouwvoertuigen	Ondernemers geven aan dat overladen mest/voedergewassen niet gebruikelijk is.	Nee
3.	Landbouwvoertuigen via diepladers	Ondernemers geven aan dat dit teveel tijd (en geld) kost voor klussen en transport binnen actieradius tot 40 km. Merendeel van landbouwvoertuigen zijn tractoren met aanhangers.	Nee
4.	Begeleid konvooi voor landbouwvoertuigen in nachtelijke uren/randen van de dag via Blankenburgverbinding (BBV) of Beneluxtunnel	Rijkswaterstaat vindt konvooi op snelweg niet veilig voor ander verkeer. Bij rijden via BBV moet eerst een lange route op A20 of A15 worden afgelegd. Daarnaast vraag of er voldoende aanbod is voor konvooi gezien de sterke wisseling in aantallen.	Nee
5.	Openstellen tunnelbuis C (waar nu scooters en brommers gebruik van maken) in Beneluxtunnel voor landbouwvoertuigen	Zeer hoge kosten voor voldoen aan Tunnelwet (Volgens Rijkswaterstaat ca.€ 50-80 mln. voor brandvertraging, brandveiligheid, cameratoezicht)	Nee
6.	Begeleid konvooi hele dag op bepaalde venstertijden voor landbouwvoertuigen via tunnelbuis C in Beneluxtunnel	Rijkswaterstaat wijst deze optie af, want tunnelbuis voldoet niet aan Tunnelwet. Ook hier vraag of er voldoende aanbod is voor konvooi gezien de sterke wisseling in aantallen	Nee
7.	Via Erasmusbrug	Is bestaande optie, geen voorkeur vanuit gemeente Rotterdam,, vanwege de veiligheid. (landbouwvoertuigen moeten door het centrum van Rotterdam rijden, waar veel ander (fiets)verkeer is). Daarnaast is dit een lange omrijroute.	Ja

Uit deze verkenning komt naar voren dat alleen omrijden via de Erasmusbrug een alternatief is voor de veerdienst. Maar dat wordt als onveilig ervaren en is een lange(re) omrijroute en daarmee geen goed alternatief voor de veerdienst.

Hoofdstuk 6: Varianten veerponten, beoordeling en voorkeursvariant

In opdracht van Provincie Zuid-Holland heeft C-Job Naval Architects verschillende veervarianten onderzocht voor de toekomst van de veerdienst Maassluis-Rozenburg. In bijlage 2 is het volledige onderzoek opgenomen. Dit hoofdstuk bevat een samenvatting van het onderzoeksrapport waarin de ontwerpeisen, stappen naar het uitwerken van de verschillende varianten en de verschillen tussen de varianten en kostenramingen worden toegelicht. Het hoofdstuk eindigt met een toelichting op de beoordelingscriteria, de beoordeling van de varianten en het advies voor de voorkeursvariant.

Varianten veerponten

Algemene eisen voor de veerpont

Voor de nieuwe veerpont zijn eisen als volgt:

- Voldoen aan de vervoersvraag: voldoende capaciteit zodat bij elke afvaart alle gebruikers mee kunnen
- Duurzaamheid: ambitie van Gedeputeerde Staten uitstootvrij (zero emissie).
- Toegankelijkheid: voor mindervaliden (rolstoel, scootmobiel)
- Veiligheid: voldoen aan de nautische regelgeving (aantal bemanningsleden) en omstandigheden (getijden, wind, stroming,)
- Materieel: betrouwbaar en robuust materieel en bate van een betrouwbare dienstregeling

Onderstaand worden nader ingegaan op de eis voor duurzaamheid en regelgeving. Het huidige autoveer is gebouwd in 1965 en heeft een diesel-aandrijving. Onderzocht is welke energiedrager het maximale percentage uitstootvrij oplevert. In de tabel op de volgende pagina is een overzicht opgenomen van de technische volwassenheid (TRL) en het klimaatteffect (uitgedrukt in CO₂eq). Een batterij-elektrische uitvoering is het meest geschikt gebleken, omdat er dan geen emissies vrijkomen, deze technologisch de meest bewezen techniek bevat en deze betrouwbaar in gebruik is. De batterij is wel duurder in de aanschaf (Capex), maar de gebruikskosten zijn daarentegen relatief laag (Opex). Aan de Maassluiszijde is er netcapaciteit voor een oplaadpunt.

In Nederland en andere landen in Europa varen al verschillende batterij-elektrische veerponten zonder problemen. De betrouwbaarheid van een batterij-elektrisch aangedreven veerboot hangt in hoge mate af van de beschikbaarheid en kwaliteit van de walstroomvoorziening en de bijbehorende laadinfrastructuur.

Uit een verkenning van de regelgeving blijkt dat op type water waar de veerpont vaart met minstens twee bemanningsleden gevaren moet worden (schipper en matroos), waarbij de grote veervariant hogere eisen stelt aan de matroos. Het is aan te bevelen dat het tweede bemanningslid gediplomeerd is om ook het schip te kunnen varen. Het verlagen van het bemanningsaantal ten opzichte van de huidige situatie met vier bemanningsleden levert een aanzienlijke kostenbesparing op.

Type Brandstof	Omzetter	Is de technologie inzetbaar ? [1-9]	Reductie van uitstoot o.v. diesel CO2 eq.	Capex (investeringskosten)	Opex (gebruikskosten)	Laad/bunker interval
Waterstof (@300 bar)	LT PEMFC	7	100%	€€€	€€€€	Dagelijks
Methanol	Verbrandingsmotor	9	89%	€€	€€€€	<Wekelijks
Amoniak	LT PEMFC	6	100%	€€	€€€€	Wekelijks
Batterij (hernieuwbare energie)	-	9	100%	€€€€	€	<Dagelijks
Biodiesel (HVO100POME, UCO)	Verbrandingsmotor	9	<66%	€	€€€€	>Wekelijks

Uitwerking varianten (fase 1)

In de periode vóór de ingebruikname van de Blankenburgverbinding zijn op basis van aanwezige telcijfers en een prognose van onderzoeksbureau Mobycon drie varianten uitgewerkt:

- **Variant 1: fiets-voetveer:** voor maximaal 20 voetgangers en maximaal 50 fietsers/brommers/scooters. Ook toegankelijk voor rolstoelen en scootmobielen. De capaciteit van deze variant is gebaseerd op de waargenomen piekaantallen in de telcijfers van het aantal voetgangers en fietsers per afvaart in de zomermaanden vanuit het uitgangspunt dat dan bij elke afvaart in principe iedereen mee moet kunnen.
- **Variant 2A: klein autoveer:** als variant 1 plus maximaal 10 lichte motorvoertuigen. Geen zware motorvoertuigen¹. Op deze manier is een autoveer met een lichtere constructie met minder staal mogelijk dan een groter autoveer (waardoor lagere bouw- en energiekosten).
- **Variant 3: groot autoveer:** als variant 2 maar dan met maximaal 20 lichte motorvoertuigen, waarbij ook zware motorvoertuigen mee kunnen.

Goed om te vermelden dat met het huidige autoveer Blankenburg maximaal 32 auto's mee kunnen. Lichte motorvoertuigen zijn: personenauto's (met aanhanger), motoren, bestelwagens, minibussen (tot 9 personen), brommobielen (max. 45 km/u). Zware motorvoertuigen zijn: vrachtauto's, landbouwvoertuigen, bussen (meer dan 9 personen). De maximale lengte van een zwaar voertuig is wanneer een vrachtwagen met aanhanger of een tractor met aanhanger met een totale lengte van 18,75 meter mee gaat. In dat geval neemt die de ruimte in van ongeveer 4,5 personenauto's (met elk een gemiddelde lengte van 4,2 meter). In de praktijk zullen dat 4 personenauto's zijn.

Optimalisatie varianten (fase 2)

Na de ingebruikname van de Blankenburgverbinding is een sterke daling van het aantal auto's te zien in de telcijfers van de veerdienst. Op basis van deze telcijfers is besloten om vanuit variant 2A twee nieuwe varianten uit te werken waar ook zwaar verkeer mee kan

- **Variant 2B: Klein autoveer:** Als variant 2A, maar waarbij zware motorvoertuigen mee kunnen.
- **Variant 2C: Kleinste autoveer:** Als variant 2B, maar dan in plaats van 10 maximaal 5 lichte motorvoertuigen, waarbij ook zware motorvoertuigen mee kunnen. Deze 'mini'-autoveervariant is uitgewerkt om het kostenverschil tussen een fiets-voetveer en klein autoveer (variant 2B) beter in beeld te hebben.

Daarnaast is de elektrificatie van zowel het huidige autoveer Blankenburg (variant 4) als het autoveer Staeldiep (variant 5) beschouwd. Hoewel het een voordeel heeft om de huidige casco's van de Staeldiep of Blankenburg te hergebruiken, is de benodigde batterijcapaciteit en energievraag een stuk hoger dan de grote veer variant (variant 3). Dit resulteert met name in hoge operationele kosten. Daarnaast zal naar verwachting de benodigde stroomaansluiting aan de walzijde verhoogd moeten worden tot rond of boven 1 MW. Op basis van deze uitkomsten zijn deze varianten niet verder meer onderzocht.

Op basis van eerder gestelde eisen en ontwerpoverwegingen is een schetsontwerp gemaakt van de veervarianten 1 tot met 3. In de onderstaande tabel zijn de belangrijkste kenmerken van de varianten opgenomen.

	Fiets-voetveer	Klein Autoveer			Groot autoveer	E-Blanken-burg	E-Staeldiep
Variant	1A+B	2A	2B	2C	3	4	5
Lengte [m]	18	33	33	23	39	50,8	46,8
Breedte [m]	6	9	9	7.5	12,5	15,2	15,2
Voetgangers	20	20	20	20	20	380	380
Fietsers en bromfietsers	50	50	50	65*	50		
Lichte motorvoertuigen	-	10	10	5	20	35	32
Zware motorvoertuigen**	-	-	1	1	2	7	7
Voorstuwingsvermogen [kW]	170	370	370	290	510	950	950
Batterijcapaciteit*** [kWh]	260	420	430	350	560	830	790

*In totaal 80m2 gedeelde ruimte voor zowel fietsers/bromfietsers/motorvoertuigen en zwaar verkeer. Aantallen zijn maximum van elke soort met een totaalgewicht van 35 ton.

** de maximale lengte van een zwaar motorvoertuig (vrachtwagen of tractor met aanhanger neem de ruimte in van 4 personenauto's)

***Bij de berekening van de benodigde batterijcapaciteit is uitgegaan van de huidige dienstregeling van het autoveer waarbij 3x per uur vanaf elke oever een afvaart is

De gevolgen van verschillende ontwerp- en beleidskeuzes zijn onderzocht. De belangrijkste inzichten hiervan zijn:

- In het onderzoek is aangenomen dat de pont motorvermogen nodig heeft terwijl deze afgemeerd ligt in Maassluis, in verband met de sterke stroming. Wanneer nieuwe aanmeermogelijkheden zo ontworpen worden dat geen vermogen gebruikt wordt

tijdens het afmeren zal het energieverbruik en de benodigde batterijcapaciteit ongeveer 30% tot 50% afnemen.

- Bij verhogen van de huidige autonomie-eis (maximum tijdsduur zonder opladen) van 2 uur wordt de benodigde batterijcapaciteit ruwweg 50% hoger bij elk uur extra autonomie.

Verwachte eenmalige investeringen varianten veerponten

In het onderzoeksrapport (bijlage 2) zijn de kostenramingen opgenomen voor de verschillende varianten veerponten. De kostenramingen (prijspeil 2025) hebben een onzekerheidsmarge van 50%. Op basis van gesprekken met scheepbouwers is er voor gekozen om de bovenkant van de marge te hanteren vanwege de grote variatie in prijzen voor nieuwe schepen. De onderhoudskosten voor de veerponten zijn opgenomen bij de exploitatiekosten.

Variant veerpont	Investeringskosten
1A. Fietsvoetveer	€ 3.600.000
2C. Kleinste autoveer	€ 4.950.000
2B. Klein autoveer	€ 6.150.000
3. Groot autoveer	€ 8.250.000

Verwachte provinciale exploitatiebijdrage voor de varianten veerponten

Voor de exploitatie (uitvoering van de dienstregeling) van de veerdienst is een jaarlijkse bijdrage nodig van de provincie aan de exploitant. De provinciale bijdrage wordt als volgt berekend:

- vaste kosten exploitatie (onderhoud veerpont, verzekering, overhead)
- plus variabele kosten exploitatie (personeel, energie)
- minus opbrengsten uit kaartverkoop
- = provinciale bijdrage voor exploitatie veerdienst

Deze opzet van de verdeling van de kosten en opbrengsten is als uitgangspunt genomen om de provinciale exploitatiebijdrage (prijspeil 2025) voor de 4 varianten veerponten te berekenen.

Variant veerpont	Inschatting provinciale exploitatiebijdrage per jaar (excl. huur)
1A. Fietsvoetveer	€ 1.010.000
2C. Kleinste autoveer	€ 1.045.000
2B. Klein autoveer	€ 1.095.000
3. Groot autoveer	€ 1.200.000

De variabele kosten voor de exploitatie (personeel, energie) zullen bij een nieuwe veerpont veel lager liggen dan bij het huidige autoveer, omdat alle nieuwe varianten veerponten uitgaan van 2 bemanningsleden in plaats van de huidige 4 bemanningsleden en de kosten voor

elektriciteit lager zijn doordat er relatief minder energie wordt verbruikt en elektriciteit goedkoper is dan diesel. De opbrengsten uit kaartverkoop zullen bij een fiets-voetveer relatief lager zijn dan bij de autoveren, omdat de tarieven voor voetgangers en fietsers lager zijn dan voor auto's. Door het minder grote aanbod aan auto's door de opening van de Blankenburg verbinding zullen de meeropbrengsten echter niet heel hoog zijn.

Beoordeling en voorkeursvariant

Beoordeling

Aan het begin van dit hoofdstuk zijn de eisen genoemd waaraan een nieuwe veerpont aan moet voldoen. Dit zijn:

- Voldoen aan de vervoersvraag: voldoende capaciteit zodat bij elke afvaart alle gebruikers mee kunnen
- Duurzaamheid: ambitie van Gedeputeerde Staten uitstootvrij (zero emissie).
- Toegankelijkheid: voor mindervaliden (rolstoel, scootmobiel)
- Veiligheid: voldoen aan de nautische regelgeving (aantal bemanningsleden) en omstandigheden (getijden, wind, stroming,)
- Materieel: betrouwbaar en robuust materieel en bate van een betrouwbare dienstregeling

Alleen de eis 'voldoen aan de vervoersvraag' is onderscheidend in de varianten, naast de kosten. Alle varianten voldoen aan de andere eisen. Daarom worden de varianten alleen beoordeeld welke variant voldoet aan de vervoersvraag. Om te kunnen beoordelen welke variant veerpont voldoet aan de huidige en toekomstige vervoersvraag is een prognose gemaakt op basis van de telcijfers van de veerdienst sinds de ingebruikname van de Blankenburgverbinding. Deze prognose is gecorrigeerd voor een heel jaar. Vervolgens zijn de maxima per afvaart bepaald die maatgevend zijn voor de keuze van een veerpont. Bij de maxima voor voetgangers en fietsers/bromfietsers zijn de piekaantallen in het zomerseizoen 2025 genomen, vanuit het uitgangspunt dat alle voetgangers en fietsers/bromfietsers bij elke afvaart mee moeten kunnen, uitzonderingen daargelaten.

Gemiddeld*	Voetgangers**	(brom)fiets**	auto	motor	bus/vracht/zwaar	landbouw-voertuig	Brommobiel
Jaaraantal	70.000	230.000	33.000	8.000	330	1.600	600
Week	1.346	4.423	635	154	6	31	12
Dag	192	632	91	22	1	4	2
Gem.per afvaart	2,0	6,6	1,2				
Piekaantallen per afvaart (afgevlakt)	20	50	10	10	2	2	1

*gemiddelde aantallen gecorrigeerd voor een heel jaar, sinds de ingebruikname BBV

** voor voetgangers en fietsers zijn de piekaantallen in zomer 2025 genomen, waarbij de grootste uitschieters buiten beschouwing zijn gelaten

*** zwaar verkeer: gemiddeld 0 tot 2 voertuigen per week

Op basis van de tabel op de vorige pagina zijn de varianten veerponten beoordeeld. Als een doelgroep/voertuig mee kan met de betreffende variant is de score 'voldoet aan de vervoersvraag' toegekend, als dat niet het geval is de score 'voldoet niet aan de

vervoersvraag' toegekend. Bij variant 2C Kleinste autoveer is een aantal keer de score 'voldoet niet volledig aan de vervoersvraag' toegekend. Dit heeft te maken met de geringe afmetingen van deze variant waardoor in de spits niet alle auto's mee kunnen. Dit heeft ook gevolgen voor andere motorvoertuigen die dan wellicht een afvaart moeten wachten voordat ze mee kunnen. In onderstaande tabel staat de beoordeling van de varianten. Ter vergelijking is het huidige fiets-voetveer en huidige autoveer weergegeven.

Veerponten	voet- ganger	rolstoel / scoot- mobiel	fiets / brom-fiets / scooter	brom- mobiel	auto / bestel- bus	motor	bus/ vracht- wagen	land- bouw- voertuig
<i>huidige fiets- voetveer</i>								
1A. Fiets- voetveer								
<i>huidige autoveer</i>								
2C. Kleinste autoveer								
2B. Klein autoveer								
3. Groot autoveer								



voldoet aan vervoersvraag

voldoet aan vervoersvraag, maar grote kans op niet mee kunnen in drukke periodes

voldoet niet aan vervoersvraag

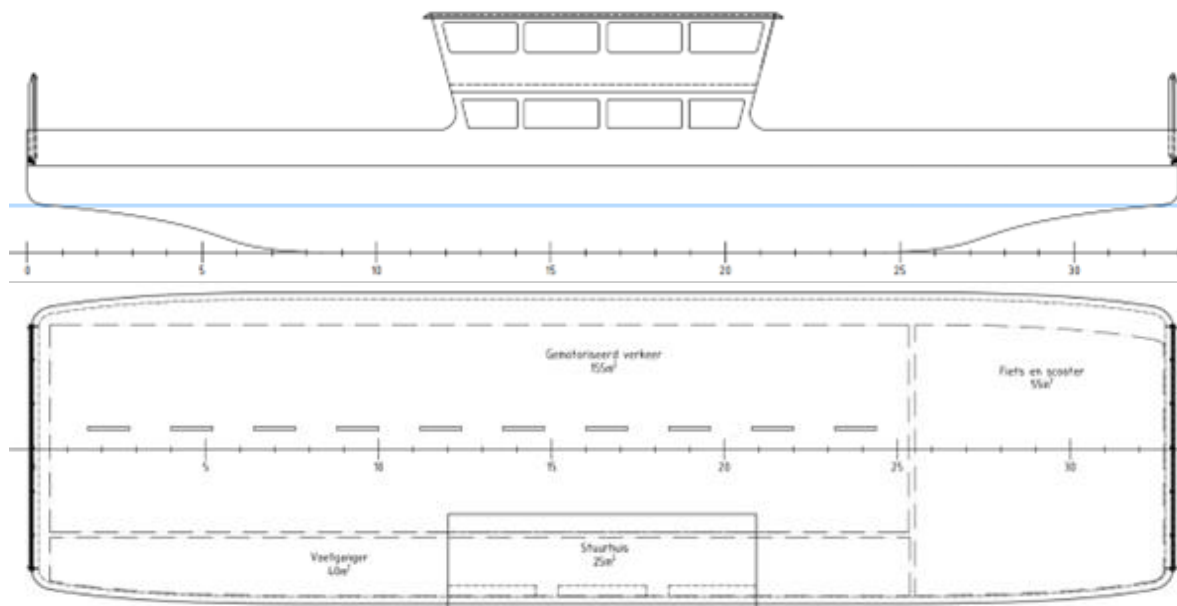
Conclusies op basis van de beoordeling zijn:

- De variant 1A.Fietsvoetveer scoort negatief. In deze variant kunnen weliswaar wel brommobielen mee, maar in deze variant kunnen geen landbouwvoertuigen mee. Uit de verkenning naar alternatieve opties (hoofdstuk 5) is naar voren gekomen dat er op korte afstand geen alternatieve route voor landbouwvoertuigen mogelijk is en zij op de veerdienst zijn aangewezen om naar de overkant te kunnen.
- Variant 2C. Kleinste autoveer scoort negatief Het grootste nadeel is dat deze variant te klein is om in drukke tijden alle motorvoertuigen mee te kunnen nemen. Als die niet met elke afvaart mee kunnen zal dit leiden tot vraaguitval. Omdat deze variant maar één rijstrook heeft moeten de (brom) fietsers dicht bij de motorvoertuigen staan en bij drukke situaties zelf daar tussen in. Dit kan leiden tot onveilige situaties

- Variant 3. Groot autoveer scoort negatief, omdat die te groot is voor de vervoersvraag van het aantal auto's.

Voorkeursvariant

Uit deze beoordeling komt naar voren dat de variant 2B. Klein autoveer het meest optimaal voldoet aan de vervoersvraag. In het schetsontwerp heeft het klein autoveer twee opstelstroken voor motorvoertuigen en een aparte ruimte voor fietsers en brommers. Voetgangers hebben een aparte ruimte. Het onderstaande schetsontwerp is opgesteld om de kostenraming te kunnen opstellen. Het uiteindelijke ontwerp kan afwijken van dit



schetsontwerp.

Schetsontwerp van variant 2B Klein autoveer (zij- en bovenaanzicht). Het uiteindelijke ontwerp kan afwijken van dit ontwerp (Bron: C-Job Naval Architects)

Alle doelgroepen (voetgangers, fietsers, bromfietsers/scooters, brommobielen, landbouwvoertuigen) die geen gebruik kunnen maken van de Blankenburgverbinding kunnen met deze veerpont mee. Ook auto's, motoren, bussen en vrachtwagens kunnen mee (die wel gebruik kunnen maken van de Blankenburgverbinding).

In het volgende hoofdstuk worden de varianten veerinfrastructuur passend bij een klein autoveer beoordeeld. Aan het einde van dit hoofdstuk is nog een beschouwing opgenomen waarin de totale kosten van een fiets-voetveer en klein autoveer met elkaar worden vergeleken.

Hoofdstuk 7: Varianten veerinfrastructuur (incl. laadinfrastructuur) passend bij voorkeursvariant veerpont, beoordeling en voorkeursvariant

In opdracht van de provincie Zuid-Holland heeft Royal Haskoning/DHV verschillende varianten voor de veerinfrastructuur passend bij de verschillende varianten veerinfrastructuur. In bijlage 3 is het volledige onderzoek opgenomen. Gezien de de voorkeursvariant klein autoveer in het vorige hoofdstuk worden in dit hoofdstuk alleen de varianten veerinfrastructuur beschreven die passen bij een klein autoveer. Voor alle andere varianten veerinfrastructuur die bij de andere varianten veerponten zijn ontworpen en doorgerekend wordt naar het onderzoeksrapport verwezen.

In dit hoofdstuk zijn de algemene eisen voor alle veerinfrastructuur beschreven, de varianten, de verschillende varianten veerinfrastructuur passend bij een klein autoveer en de kostenramingen van de varianten. Het hoofdstuk eindigt met een toelichting op de beoordelingscriteria, de beoordeling van de varianten en het advies voor de voorkeursvariant.

Huidige situatie en wens Rijkswaterstaat voor overdracht beheer veerstoeppen

Het ponton en loopbrug aan de Maassluiszijde zijn (binnenkort) in eigendom en beheer bij de provincie Zuid-Holland en het ponton en loopbrug aan de Rozenburgzijde zijn in eigendom en beheer bij de gemeente Rotterdam. Rijkswaterstaat is beheerder van de huidige veerstoeppen en heeft in het voorjaar van 2024 aangegeven het beheer van de veerstoeppen aan de provincie te willen overdragen als het besluit over de toekomst van het veer is genomen door GS en PS. Het groot onderhoud dat in 2028 is gepland gaat Rijkswaterstaat niet meer uitvoeren. Dit gegeven is betrokken bij de nadere uitwerking van de aanlanding- en oplaadsituatie. Royal Haskoning/DHV heeft in opdracht van provincie Zuid-Holland een inspectie gedaan van zowel de pontons, loopbruggen en veerstoeppen en omgeving. Voor de pontons en loopbruggen zijn aandachtspunten aangegeven. Voor de veerstoeppen die in 1968 zijn aangelegd is een duikinspectie uitgevoerd. De constructie van de veerstoeppen is nog goed, de constructie kan nog minstens 30 jaar mee en voldoet aan de wettelijke eisen. Voor het veerplein zijn enkele aandachtspunten aangegeven.

Varianten veerinfrastructuur

Algemene eisen voor de veerinfrastructuur

Voor de nieuwe veerinfrastructuur zijn de eisen als volgt:

- Duurzaamheid: laadinfrastructuur nodig i.v.m. toekomstig batterij-elektrische veerpont
- Toegankelijkheid: voor mindervaliden (rolstoel, scootmobiel) en veerinfrastructuur is zodanig gedimensioneerd dat passagiers en voertuigen snel de veerpont op en af kunnen

- Veiligheid: voldoen aan de nautische regelgeving en omstandigheden (getijden, wind, stroming)

Onderstaand wordt nader ingegaan op de eisen van de benodigde laadinfrastructuur de stroming aan de Maassluiszijde.

In hoofdstuk 6 is aangegeven dat een batterij-elektrische veerpont volledig uitstootvrij en betrouwbaar is. Vanuit dit uitgangspunt is laadinfrastructuur nodig. Er is alleen aan de Maassluisse kant op dit moment voldoende netcapaciteit, aan de Rozenburgse kant is pas op zijn vroegst 2030 weer netcapaciteit voor grootverbruikers. Uit onderzoek van C-Job Naval Architects is gebleken dat laadinfrastructuur aan één zijde voldoende is. Er is zekerheid over levering van stroom door Stedin.

Zoals in hoofdstuk 6 is geconstateerd is een belangrijk aandachtspunt bij een keuze voor een variant autoveer de wijze van aanlanding op de veerstoepen. Als gevolg van de flinke stroming aan de Maassluiszijde en de open aanmeersituatie dwars op de stroom gebruikt het huidige autoveer circa 50% van zijn vermogen om de veerpont in Maassluis aan de wal de houden. Vanuit de ambitie voor een volledig elektrische veerpont met een zo efficiënt mogelijke batterij is een optimalisatie onderzocht waarbij de veerpont bij het aanmeren vermogen spaart met een andere vormgeving van de veerstoepen (een aanmeerfuik, een strekdam of aanlanden in een kom om zo minder last van de stroming te hebben).

Varianten veerinfrastructuur voor klein autoveer

Er zijn schetsontwerpen opgesteld van varianten veerinfrastructuur die passen bij variant 2B. Klein autoveer en de sterke stroming aan de Maassluiszijde. Hiervoor zijn verschillende optimalisaties ontworpen. De nautische aspecten van de varianten zijn besproken met de kapiteins van de huidige veerdienst. In alle varianten is de bekabeling van de laadvoorziening(en) naar het middenspanningstation aan de Maassluiszijde opgenomen in de kostenraming. Bij de varianten 1, 2 en 3 is het behoud van de huidige nachtsteiger nodig, zodat de veerpont op een veilige afgesloten locatie kan opladen.

De varianten veerinfrastructuur zijn:

- **Variant 1. Vaste veerstoepen:** huidige veerstoepen aanpassen voor aanmeren smaller autoveer, 6 laadvoorzieningen aan Maassluiszijde (op elke veerstoep 1 laadvoorziening), opknappen voorzieningen op veerpleinen, huidige pontons afvoeren en slopen.
- **Variant 2. Vaste veerstoepen met fuikconstructies:** door het aanbrengen van fuikconstructies heeft de veerpont bij het aanmeren minder last van de zijwaartse stroming aan de Maassluiszijde en wordt de veerpont beter op positie gehouden. Naast het plaatsten van de fuikconstructies zijn de maatregelen hetzelfde als bij variant 1.
- **Variant 3. Enkele aanleginrichting met fuikconstructie:** Door de aanleg van een beweegbare brug voor het op- en afrijden kan in deze variant worden volstaan met 1 aanleginrichting op de veerstoepen, die bij alle waterstanden bruikbaar is. Ook hier is een fuikconstructie aan beide zijden ontworpen om het effect van de stroming bij aanmeren te verminderen. In deze variant is maar 1 laadvoorziening aan Maassluiszijde nodig. De overige maatregelen zijn hetzelfde als bij variant 1.
- **Variant 4. Ponton met autobrug:** in deze variant komt een nieuwe autorijbrug uit op een ponton waar het autoveer kan aanmeren. I.v.m. nautische situatie en veilig aanmeren liggen de autobrug en ponton min of meer parallel aan de veerstoepen. De

draaihoek van de oprit van de autorijbrug is zo gedimensioneerd dat een tractor met aanhanger meekan. I.v.m. de draagkracht van de autorijbrug kunnen alleen voertuigen tot maximaal 35 ton mee. In deze variant is één laadvoorziening aan Maassluiszijde nodig. Voor het aanmeren zijn aan beide zijde geleide- en aanmeerpalen nodig.

Daarnaast opknappen voorzieningen op veerpleinen en huidige pontons afvoeren en slopen

- **Variant 5. Combinatie ponton Maasluis-vaste veerstoep Rozenburg:** combinatie van variant 1 en variant 4. Omdat aan de Rozenburgzijde minder stroming en ook geen laadvoorziening nodig is, is behouden en opknappen van de huidige situatie met de vaste veerstoepen voldoende (variant 1). Aan de Maassluiszijde, waar wel sprake is van zijwaartse stroming en een laadvoorziening nodig is de variant 4 toegepast. I.v.m. de draagkracht van de autorijbrug kunnen alleen voertuigen tot maximaal 35 ton mee.

Verwachte investerings- en beheerslasten varianten veerinfrastructuur (incl. laadinfrastructuur)

In bijlage 4 zijn de uitgebreide kostenramingen voor de verschillende varianten veerinfrastructuur (incl. laadinfrastructuur) opgenomen. De kostenramingen (prijsspeil 2025) hebben een opslag van 35% als onzekerheidsmarge. Naast de eenmalige investeringskosten zijn ook de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud opgenomen uitgaande van een levensduur van minimaal 30 jaar van de veerinfrastructuur. In de onderstaande tabel zijn de kosten aangegeven.

Varianten veerinfrastructuur voor klein autoveer	Investeringskosten	Jaarlijkse onderhoudskosten
1. Vaste veerstoepen	€ 5.199.000	€ 282.000
2. Vaste veerstoepen met fuikconstructies	€ 9.586.000	€ 344.000
3. Enkele aanleginrichting met fuikconstructie	€ 12.891.000	€ 288.000
4. Ponton met autobrug	€ 9.972.000	€ 174.000
5. Combinatie ponton Maasluis-vaste veerstoep Rozenburg	€ 6.773.000	€ 157.000

Beoordeling en voorkeursvariant

Beoordeling

Aan het begin van dit hoofdstuk zijn de eisen genoemd waaraan nieuwe veerinfrastructuur aan moet voldoen. Dit zijn:

- Duurzaamheid: laadinfrastructuur nodig i.v.m. toekomstig batterij-elektrische veerpont
- Toegankelijkheid: voor mindervaliden (rolstoel, scootmobiel) en veerinfrastructuur is zodanig gedimensioneerd dat passagiers en voertuigen snel op en af de veerpont kunnen
- Veiligheid: voldoen aan de nautische regelgeving en omstandigheden (getijden, wind, stroming)

Bij de beoordeling is de eis toegankelijkheid onderscheidend in de varianten, naast de kosten. Daarnaast zijn ook de nautische aspecten relevant en de beschikbaarheid van voldoende elektriciteit. Bij de beoordeling is bekeken of de betreffende doelgroep gebruik kan maken van

de variant veerinfrastructuur en in een periode van grote drukte er geen opstoppen kunnen zijn bij het afgaande en opgaande verkeer. In onderstaande tabel staat de beoordeling.

Veer- infrastructuur	voet- gangers	rolstoelen / scoot- mobielen	fiets / brom- fiets / scooter	brom- mobielen	auto / bestel- bus	motor	vracht- wagens / bussen / landbouw- voertuigen (<35 ton)	vracht- wagens / zwaar verkeer / landbouw- voertuigen (>35 ton)
t.b.v. 2B. Klein autoveer								
<i>huidige veerstoepen</i>								
1. vaste veerstoepen								
2. fuik- constructies								
3. beweegbare brug								
4. ponton met rijbrug								
5. combi- variant								



voldoet aan toegankelijkheidseis

voldoet aan toegankelijkheidseis (toegang is mogelijk, maar niet optimaal)

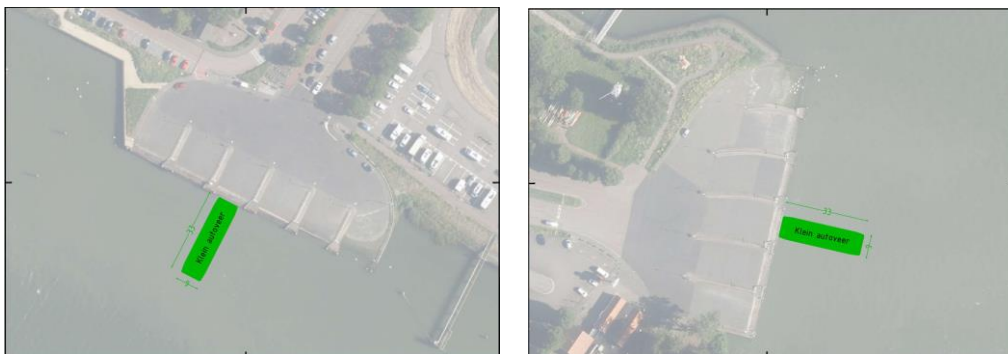
voldoet niet aan toegankelijkheidseis

Conclusies op basis van de beoordeling zijn:

- Bij de variant 4. Ponton met rijbrug en variant 5. de combivariant scoren negatief: Vanwege de maximale draagkracht van de rijbrug kunnen niet hele zware motorvoertuigen niet mee. Daarnaast kan de haakse bocht bij de rijbrug leiden tot onoverzichtelijke en onveilige situatie. Ook doordat alle gebruikersgroepen via één rijbaan de veerpont af en op moeten kan dit leiden tot onveilige situaties
- Variant 2. Vaste veerstoepen met fuikconstructies scoren ook negatief om nautische redenen. De kapiteins van de huidige veerdienst hebben aangegeven dat het lastig aanmeren is in een fuikconstructie met een sterke zijstrooming aan de Maassluiszijde. Optimalisatie zou kunnen zijn om dan de fuiken wat breder te maken, maar dan verliezen ze weer hun functie.
- Variant 3. Enkele aanleginrichting met fuikconstructie: scoort ook negatief. Aan de Rozenburgzijde is op dit moment geen netcapaciteit voor de beweegbare brug. Als de beweegbare brug kapot is of in onderhoud is er geen alternatief om op de veerpont te komen. Daarom is deze variant bij voorbaat niet geschikt voor de Rozenburgzijde.

Voorkeursvariant

Blijft uiteindelijk over variant 1. Vaste veerstoepen. Ondanks de verschillende optimalisaties bij de andere varianten hebben deze allemaal bepaalde nadelen ten opzichte van de huidige situatie. Naar aanleiding van deze conclusie is er in het schetsontwerp van variant 2B Klein autoveer extra batterijcapaciteit toegevoegd, waardoor er voldoende vermogen is voor de zijstroming aan de Maassluiszijde.



Schetsontwerp van variant 1. Vaste veerstoepen met de situatie aan de Maassluiszijde (links) en Rozenburgzijde (rechts) (Bron: Royal Haskoning/DHV)

Slotbeschouwing

Na de beoordeling van de veerponten en bijbehorende veerinfrastructuur is in de onderstaande tabel een vergelijking weergegeven van alle kosten van een fiets-voetveer en een klein autoveer. Bij het fiets-voetveer is de meeste optimale veerinfrastructuur genomen, het ponton langs de veerstoeep (variant 3B in het onderzoeksrapport van Haskoning). Deze variant is ook toegankelijk voor brommobielen.

Veerpont	Fiets-voetveer			Klein autoveer		
Kosten / opbrengsten (prijsspeil 2025)	Investeringskosten	Jaarlijkse kosten	Kosten 30 jaar	Investeringskosten	Jaarlijkse kosten	Kosten 30 jaar
A. exploitatiebijdrage		€ 1.010.000	€ 30.300.000		€ 1.095.000	€ 32.850.000
Investing veerpont	€ 3.600.000			€ 6.150.000		
B. afschrijvingslasten veerpont		€ 120.000	€ 3.600.000		€ 205.000	€ 6.150.000
Veerinfrastructuur	Ponton langs veerstoeep			Vaste veerstoeppen		
Investing veerinfra	€ 4.456.000			€ 5.199.000		
C. afschrijvingslasten veerinfra		€ 148.533	€ 4.456.000		€ 173.300	€ 5.199.000
D. gemiddelde jaarlijkse onderhoudskosten		€ 150.000	€ 4.500.000		€ 282.000	€ 8.460.000
TOTAAL (A+B+C+D)		€ 1.428.533	€ 42.856.000		€ 1.755.300	€ 52.659.000
verschil fiets-voetveer-klein autoveer		€ 326.767	€ 9.803.000			

Er is een financieel verschil tussen de variant fiets-voetveer en klein autoveer (in totaal € 326.767 per jaar en € 9.803.000 over 30 jaar). De variant klein autoveer heeft echter meer maatschappelijk toegevoegde waarde, omdat in deze variant ook landbouwvoertuigen mee kunnen die geen alternatief op korte afstand hebben en snelverkeer dat van het veer gebruik wil maken.

Hoofdstuk 8: Varianten sturingsmodel, beoordeling en voorkeursvariant

In de [Rapportage Terugblik en geleerde lessen veer Maassluis-Rozenburg](#) (24 oktober 2023) is de aanbeveling opgenomen dat *'Het maatschappelijk belang van de veerdienst moet prevaleren. De provincie zoekt als dat nodig is, hiervoor de juridische en financiële ruimte op'*. Bij de bespreking van de 'geleerde lessen' door Provinciale Staten kwam de wens naar voren om in de toekomstverkenning aandacht te besteden aan andere mogelijkheden om de organisatie van de veerdienst vorm te geven. Met name de optie om de veerdienst in eigen beheer uit te voeren werd hierbij genoemd, dit ook gelet op de ervaringen van andere opdrachtgevers van veerdiensten in den lande.

Bij de keuze voor een sturingsmodel gaat het om het scheppen van de voorwaarden om te komen tot een zo goed mogelijk resultaat gezien vanuit het maatschappelijk belang, voor de provincie en voor de gebruikers van het veer. In deze toekomstverkenning wordt een advies gegeven over het sturingsmodel vanuit de provincie als opdrachtgever van de veerdienst waarbij er naar verwachting de meeste kans is op een continue dienstregeling. Daar komt de aanschaf van een nieuwe veerpont bij, omdat het huidige autoveer Blankenburg verouderd is en te groot voor de huidige vervoersvraag en daarnaast niet duurzaam is.

In de [Rapportage Terugblik en geleerde lessen veer Maassluis-Rozenburg](#) (24 oktober 2023) is de aanbeveling opgenomen dat *'Het maatschappelijk belang van de veerdienst moet prevaleren. De provincie zoekt als dat nodig is, hiervoor de juridische en financiële ruimte op'*. Bij de bespreking van de 'geleerde lessen' door Provinciale Staten kwam de wens naar voren om in de toekomstverkenning aandacht te besteden aan andere mogelijkheden om de organisatie van de veerdienst vorm te geven. Met name de optie om de veerdienst in eigen beheer uit te voeren werd hierbij genoemd, dit ook gelet op de ervaringen van andere opdrachtgevers van veerdiensten in den lande.

Varianten van het sturingsmodel

De volgende hoofdvarianten van het sturingsmodel zijn onderzocht:

- **Variant 1: Alles naar de markt:** In deze variant besteedt de provincie de exploitatie van de veerdienst aan middels een Europese aanbesteding en vraagt de exploitant de veerpont te verzorgen en in eigendom te nemen. Na afloop van het contract draagt de exploitant de veerpont over naar de opvolgende exploitant. Vanaf 2008 heeft de provincie de exploitatie aanbesteed middels een Europese aanbesteding. Gezien de ervaringen met de aanbestedingen van de exploitatie van de veerdienst in het verleden, bij andere veerdiensten en de problemen die er zijn ontstaan bij het veer Maassluis-Rozenburg zijn er in de 'geleerde lessen' een aantal aanbevelingen geformuleerd ten aanzien van de opzet van een aanbesteding van de exploitatie. Deze zullen worden toegepast in geval van een aanbesteding van de exploitatie. Het uitgangspunt in deze variant is dat een exploitant het exploitatierisico van de veerdienst draagt en ook verantwoordelijk is voor onderhoud en reparatie van de veerpont. In het geval dat er risico's zijn die lastig zijn te overzien, zal de toekomstige exploitant rekenen met een relatief hoge risico-opslag, hetgeen prijsverhogend werkt. Het kan dan voordeliger zijn om een dergelijk risico te delen tussen de provincie en de marktpartij, in casu de tegenvallers en de meevallers.

- **Variante 2: De provincie wordt eigenaar en financier van de veerpont:** In deze variant financiert de provincie de veerpont en wordt de eigenaar, zodat de toekomstige exploitant niet hoeft te investeren in de aanschaf van een nieuwe veerpont. Het verwerven van een veerpont is kapitaalintensief en werpt een drempel op voor marktpartijen om in te schrijven voor de exploitatie van het veer. Ook bij het veer Maassluis-Rozenburg bleek dat de exploitant uiteindelijk niet in staat was om de afgesproken nieuwe veerpont te verwerven. In de 'geleerde lessen' is de aanbeveling opgenomen dat het te overwegen dat de provincie de veerpont zelf verwerft. De exploitatie van de veerdienst wordt in dat geval separaat aanbesteed. In dit scenario wordt de provincie eigenaar van de veerpont en verhuurt deze aan de toekomstige exploitant. Dat is vergelijkbaar met de huidige situatie waarbij de provincie de veerpont Blankenburg uit het faillissement heeft gekocht en deze verhuurt aan de huidige exploitant. Deze wordt dan ook verantwoordelijk gesteld voor het beheer en onderhoud en bijvoorbeeld het verzekeren van de veerpont. De provincie kan externe deskundigheid inhuren om toe te zien op het invullen van de onderhoudsplicht, zoals nu ook gebeurt.
- **Variante 3: De provincie organiseert de veerdienst in eigen beheer:** Naast de optie van het aanbesteden van de exploitatie kan de veerdienst ook in eigen beheer worden uitgevoerd. Dat betekent dat de werknemers van de veerdienst werknemers van de provincie worden en onder de provinciale CAO vallen. Op deze wijze wordt de uitvoering van de veerdienst een provinciale activiteit, zoals bij de buitendienstmedewerkers. Een voorbeeld van deze opzet vormt Riveer, een volledig onderdeel van de gemeente Gorinchem, die een aantal veerdiensten exploiteert in de omgeving van de gemeente Gorinchem. Een variant hierop is het oprichten van een zogenaamde veren BV, waar de opdracht gevende overheid 100% eigenaar van is en die het personeel in dienst heeft. Indien het veer wordt geëxploiteerd door een Veren BV zal de provincie de exploitatie echter op enige wijze moeten bekostigen; de exploitatie is immers niet kostendekkend. Deze bekostiging kan plaatsvinden op basis van een privaatrechtelijke dienstverleningsovereenkomst of in de vorm van subsidie. Op grond van de Aanbestedingswet 2012 kan een dienstverleningsovereenkomst op grond van 'inbesteding' (i.e. zonder aanbesteding) aan een eigen Veren BV worden verleend. Bijvoorbeeld de provincie Zeeland heeft voor deze optie gekozen, nadat een eerdere aanbesteding mislukte.

Marktoriëntatie veer Maassluis-Rozenburg

Om een beeld te krijgen hoe de marktpartijen aankijken tegen de veerdienst en adviezen over de aanpak zijn de afgelopen periode gesprekken gevoerd met veerexploitanten en scheepswerven. Er is gesproken met de veerdienst Schoonhoven, GVB Veren, Damen, Holland Shipyards, Wagenborg, Doeksen, Kooiman Marine Group, Riveer, de gemeente Amsterdam en de provincie Zeeland. Hieronder staan de bevindingen die voortkomen uit deze gesprekken.

Bevinding met betrekking tot de exploitatie van de veerdienst:

- Naar verwachting is er een beperkte belangstelling uit de markt voor de exploitatie, afhankelijk van contractvoorwaarden en risico's en de omvang (relatief kleine omvang).

- Een autoveer is interessanter voor marktpartijen dan een fiets-voetveer, vanwege een interessantere business case met meer mogelijkheden voor het behalen van een rendement.
- Leg risico's niet eenzijdig bij de markt als deze niet goed zijn te overzien.
- Organiseer de exploitatie eventueel in eigen beheer, voor meer controle, flexibiliteit en continuïteit.
- Optimale contractlengte is 10 tot 15 jaar. De toekomstige exploitant heeft tijd nodig om tot een goed functionerende operatie te komen en een rendement te kunnen realiseren.

Bevindingen met betrekking tot de veerpont:

- Er is verwachte belangstelling bij scheepswerven voor de bouw van een elektrische veerpont. Er kunnen flinke prijsverschillen zijn, dus een aanbesteding is aan te raden.
- De design, bouw en testperiode van nieuwe veerpont bedraagt naar verwachting in totaal zo'n 2 jaar.
- Betrokkenheid van de exploitant is van belang bij de designfase en bij de afbouw van de veerpont, of schakel in ieder geval de juiste deskundigheid in als sparringpartner voor de werf die de pont bouwt.
- Meest logisch is dat de provincie uiteindelijk eigenaar wordt van de veerpont en deze financiert.
- Hoge financieringslasten voor de veerpont, met name elektrische, kunnen een belangrijke drempel vormen.

Bevindingen met betrekking tot duurzaamheid en de laadoplossing

- Een batterij elektrische oplossing kan worden beschouwd als een bewezen techniek, de scheepswerven hebben ruime ervaring hiermee en ook in de praktijk werkt dit goed.
- Maak één partij verantwoordelijk voor de laadoplossing op de wal en de interface met de veerpont. Dat kan bijvoorbeeld de scheepswerf zijn of een partij die hier ervaring mee heeft. De stroomaansluiting en de benodigde vergunningen regelt de provincie zelf het beste zelf.

Beoordeling en voorkeursvariant

Beoordeling sturingsmodel

We onderscheiden de volgende criteria bij de afweging over het sturingsmodel:

1. Mate waarin het sturingsmodel naar verwachting leidt tot voldoende inschrijvingen
2. Juridische toets: passend binnen de regelgeving
3. Betrokkenheid exploitant bij ontwerp en bouw van de veerpont
4. Financiële risico's exploitatie en veerpont
5. Expertise en capaciteit provincie, voorbereiding en exploitatiefase

Hieronder wordt elke variant beoordeeld op genoemde criteria:

1. Zijn er voldoende inschrijvingen te verwachten

Vanuit de marktoriëntatie is het de verwachting dat er een beperkte belangstelling in de markt zal zijn voor een integrale aanbesteding van exploitatie, inclusief een nieuwe veerpont, wanneer de exploitant de veerpont zelf financiert. De investering in een nieuwe veerpont is kapitaalintensief en voor veel potentiële exploitanten is dit een drempel of niet haalbaar. Dat

betekent dat er in deze variant een reële kans is dat de aanbesteding leidt tot weinig tot geen inschrijvers en mogelijk relatief dure aanbiedingen. Het wegnemen van de investeringsdrempel leidt naar verwachting wel tot belangstelling uit de markt.

Conclusie: Variant 1 levert een reëel risico dat de aanbesteding kan mislukken. Een aanbesteding van alleen de exploitatie in variant 2 is meer kansrijk. Bij variant 3 is alleen sprake van de aanbesteding van de veerpont, daar worden geen risico's bij verwacht.

2: Juridische toets: passend binnen de regelgeving

De Europese aanbesteding van de exploitatie en of de aanschaf van een veerpont vallen binnen de juridische kaders van het aanbestedingsrecht en passen binnen de regelgeving. Variant 1 en 2 zijn zondermeer passend.

Wanneer de provincie de veerexploitatie wil onderbrengen in een 'eigen' Veren BV zal zij in beginsel de volgende acties moeten ondernemen:

- a. Oprichting Veren BV
- b. Verlening exploitatieopdracht en/of subsidie aan Veren BV
- c. Aanschaf veerpont
- d. Aanname/overname personeel

Indien de veerexploitatie wordt ondergebracht in een eigen tak van dienst kunnen de eerste twee stappen worden overgeslagen. Er zijn geen juridische beletsels om de veerexploitatie vanuit een tak van dienst te organiseren.

Bij de oprichting van een eigen Veren BV moet de Provincie voldoen aan de Provinciewet en aan de Financiële verordening provincie Zuid-Holland 2021 ("Financiële verordening").

Artikel 158 lid 2 Provinciewet bepaalt:

"2. Gedeputeerde staten besluiten slechts tot de oprichting van en de deelneming in stichtingen, maatschappen, vennootschappen, verenigingen, coöperaties en onderlinge waarborgmaatschappijen, indien dat in het bijzonder aangewezen moet worden geacht voor de behartiging van het daarmee te dienen openbaar belang. Het besluit wordt niet genomen dan nadat provinciale staten een ontwerp-besluit is toegezonden en in de gelegenheid zijn gesteld hun wensen en bedenkingen ter kennis van gedeputeerde staten te brengen."

In artikel 4.30 van de Financiële verordening provincie Zuid-Holland 2021 is vastgelegd welke gegevens het in artikel 158 lid 2 Provinciewet genoemde ontwerp-besluit, dat moet worden voorgelegd aan Provinciale Staten, in ieder geval moet bevatten. Het betreft onder meer: een beschrijving van het publiek belang, het provinciaal doel en het te bereiken resultaat, de benodigde financiële middelen, een exitstrategie, en een juridische analyse (o.a. staatssteun, mededinging en aanbesteding).

Als de provincie een eigen Veren BV wil oprichten, zal zij dus goed moeten kunnen motiveren waarom dit 'bijzonder aangewezen' is en waarom het veer niet kan worden geëxploiteerd door een eigen dienst binnen de provincie (althans waarom dit niet wenselijk is). Afhankelijk van de motivatie zijn beide vormen mogelijk. Een Veren BV sluit aan bij het beleid van de provincie aangaande 'verbonden partijen' zoals dat nu praktijk is binnen de provincie. Voor een Veren BV zal verder een directeur moeten worden aangesteld en bijvoorbeeld een jaarrekening moeten worden opgemaakt.

Op grond van de Aanbestedingswet 2012 kan een dienstverleningsovereenkomst op grond van 'inbesteding' (i.e. zonder aanbesteding) aan een eigen Veren BV worden verleend en een exploitatiebijdrage worden verstrekt. Het voorgaande is niet aan de orde als het veer wordt geëxploiteerd door een eigen tak van dienst. De provincie kan immers geen overeenkomst sluiten met (of subsidie verlenen aan) zichzelf.

De Veren BV of eigen dienst van de provincie zal personeel nodig hebben om het veer te exploiteren. Het ligt daarom voor de hand dat de Veren BV of de provincie zal proberen het huidige personeel in dienst te nemen voor zover in de nieuwe opzet noodzakelijk. Mogelijk is er ook sprake van een overgang van onderneming, maar dat moet nog verder worden onderzocht.

De Veren BV is naar verwachting een aanbestedende dienst (meer specifiek een publiekrechtelijke instelling) en zal daarom de eventuele aanschaf van een veerpont Europees moeten aanbesteden. Dat geldt ook voor de opzet met een tak van dienst.

Conclusie: alle drie de varianten passen binnen de regelgeving en het provinciale beleid, mits deugdelijk gemotiveerd.

3. Betrokkenheid exploitant bij ontwerp en bouw van de veerpont

Zowel vanuit de veerexploitanten als vanuit de scheepswerven wordt het belang aangegeven van de betrokkenheid van de exploitant bij het detailontwerp en de bouw van de veerpont. De exploitant gaat immers met de veerpont varen en heeft belang bij een passend, robuust en betrouwbare veerpont. In het verwervingsproces zijn prijs en kwaliteit bij de offerte van de veerpont van belang, in een goede verhouding tot elkaar. Een doordachte aanbesteding of inkoop met kennis van zaken van het ontwerp en bouw van de veerpont kan hier ook een bijdrage aan leveren.

In variant 1 is de betrokkenheid van de exploitant gewaarborgd bij het bestellen en ontwikkelen van de veerpont. In variant 3 is de provincie zelf de exploitant, al dan niet met een Veren BV. Het is dan wel zaak om de huidige kennis die aanwezig is bij de veerdienst in te kunnen zetten bij de keuzes rond de veerpont.

In variant 2 is de situatie meer complex. In het geval dat de provincie zowel de exploitatie als de veerpont zelf aanbesteed is er een afstemmingsvraagstuk. Vanuit de gesprekken kwamen hierover verschillende adviezen. Enerzijds werd gesteld dat het van belang is om eerst de exploitant te werven en de beoogde exploitant te betrekken bij de aanbesteding van het ontwerp en bouw van de veerpont. Het nadeel is dat de exploitant een inschrijving moet doen zonder de exacte eigenschappen van de veerpont te kennen. Anderzijds wordt ook geadviseerd eerst het ontwerp en bouw van de veerpont aan te besteden, zodat de exploitant daar zijn aanbidding op kan baseren. In dit scenario zal de provincie deskundigheid moeten inhuren vanuit het perspectief van de exploitatie. In de beide scenario's huurt de exploitant de veerpont van de provincie en is ook verantwoordelijk voor beheer en onderhoud, net als in de huidige situatie met de veerpont Blankenburg.

Dit overziende kan gedacht worden aan de constructie waarbij de exploitant de veerpont bestelt, de provincie deze financiert en bij oplevering en na een kwaliteitskeuring ook eigenaar wordt.

Conclusie: In variant 1 is de betrokkenheid van de exploitant gewaarborgd bij het bestellen en ontwikkelen van de veerpont. In variant 3 kan de huidige kennis bij het veer worden benut. In variant 2 is de uitdaging groter, maar kan worden ingevuld door de exploitant de veerpont te laten bestellen, waarbij de provincie deze financiert en uiteindelijk ook de eigenaar is.

4. Financiële risico's exploitatie en veerpont

In variant 1, ervan uitgaande dat de aanbesteding slaagt, liggen de financiële risico's in principe bij de exploitant. In de marktoriëntatie kwam naar voren dat het kan bijdragen aan een goed aanbestedingsresultaat wanneer de provincie bepaalde risico's meedeelt, die de exploitant lastig kan beïnvloeden. Zo zijn de kaartverkoop opbrengsten lastig te beïnvloeden en te voorspellen. De aanschaf van de veerpont is inbegrepen in de bieding en de financiële risico's van de veerpont liggen dan ook bij de exploitant. Het is van belang dat er in het bestek een goed evenwicht tussen prijs en kwaliteit wordt uitgevraagd, zodat de robuustheid van het aanbod en hiermee de continuïteit van de veerdienst is gewaarborgd, tegen een marktconforme prijs.

In variant 2 is er in het geval van de inkoop door de exploitant en overname door de provincie van belang dat de exploitant een prikkel heeft te komen tot een kwalitatief goede en marktconform geprijsde veerpont. In variant 3 liggen de financiële risico's geheel bij de provincie. Voor de exploitatie betekent dit dat tekorten of tegenvallers die ontstaan voor rekening van de provincie zijn. Door de aanbesteding van de veerpont door de provincie of door de exploitant kan er een marktconforme prijs voor de veerpont worden verwacht. Wanneer de werknemers van de veerdienst in dienst komen van de provincie, zullen de loonkosten naar verwachting hoger komen te liggen door een duurdere provinciale CAO. Verder leidt een Veren BV tot een grotere administratieve last, door de rapportageverplichting en de inzet van een accountant die ermee samenhangt. Het opzetten van een eigen apparaat of Veren BV voor één veerdienst is verder niet heel doelmatig door de afwezigheid van schaalvoordelen. Verder is de inrichting van een Veren BV een meer flexibele oplossing dan een tak van dienst, aangezien, het personeel in de toekomst desgewenst gemakkelijker kan overgaan naar een marktpartij.

Conclusie: Bij variant 1 en 2, een aanbesteding van de exploitatieovereenkomst, liggen de financiële risico's in principe bij de ondernemer, al is het aan te bevelen dat de provincie bepaalde financiële risico's voor de exploitatie deelt met de exploitant of zelf draagt. Bij variant 2 ligt er een financieel risico met betrekking tot de veerpont ook bij de provincie.

In variant 3, wanneer de veerdienst in eigen beheer wordt uitgevoerd, liggen de financiële risico's geheel bij de provincie. Het in dienst nemen van het veerpersoneel zal naar verwachting leiden tot een wat duurdere exploitatie door hogere personeelskosten. Er worden daarnaast synergievoordelen gemist, die een wat grotere veerexploitant wel heeft ten aanzien van de inzet van personeel en de uitwisseling van materieel.

5. Expertise en capaciteit provincie, voorbereiding en exploitatiefase

In variant 1 en 2 dient de aanbesteding goed te worden voorbereid, gebruik makend van de 'lessons learned' die zijn opgetekend. Daarmee heeft de provincie ervaring, waarbij er gebruikelijke ondersteuning wordt ingehuurd voor de begeleiding van de aanbesteding. Het contractbeheer is een reguliere taak die nu ook wordt uitgevoerd.

In variant 2 is het van belang vanuit de provincie toezicht te houden op het design, de bouw en de testfase van de veerpont. Hiervoor kan de provincie ook expertise inhuren

In variant 3 dient de provincie zelf de capaciteit en kennis in huis te halen om de veerexploitatie te organiseren en de veerpont aan te besteden. Er zijn hierbij geen schaalvoordelen, aangezien de provincie maar één veerdienst onder haar hoede heeft. Het ligt in de rede om zoveel mogelijk het personeel dat nu bij de veerdienst betrokken is daarvoor in dienst te nemen of onder te brengen in een Veren BV. De provincie heeft deze kennis en capaciteit niet zelf in huis. Het moet nog verder worden uitgezocht of hier sprake is van een overgang van onderneming. Een Veren BV kent ook administratieve verplichtingen, zoals het opstellen van een jaarrekening. Ook kan worden gedacht aan het 'brugwachters' model, waarbij de provincie personeel inhuurt. De provincie blijft dan eindverantwoordelijk voor de veerdienst en het beheer en onderhoud van de veerpont.

Conclusie: In variant 3 organiseert de provincie de veerdienst in eigen beheer, waardoor de kennis en capaciteit in huis dient te worden gehaald of (deels) ingehuurd voor zowel de voorbereiding als ook de uitvoering / exploitatie van de veerdienst. Variant 1 en 2 vergen alleen de aanvullende kennis en capaciteit in de voorbereidingsfase, waarbij er in variant 2 expertise nodig is om toezicht te houden op de bouw van de veerpont.

Voorkeursvariant sturingsmodel

Het doel is te komen tot een toekomstvaste veerdienst die voor een langere periode op een betrouwbare en economisch doelmatige wijze de veerverbinding kan uitvoeren.

Het onderstaande schema vat de bevindingen bondig samen.

Variant / Criterium	1. Exploitatie en veerpont integraal aanbesteed	2. Provincie financier en eventueel eigenaar veerpont	3. Veerdienst in eigen beheer
Voldoende inschrijvingen	Groot risico	Laag risico	Niet van toepassing
Passend in de regelgeving	Ja	Ja	Ja, mits gemotiveerd
Betrokkenheid exploitant bij ontwerp en bouw veerpont	Ja	Afhankelijk van invulling, eventueel expertise inhuren	Ja
Financiële risico's exploitatie en veerpont	Grotendeels bij exploitant	Grotendeels bij exploitant, t.a.v. de veerpont deels ook bij de provincie	Geheel bij provincie en naar verwachting hogere personeelslasten en administratieve lasten
Expertise en capaciteit provincie, voorbereiding en exploitatiefase	Kennis en expertise inhuren in voorbereidingsfase	Kennis en expertise inhuren in voorbereidingsfase	Kennis en expertise inhuren in voorbereidingsfase, zelf organiseren uitvoeringsfase/ exploitatie veerdienst

De meest fundamentele afweging is of de provincie de exploitatie(overeenkomst) van de veerdienst gaat aanbesteden of dat deze in eigen beheer zal worden georganiseerd, als tak van dienst of met een Veren BV. Uiteen is gezet dat er bij een integrale aanbesteding van de exploitatie en de veerpont er naar verwachting een aanzienlijk risico is dat er weinig tot geen marktconforme inschrijvingen zullen komen. De verwachting is dat een aanbesteding waarbij de provincie de veerpont financiert en in eigendom neemt kansrijker is. Het inrichten van een eigen tak van dienst of een Veren BV is juridisch een optie, mits goed gemotiveerd, maar vergt zoals beschreven de nodige interne voorbereidingen en de administratieve verplichtingen. Het in dienst nemen van het veerpersoneel leidt tot hogere kosten en minder flexibiliteit.

Conclusie: Gezien de verwachting dat een integrale aanbesteding naar verwachting niet zal leiden tot een goed aanbestedingsresultaat, gaat de voorkeur uit naar variant 2, waarbij de provincie de exploitatie aanbesteedt en de veerpont financiert en in eigendom neemt. Mocht de aanbesteding van de exploitatie geen succes worden, kan alsnog gekozen worden voor het uitvoeren van de veerdienst in eigen beheer. De belangrijkste nadelen van deze variant zijn dat de verantwoordelijkheid en de risico's voor de veerexploitatie geheel bij de provincie komen te liggen, er meer administratieve lasten zijn en de kosten naar verwachting hoger liggen.

Bijlagen:

1. Gebruikersonderzoek veerdienst Maasluis-Rozenburg (Mobycon)
2. Studie veervarianten Toekomstverkenning Veerdienst Maasluis-Rozenburg (C-Job Naval Architects)
3. Variantenstudie veerinfrastructuur Toekomstverkenning Veerdienst Maassluis-Rozenburg (Royal Haskoning/DHV)