

# Provinciale Staten

Gedeputeerde  
belast met  
behandeling: dhr. A.J. van der Maas

Vergadering PS: 01 april 2022  
Nr: [117320](#)  
Agenda nr:  
Vergadering GS: 08 februari 2022  
Nr: 108467

Onderwerp: Uitkomsten marktconsultatie Westerschelde Ferry

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

## Samenvatting:

*Op 7 december 2018 is door uw Staten het Statenvoorstel "Toekomstverkenning en exploitatie Westerschelde Ferry" vastgesteld waarin is vastgelegd dat in 2021 een marktconsultatie zal plaats vinden naar de dan geldende marktomstandigheden. Dit met het oog op het einde van de huidige concessie per 31 december 2023. Middels het voorliggende voorstel wordt hier invulling aan gegeven.*

*Onder begeleiding van adviesbureau Panteia/MuConsult is de marktconsultatie uitgevoerd. Deze bestond uit een schriftelijke ronde na een aankondiging op TenderNed en Negometrix, en aanvullende gesprekken met marktpartijen. Dit heeft geresulteerd in twee eindproducten: i. een feitelijk verslag van de resultaten van de marktconsultatie en ii. een adviesrapport met daarin een analyse van de resultaten van de marktconsultatie en een advies over de toekomstige strategie voor de oeververbinding.*

*Uit de onderzoeksvraag of de markt mogelijkheden ziet om vanaf 2024 de veerverbinding tussen Vlissingen - Breskens te exploiteren met de huidige twee veerboten blijkt dat er vanuit de markt, afhankelijk van de randvoorwaarden, geringe interesse is voor de exploitatie van deze verbinding met de huidige schepen. Als er al interesse is voor exploitatie met de huidige schepen, dan wensen de potentiële concessiehouders slechts een beperkt financieel risico te nemen. Op de vraag of de markt uitvoering van de huidige exploitatie met de huidige schepen met de huidige exploitatiebijdrage vanuit de Provincie Zeeland over wil nemen komt geen eenduidig antwoord. Vanuit de markt is in dat geval meer onderzoek nodig naar de technische conditie van de huidige schepen, het reizigerspotentieel en de contractvoorwaarden. Daarbij is het evident dat een marktpartij een positief financieel rendement wenst te behalen.*

*De tweede onderzoeksvraag of de markt alternatieve mogelijkheden ziet van rendabele mogelijkheden om voor de langere termijn in een verbinding tussen Vlissingen - Breskens te voorzien leidt tot een aantal varianten waarvan enkele vanwege moverende redenen niet opportuun zijn.*

*In lijn met het advies van Panteia/MuConsult stellen wij voor onderzoek te doen naar de mogelijkheden om na 2027 de veerverbinding Vlissingen-Breskens te varen met nieuwe Zero-Emissie (ZE) schepen ter vervanging van de huidige swath-schepen. Nadat meer duidelijkheid is over het voorgaande stellen wij voor, te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de concessie na 2027 door een marktpartij te laten varen en daarbij verdiepende gesprekken met marktpartijen te voeren.*

*Gezien de geringe belangstelling vanuit de markt voor de exploitatie van de verbinding onder de huidige condities, en het gegeven dat de huidige BV naar tevredenheid functioneert, stellen wij voor de veerverbinding Vlissingen-Breskens tot en met 2027 bij de huidige Westerschelde Ferry BV met de huidige swath-schepen te continueren onder voorbehoud dat uit de vrijwillige openbare publicatie op TenderNed, geen bezwaren worden ontvangen tegen dit besluit in het kader van een algemeen belang.*

## I. Inleiding / Voorgeschiedenis

Op 7 december 2018 is door uw Staten het Statenvoorstel "Toekomstverkenning en exploitatie Westerschelde Ferry" (*kenmerk 18928081*) vastgesteld. Middels dit voorstel heeft u, aangezien uit het rapport van Royal HaskoningDHV blijkt dat er gegeven de huidige schepen en kwaliteitseisen geen markt is, o.a. besloten de veerverbinding Vlissingen-Breskens tot 2024 bij de huidige Westerschelde Ferry BV met de huidige schepen te continueren. Daarnaast is in het Voorstel vastgelegd dat in 2021 een marktconsultatie zal plaats vinden naar de dan geldende marktomstandigheden. Dit met het oog op het einde van de huidige concessie per 31 december 2023.

Per brief "Marktconsultatie Westerschelde Ferry" (*kenmerk 11951*) d.d. 16 maart 2021 hebben wij u geïnformeerd over de verkenningsopdracht op basis waarvan in 2021 de marktconsultatie zal plaats vinden. Middels het voorliggende Statenvoorstel informeren wij u over de uitkomsten van deze marktconsultatie.

Wat de schepen betreft, uit een recent onderzoeksrapport van een adviesbureau met maritieme en technische expertise naar de verwachte onderhoudskosten van beide veerboten voor de periode 2020- 2034 blijkt dat de huidige twee veerboten vanuit technisch perspectief tot 2033 in de vaart kunnen blijven, al is dat tegen hogere onderhoudskosten. Als rekening wordt gehouden met de inflatie en de zogenoemde badkuipkromme tijdens de levensduur van een schip zijn deze hogere kosten volgens dit adviesbureau acceptabel. Vanuit technisch perspectief is het dan ook mogelijk minimaal de komende 10 jaar met de huidige schepen te blijven varen. Ook vanuit bedrijfseconomisch perspectief ligt, gezien de huidige boekwaarde van de schepen, vervanging op de korte termijn niet voor de hand. Op 31 december 2021 bedroeg de boekwaarde van de huidige twee swath-schepen € 10,8 miljoen. Jaarlijks wordt hier € 0,9 miljoen op afgeschreven zodat eind 2033 beide schepen financieel zijn afgeschreven.

Deze marktconsultatie is te omschrijven als een georganiseerde informatie-uitwisseling met belanghebbende partijen. Het is geen onderdeel van een eventuele aanbestedingsprocedure en er is ruimte voor dialoog. Omdat uit het hiervoor geschetste onderzoek blijkt dat de huidige schepen vanuit technisch perspectief de komende tien jaar nog in de vaart kunnen blijven, is vanuit dat uitgangspunt de markt verkend. Daarnaast is middels deze consultatie ook verder gekeken dan de huidige exploitatievorm en heeft de markt kunnen reflecteren op wat er vanuit de vervoersvraag en de financiële context die we hebben meegegeven, nog meer mogelijk is.

## II. Uitkomsten marktconsultatie

### Opdracht marktconsultatie

Middels de marktconsultatie zijn twee zaken onderzocht:

1. De centrale vraag is of de markt mogelijkheden ziet om vanaf 2024 (de huidige concessie loopt tot en met 31 december 2023) een veerverbinding tussen Vlissingen - Breskens aan te bieden voor scholier, forens en toerist met de huidige twee veerboten?
2. Daarnaast kunnen alternatieve mogelijkheden worden onderzocht waarbij aan de markt is gevraagd welke rendabele mogelijkheden zij zien om voor de langere termijn in een verbinding tussen Vlissingen - Breskens te voorzien, waarbij in het geval van het vervroegd afstoten, of eerder vervangen van de huidige schepen, in de businesscase dient rekening te worden gehouden met de boekwaarde van de huidige schepen. Dit om een boekverlies te voorkomen.

## Uitkomst adviesrapport Panteia/MuConsult

### Proces

Onder begeleiding van adviesbureau Panteia/MuConsult is de marktconsultatie uitgevoerd. Deze bestond uit een schriftelijke ronde na een aankondiging op TenderNed en Negometrix, en aanvullende gesprekken met marktpartijen. Dit heeft geresulteerd in twee eindproducten:

- i. een feitelijk verslag van de resultaten van de marktconsultatie (**bijlage 1**);
- ii. een adviesrapport met daarin een analyse van de resultaten van de marktconsultatie en een advies over de toekomstige strategie voor de oeververbinding (**bijlage 2**).

Een samenvatting van dit adviesrapport van Panteia/MuConsult luidt als volgt:

### Uitkomsten marktconsultatie

- Er is maar een beperkt aantal partijen actief op de markt van veerexploitatie. Bij een aantal van deze partijen is er interesse om vanaf 2024 een veerverbinding tussen Vlissingen - Breskens te exploiteren met de huidige twee schepen. Of deze interesse zich concretiseert in een inschrijving op de aanbesteding, zal afhangen van de eisen en (financiële) randvoorwaarden die de provincie aan de toekomstige verbinding stelt. Dit zal pas bij publicatie van de aanbestedingsdocumenten bekend worden. Marktpartijen staan open om deze voorwaarden in dialoog met de provincie verder vorm te geven.
- Marktpartijen hebben het beeld dat de WSF de huidige markt bedient en dat er zeer beperkte mogelijkheden zijn meer of andere reizigers aan te trekken. De markt ziet geen kansen om de schepen op andere verbindingen in te zetten.
- Marktpartijen zien geen mogelijkheden om de huidige schepen te verduurzamen. Het bijmengen van biodiesel (HVO) wordt niet toegestaan door de fabrikant van de motoren/generatoren. Omdat het gewicht van grote invloed is op de waterligging en de vaareigenschappen, zijn de huidige schepen moeilijk aan te passen. Het batterij-elektrisch maken van de schepen raden marktpartijen om die reden af.
- Marktpartijen noemen ook als mogelijkheid het tussentijds vervangen van de huidige schepen door lichtere en Zero Emissie (ZE) schepen. Door minder strenge eisen te stellen aan de beschikbaarheid van de veerverbinding onder bij harde wind en golfslag, zou een lichter schip ontworpen kunnen worden. Deze is goedkoper in aanschaf en exploitatie, o.a. vanwege lagere energiekosten. Er bestaan op die manier ook goede mogelijkheden voor verduurzaming van de veerdienst, bijvoorbeeld via de inzet van elektrische schepen.
- De bestaande schepen zijn specifiek ontworpen voor de huidige verbinding. Er is een beperkte markt elders voor deze schepen. Marktpartijen geven aan dat bij tussentijdse verkoop van de huidige schepen de provincie er rekening mee moet houden dat de marktwaarde lager is dan de boekwaarde.
- Een ander alternatief dat tijdens de marktconsultatie is genoemd, is om de veerverbinding te vervangen door een busverbinding. De provinciale bijdrage aan de WSF zou dan gebruikt kunnen worden om het openbaar vervoernetwerk in de provincie te versterken.

### Mogelijke varianten

Op basis van de uitkomsten van de marktconsultatie is door Panteia/MuConsult een aantal varianten bepaald voor de exploitatie van de verbinding Vlissingen-Breskens na het aflopen van de huidige concessie per 31 december 2023.

#### Variant 0: Terugvalvariant:

In deze variant wordt de huidige situatie voorgezet. De veerverbinding wordt met de huidige schepen door de Westerschelde ferry BV geëxploiteerd tot einde levensduur van de schepen (2033).

#### Variant 1: Basisvariant

De schepen varen in deze variant door tot het einde van hun technische levensduur (2033), maar de exploitatie wordt vanaf 2024 niet meer

gedaan door de provinciale BV, maar door een marktpartij via een aanbesteding.

**Variant 2: ZE-variant**

De huidige schepen worden vervroegd uit de vaart genomen en vervangen door Zero Emissie-schepen (ZE). Zero Emissie betekent dat er gebruik wordt gemaakt van groene energiebronnen, bijv. groene stroom of waterstof, zodat er geen uitstoot is. Net als in variant 1 wordt de exploitatie van de WSF vanaf 2024 via een aanbesteding bij een marktpartij ondergebracht. Het is niet haalbaar om per direct nieuwe schepen in te laten stromen. Het ontwerp- en bouwproces van de schepen kost enkele jaren. Daarom is in deze variant als aanname gekozen voor 2028 als overgangdatum, maar dit zou ook eerder of later kunnen zijn.

**Variant 3: Busvariant Westerscheldetunnel**

In deze variant wordt de verbinding Vlissingen-Breskens als verplichte busverbinding opgenomen in de nieuwe OV-concessie vanaf 2024. De Provincie verkoopt de schepen en ontmantelt de huidige organisatie.

**Variant 4: Vrijlaten-variant**

De WSF wordt als veerverbinding opgeheven. Er komt geen verplichte busverbinding in de OV-concessie. Het is aan de OV-concessiehouder om het netwerk aan te passen en de vervoervraag te faciliteren als daar markt voor is. Er komt eventueel een veerexploitant die de verbinding in de zomermaanden op commerciële basis exploiteert. De provincie verkoopt de schepen en ontmantelt de huidige organisatie.

**Beoordeling varianten door adviesbureau Panteia/MuConsult**

De hiervoor beschreven varianten zijn vervolgens door Panteia/MuConsult beoordeeld op een aantal aspecten. De uitkomst hiervan is weergegeven in de volgende tabel. Toelichting: De scores geven geen absoluut waardeoordeel (slecht/goed), maar zijn relatief ten opzichte van nu (= neutrale situatie) en dienen dus vooral om toekomstvarianten te vergelijken

**6. Beoordeling varianten op alle aspecten samengevat**

Varianten	Reizigersbelang	Duurzaamheid	Financiële gevolgen provincie	Personeel en bestaande organisatie	Maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak
0 Terugval	-	-	--	0	-
1 Basis	-	-	-	0	-
2 ZE	+	++	+ / -	0	+
3 Bus	-	++	+	-	--
4 Loslaten	--	+	++	--	--

Uit de voorgaande tabel blijkt dat variant 2 (ZE) het best scoort op reizigersbelang, duurzaamheid en draagvlak. De exploitatiekosten van ZE-schepen worden lager verwacht dan de exploitatiekosten van de huidige schepen echter het op korte termijn vervangen van de huidige schepen leidt tot een fors boekverlies (boekwaarde € 10,8 mln. per 31 december 2021).

Variant 4 (loslaten) en variant 3 (bus) scoren relatief hoog op het gebied van financiën. De reden hiervan is dat in beide varianten de veerverbinding verdwijnt. Dit heeft echter negatieve gevolgen voor de reiziger en is in strijd met de huidige afspraken tussen de Staat en Provincie.

De varianten 0 en 1 waarbij wordt doorgereisd met de huidige schepen leiden op termijn vanwege de toenemende leeftijd van de schepen tot mogelijk meer uitval, hetgeen nadelig is voor de reiziger, en hogere onderhoudskosten waardoor het

product op termijn minder aantrekkelijk wordt. Het ligt dan ook in de rede om de terugvaloptie alleen maar zo lang te laten duren als nodig is om door te schakelen naar de ZE-variant.

#### Aanbevelingen Panteia/MuConsult

Door het adviesbureau wordt op basis van de marktconsultatie een aantal aanbevelingen gedaan:

- Doe vervolgonderzoek naar wat er nodig is om variant 2 (ZE) kansrijk te maken. Verkrijg meer inzicht in de kosten van nieuwe ZE-schepen, zodat kan worden bepaald wat het optimale moment is om de huidige schepen te vervangen, kijkend naar duurzaamheid, exploitatiekosten en een eventueel boekverlies bij tussentijdse verkoop van de huidige schepen. Onderzoek of meer commerciële vrijheid aan de exploitant voordelen biedt.
- Hanteer variant 1 (basis) als optie indien variant 2 (ZE) niet haalbaar blijkt en de provincie een veerverbinding in stand wil blijven houden met de inzet van de huidige schepen.
- Doe vervolgonderzoek naar variant 3 (bus). Verkrijg meer inzicht in de financiële gevolgen van het vervroegd afstoten van de schepen. Onderzoek wat er bereikt kan worden met de exploitatiebijdrage die dan niet meer aan de WSF besteed wordt, om eventueel huidige reizigers (tijdelijk) te compenseren, het OV-aanbod (provinciebreed) te verbeteren, of om andere (duurzaamheids)doelstellingen te behalen.

### III. Conclusies, overwegingen en voorstellen

In dit hoofdstuk zetten wij onze bevindingen uiteen ten aanzien van de oorspronkelijke twee onderzoeksvragen van de marktconsultatie aan de hand van het advies van Panteia/MuConsult.

- 1<sup>e</sup> onderzoeksvraag: of de markt mogelijkheden ziet om vanaf 2024 de veerverbinding tussen Vlissingen - Breskens te exploiteren met de huidige twee veerboten?

Nadat de marktconsultatie breed is uitgezet, constateren wij dat slechts vier marktpartijen hebben gereageerd. Met drie van deze partijen hebben gesprekken plaats gevonden waarbij de marktpartijen hun belangstelling nader konden toelichten. Hieruit blijkt dat er vanuit de markt, afhankelijk van de randvoorwaarden, geringe interesse is voor de exploitatie van deze verbinding met de huidige schepen. Als er al interesse is voor exploitatie met de huidige schepen, dan wensen de potentiële concessiehouders slechts een beperkt financieel risico te nemen. Op de vraag of de markt uitvoering van de huidige exploitatie met de huidige schepen met de huidige exploitatiebijdrage vanuit de Provincie Zeeland over wil nemen komt geen eenduidig antwoord. Vanuit de markt is in dat geval meer onderzoek nodig naar de technische conditie van de huidige schepen, het reizigerspotentieel en de contractvoorwaarden. Het is evident dat een marktpartij een positief financieel rendement wenst te behalen.

- 2<sup>e</sup> onderzoeksvraag: of de markt alternatieve rendabele mogelijkheden ziet om voor de langere termijn in een verbinding tussen Vlissingen - Breskens te voorzien?

De reactie van de markt op deze vraag resulteert in een aantal varianten zoals in hoofdstuk II beschreven.

- **Variant 3 en 4** waarin het beëindigen van de huidige veerverbinding wordt voorgesteld lijken geen reële opties. In het “Bestuursakkoord Westerschelde Oeververbinding” dat op 22 mei 1996 door de Staat, de Provincie Zeeland en de Westerscheldeoeververbinding exploitatiemaatschappij NV is vastgesteld is in artikel 9 bepaald dat de Provincie een voet- en fietsveer zal doen exploiteren. Dit betekent dat indien de Provincie de huidige veerverbinding zou willen beëindigen, in overleg moet worden getreden met de hiervoor genoemde partijen. Daarnaast lijkt er politiek/maatschappelijk geen draagvlak om de huidige veerverbinding te beëindigen.

- **Variant 2** het vervroegd uit de vaart nemen van de huidige schepen en vervangen door schonere ZE-schepen komt uit het onderzoek als beste variant naar voren. In deze variant wordt het hoogst gescoord op reizigersbelang, duurzaamheid en draagvlak. Gezien de huidige boekwaarde van de schepen ad. € 10,8 mln. lijkt deze variant vanuit financieel perspectief op korte termijn echter niet haalbaar, maar mogelijk wel op termijn.
- Wij vinden de uitkomst van de beoordeling door Panteia/MuConsult van **variant 0**, exploitatie door de huidige Westerschelde Ferry BV, wat merkwaardig. Uit de OV-Klantenbarometer, het jaarlijkse klanttevredenheidsonderzoek in het openbaar vervoer, scoort de Westerschelde Ferry juist jaarlijks zeer hoog. Ook vanuit financieel oogpunt is deze variant op dit moment gunstig omdat bij andere varianten een afwaardering van de huidige schepen noodzakelijk is. Tot slot herkennen wij de conclusie dat er op dit moment geen maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak zou zijn voor deze variant niet. Het is niet aannemelijk dat de situatie de komende jaren dermate verslechtert, dat deze recht doet aan de gegeven scores.

Uit het advies van Panteia/MuConsult blijkt een lichte voorkeur van **variant 1** exploitatie door de markt, ten opzichte van **variant 0**, exploitatie door de huidige Westerschelde Ferry BV. Een commerciële partij zou een efficiëntieslag kunnen maken in de kosten en de markt beter kunnen bewerken hetgeen zou resulteren in meer passagiers en daardoor een lagere benodigde exploitatiebijdrage vanuit de Provincie. De vraag kan worden gesteld of dit plausibel is? Met het recent aantrekken van de huidige operationeel directeur, is gekozen voor een persoon met commerciële affiniteit die de Ferry door o.a. het toevoegen van beleving beter op de markt zet. Het is de vraag of een marktpartij dit beter zou kunnen. De markt geeft daarbij zelf aan dat zij weinig groeipotentieel ziet. Een marktpartij wenst daarbij een bepaald financieel rendement te behalen, hetgeen ten koste kan gaan van het product of leidt tot een hogere exploitatiebijdrage vanuit de Provincie.

### **Voorstel**

Wij stellen voor, in lijn met het advies van Panteia/MuConsult, onderzoek te doen naar de mogelijkheden om op termijn de veerverbinding Vlissingen-Breskens te varen met nieuwe ZE-schepen ter vervanging van de huidige swath-schepen. Uit het onderzoek van een adviesbureau met maritieme en technische expertise blijkt, met name in de jaren voor het einde van de levensduur van de schepen (2033), een sterke toename van de onderhoudskosten (de zogenoemde badkuipkromme). Het ligt dan ook in de rede eerder (na 2027) over te gaan tot nieuwe schepen.

Gezien de geringe belangstelling vanuit de markt voor de exploitatie van de verbinding, en het gegeven dat de huidige BV naar tevredenheid functioneert stellen wij voor de veerverbinding Vlissingen-Breskens bij de huidige Westerschelde Ferry BV tot en met 2027 met de huidige swath-schepen te continueren. Een ander argument vóór verlenging is niet naar voren gekomen in de marktconsultatie, maar wel relevant. Vanwege de huidige onzekerheid over de (lange termijn) impact van Covid-19 op het gebruik van de WSF is de komende periode niet ideaal om een aanbesteding te organiseren. Marktpartijen zullen de risico's inprijzen waardoor biedingen relatief duur zullen zijn. Om dit te voorkomen kan de Provincie financiële garantstellingen/compensaties in het contract opnemen hetgeen echter niet wenselijk is. Om deze onzekere periode te overbruggen ligt het dan ook in de rede om het huidige contract tegen gelijkblijvende voorwaarden te verlengen. Indien uw Staten met dit voorstel instemmen zullen wij de huidige concessie, die loopt tot en met 31 december 2023, verlengen tot en met 31 december 2027.

Vooruitlopend op de periode na 2027 stellen wij voor, in lijn met het advies van Panteia/MuConsult, nu reeds een vervolgonderzoek te laten uitvoeren wat er nodig is om de exploitatie met variant 2 “ZE-schepen” kansrijk te maken. Van belang is om meer inzicht te krijgen in de kosten van nieuwe ZE-schepen, zodat kan worden bepaald wat het optimale moment is om de huidige schepen te vervangen, kijkend naar duurzaamheid, exploitatiekosten en een eventueel boekverlies bij de tussentijdse verkoop van de huidige schepen en welke (markt) partij het meest geschikt is om na 31 december 2027 de concessie voor de verbinding Vlissingen-Breskens te laten varen. Daarbij dient er rekening mee te worden gehouden dat het ontwerp- en bouwproces van de schepen (inclusief de aanbesteding) de nodige jaren kost. Het is dan ook van belang dit vervolgonderzoek tijdig uit te voeren.

Indien uw Staten met dit Voorstel instemmen zullen wij onderzoek (laten) doen naar het volgende waarbij de expertise van de Westerschelde Ferry BV wordt betrokken:

- *Hoe wordt de ontwikkeling van het aantal passagiers ingeschat in de periode na 2027 voor de duur van de nieuwe concessie (15 jaar)? Daarbij is het van belang onderscheid te maken in de autonome ontwikkeling zoals deze te verwachten is (door demografie, toeristische trends, Westerscheldetunnel tolvrij etc.) en de invloed op het aantal reizigers en in hoeverre deze ontwikkeling actief is te beïnvloeden en wat hiervoor nodig is;*
- *Welke capaciteit bij dit aantal reizigers past en of het verstandig is om twee of juist drie schepen in te zetten?;*
- *Wat is een reëel aantal afvaarten in een jaar, rekening houdend met de verschillende seizoenen en de verschillende doelgroepen (inwoners, toeristen, studenten)?;*
- *Zijn er op de markt ZE-schepen beschikbaar die voldoen aan de berekende capaciteit en aan de gewenste beleving en die voor (markt)partijen geschikt zijn om na 31 december 2027 de concessie voor de verbinding Vlissingen-Breskens te varen? Hoe ziet een ZE-schip er voor deze verbinding uit, en wat is daar voor nodig? Welk tijdsplan hoort bij de bouw en ontwikkeling van zo'n schip? Wat zijn de kosten hiervan?;*
- *Een businesscase te maken bij één of meerdere mogelijke geschetste scenario's waarbij rekening wordt gehouden met de boekwaarde van de huidige swaths.*

Nadat meer duidelijkheid is over het voorgaande kan worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om de concessie na 2027 door een marktpartij te laten varen en daarbij verdiepende gesprekken met marktpartijen te voeren. Bij deze onderzoeksvraag is het van belang in het kader van zorgvuldigheid rekening te houden met aanbestedingsprocedures ('level playing field').

#### **IV. Overige**

##### Financiën

In het beleidsplan WSF 2022 wordt door de directie van de WSF in de meerjarenraming voor de komende vijf jaren een exploitatieoverschot verwacht van circa € 1,5 mln. In de meerjarenraming WSF is rekening gehouden met een investering in de webshop (2022) en het ICT-netwerk (2023). Gezien de onzekerheid over de realisatie van de kiosken in combinatie met de nieuwe poorten en kassa's zijn deze vooralsnog niet opgenomen in deze meerjarenraming. Daarbij wordt er door de directie in de cijfers van uitgegaan dat de huidige ambitie kan worden doorgezet, ook na een nieuwe concessieperiode (de huidige concessie loopt tot eind 2023).

In de provinciale meerjarenraming zijn de bijdragen aan de WSF BV structureel geraamd. Dit betekent dat op basis van het beleidsplan WSF geen aanvullende structurele financiële middelen van de Provincie Zeeland noodzakelijk zijn, om de

huidige concessie tot en met 2027 bij de huidige WSF BV te verlengen, uitgaande van het continueren van de huidige ambitie van de WSF BV.

Hierbij is geen rekening gehouden met de wens van de directie WSF tot uitbreiding en herinrichting van de bestaande huisvesting WSF aan het veerplein te Vlissingen. Op dit moment worden de (technische) mogelijkheden ten aanzien van uitbreiding en aanpassing van de huisvesting WSF in beeld gebracht. Indien er meer duidelijkheid is over de ruimte behoefte, het programma van eisen, de technische mogelijkheden en de bijhorende kosten zal een Voorstel met betrekking tot de huisvesting WSF aan uw Staten worden voorgelegd met daarbij de benodigde (incidentele) financiële middelen.

#### Juridisch kader

De huidige concessie Fietsvoetveer eindigt op 31 december 2023. Wij stellen voor gebruik te maken van de mogelijkheid de huidige concessie ongewijzigd te verlengen met vier jaar tot 31 december 2027. Daarbij zullen wij, het voornemen om een nieuwe concessie te beleggen bij de WSF BV, vrijwillig openbaar publiceren op TenderNed. Marktpartijen hebben door deze publicatie op TenderNed de mogelijkheid binnen drie weken na publicatie te reageren op deze publicatie. Indien wij geen bezwaren ontvangen tegen het besluit om in het kader van een algemeen belang de concessie te verlenen aan de WSF BV, zullen wij met de WSF BV een concessieovereenkomst sluiten. Ontvangen wij gegronde bezwaren dan kan er een Europese aanbesteding worden opgestart.

#### **Bijlagen:**

1. Verslag Panteia/MuConsult "Marktconsultatie verbinding Vlissingen-Breskens (Westerschelde Ferry) d.d. 3 december 2021;
2. Adviesrapport Panteia/MuConsult "Markconsultatie Westerschelde Ferry" d.d. 3 december 2021;

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

Gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris



## **Ontwerpbesluit**

De staten der provincie Zeeland,  
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 8 februari 2022, nr. 108467;

### **besluiten:**

- Kennis nemen van het verslag en adviesrapport Panteia/MuConsult Markconsultatie Westerschelde Ferry (bijlage 1 en 2);
- Onderzoek doen naar de mogelijkheden om na 2027 de veerverbinding Vlissingen-Breskens te varen met nieuwe Zero-Emissie (ZE) schepen ter vervanging van de huidige swath-schepen;
- Nadat meer duidelijkheid is over het voorgaande, onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de concessie na 2027 door een marktpartij te laten varen en daarbij verdiepende gesprekken met marktpartijen voeren;
- De veerverbinding Vlissingen-Breskens tot en met 2027 bij de huidige Westerschelde Ferry BV met de huidige swath-schepen te continueren, onder voorbehoud dat uit de vrijwillige openbare publicatie op TenderNed, geen bezwaren worden ontvangen tegen dit besluit in het kader van een algemeen belang.