

# Verslag Marktconsultatie

Verbinding Vlissingen – Breskens (Westerschelde Ferry)

## Inhoudsopgave

1.	.....	3
1.1	De provincie Zeeland – het gebied .....	3
1.2	De Westerschelde Ferry als onderdeel van het openbaar vervoer in Zeeland .....	3
1.3	Doel marktconsultatie.....	3
Hoofdstuk 2	Onderwerpen van de marktconsultatie en reacties van de markt .....	5
2.1	Vragen met betrekking tot vervoerpotentieel.....	5
2.2	Vragen met betrekking tot de huidige schepen .....	5
2.3	Vragen met betrekking tot duurzaamheid .....	7
2.4	Vragen met betrekking tot de huidige Westerschelde Ferry BV .....	8
2.5	Vragen met betrekking tot alternatieve oplossingen .....	8
2.6	Vragen met betrekking tot aanbestedingsprocedures .....	9
2.7	Vragen met betrekking tot de contractvorm.....	10
2.8	Open vraag aantrekkelijkheid uitvoering veerverbinding Vlissingen – Breskens.....	11
2.9	Tot slot .....	12

## 1. Inleiding

### 1.1 De provincie Zeeland –

Zeeland is voor Nederlandse begrippen een dunbevolkt gebied. Er is een netwerk van kleinere steden (Goes, Middelburg, Vlissingen, Terneuzen, Zierikzee) waar de grotere voorzieningen zoals hoger en middelbaar onderwijs en ziekenhuiszorg zich concentreren. Economisch zijn de havens, die onderdeel uitmaken van North Sea Port, met de daar gevestigde grootschalige industrie de economische motor. Daarnaast heeft Zeeland een sterke toeristische sector. In totaal is er sprake van 18 miljoen toeristische overnachtingen per jaar, waarbij 12 miljoen zich concentreren in de gemeenten langs de kust (Schouwen-Duiveland, Noord-Beveland, Veere, Vlissingen en Sluis).

### 1.2 De Westerschelde Ferry als onderdeel van het openbaar vervoer in Zeeland

Het openbaar vervoer in Zeeland bestaat uit het spoorvervoer, het regionaal openbaar vervoer per bus en de Westerschelde Ferry. Het ministerie van I&W is opdrachtgever van het spoorvervoer. Enkel het middendeel van Zeeland is direct ontsloten met de spoorverbinding Vlissingen-Roosendaal. De provincie Zeeland is OV-autoriteit en daarmee verantwoordelijk voor het regionale openbaar vervoer in Zeeland. Dit regionale openbaar vervoer is aanbesteed door de provincie Zeeland in de concessie openbaar vervoer over de weg Zeeland 2015 - 2024. De huidige openbaar vervoer concessie Zeeland bestaat uit bussen die zowel steden verbinden als kernen ontsluiten.

De Westerschelde Ferry is het fietsvoetveer tussen Vlissingen en Breskens. Deze verbinding speelt een rol in het gehele OV-netwerk, maar is geen deel van de concessie voor openbaar vervoer per bus. Voor de veerverbinding is door de provincie een aparte concessie verleend. De huidige concessie loopt tot en met 31 december 2023. Uitvoering van de verbinding gebeurt door de Westerschelde Ferry BV. De Westerschelde Ferry BV telt momenteel 47 medewerkers. De provincie is enig aandeelhouder.

De Westerschelde Ferry is maatschappelijk van betekenis voor onder meer het toerisme het onderwijs en voor woon-werkverkeer. Een vlotte, betrouwbare en plezierige dienstregeling en de beleving van de reiziger tijdens de overtocht zijn bepalend voor de beeldvorming. De veerdienst wordt momenteel met twee veerboten uitgevoerd die zijn ingericht voor voetgangers en (brom)fietsers.

Zeeland ziet een marktconsultatie als een mogelijkheid om vroegtijdig in contact te komen met belanghebbenden voor de uitvoering van de verbinding Vlissingen – Breskens vanaf 2024. Met de marktconsultatie wil de provincie marktpartijen laten reflecteren op de wijze waarop de huidige verbinding wordt uitgevoerd, met als doel de input te gebruiken voor de nadere uitwerking van de uitgangspunten voor de toekomstige verbinding. In de periode juni – augustus 2021 heeft de provincie Zeeland een marktconsultatie georganiseerd.

De communicatie tijdens deze marktconsultatie en het opvragen van informatie is via de berichtenmodule van Negometrix verlopen. Aan marktpartijen is gevraagd om schriftelijk antwoord te geven op de vragen in hoofdstuk 2. In dit rapport zijn de bevindingen van de marktconsultatie op

hoofdlijnen opgenomen, waarbij de antwoorden van marktpartijen zijn geanonimiseerd. Marktpartijen kunnen noch aan de inhoud van dit document, noch aan deelname aan de marktconsultatie rechten ontleen. De provincie Zeeland behoudt zich het recht voor de wijze waarop de (voorgenomen) aanbestedingsprocedure zal verlopen aan te passen en/of wijzigingen aan te brengen in de aard en/of omvang van de opdracht.

## Hoofdstuk 2 Onderwerpen van de marktconsultatie en reacties van de markt

### 2.1 Vragen met betrekking tot vervoerpotentieel

De huidige WSF richt zich primair op scholieren, forensen en toeristen. De Jaarrekening 2019 Westerschelde BV die als bijlage 1 bij het marktconsultatiedocument is opgenomen, bevat informatie over het aantal vervoerde passagiers.

#### **Vragen**

1. Bedient de Westerschelde Ferry in u ogen de markt, of is er nog potentieel dat niet is aangeboord? Zo, ja hoe groot is die markt? Wat is nodig om deze markt te gaan bedienen?

#### **Antwoorden marktpartijen:**

De meeste van de geconsulteerde marktpartijen geven aan dat de WSF de volledige markt bedient. Opgemerkt wordt dat de markt verschuift van OV naar toerisme. Een enkele marktpartij ziet potentie in het verbeteren van de ontsluiting richting de binnensteden van Breskens en Vlissingen, om de WSF aantrekkelijker te maken voor toeristen en inwoners van deze steden. Daarnaast geeft een marktpartij aan dat er wellicht een markt is voor het vervoeren van auto's op de WSF, maar dat het potentieel en de haalbaarheid hiervan onderzocht zou moeten worden.

2. Is er een markt voor personenvervoer over water elders in de (Zeeuwse) regio? Kunnen de huidige schepen (ook) elders ingezet worden waardoor een extra markt wordt aangeboord?

#### **Antwoorden marktpartijen:**

De geconsulteerde marktpartijen zijn van mening dat de markt voor personenvervoer over water in Zeeland beperkt is buiten Vlissingen – Breskens, en dat inzet op andere verbindingen niet haalbaar is zonder subsidie. Dit komt mede omdat de schepen specifiek zijn ontworpen voor de WSF.

### 2.2 Vragen met betrekking tot de huidige schepen

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 dan tot nu toe is geraamd. 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. Bijlagen 2 en 3 bevatten meer informatie over de schepen.

#### **Vragen**

3. Indien u interesse heeft om de veerverbinding vanaf 2024 te exploiteren, bent u dan van plan om de huidige schepen daarvoor in te zetten? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet?

**Antwoorden marktpartijen:**

Voor de geconsulteerde marktpartijen hangt de aantrekkelijkheid van het inzetten van de huidige schepen in grote mate af van de voorwaarden die de Provincie Zeeland stelt, onder andere op het gebied van duurzaamheid. Gezien de stijgende onderhoudskosten is vervanging een optie als voor een milieuvriendelijker alternatief wordt gekozen. Aangeven wordt dat er een technische review van de schepen nodig is om hier in meer detail uitspraken over te doen.

4. Hoe kijkt u aan tegen het overnemen van de schepen tegen de actuele boekwaarde?

**Antwoorden marktpartijen:**

De geconsulteerde marktpartijen zien dit als één van de opties, samen met huren of leasen van de schepen. Of het gewenst is hangt af van meerdere factoren, zoals de marktprijs (te bepalen door middel van technische review en marktonderzoek), maar ook de exploitatiebijdrage.

5. Als u niet van plan bent de schepen in te zetten voor de veerverbinding kunt u dan een prijsindicatie afgeven in het geval de schepen verkocht zouden worden?

**Antwoorden marktpartijen:**

De geconsulteerde marktpartijen geven aan dat er een technische review uitgevoerd moet worden om een prijsindicatie te kunnen geven. Ook zijn de marktomstandigheden zeer bepalend voor de verkoopprijs. Wel geeft een marktpartij aan dat de verkoopwaarde vermoedelijk significant lager ligt dan de boekwaarde.

6. Kunnen de huidige schepen eventueel elders ingezet worden, zo ja waar?

**Antwoorden marktpartijen:**

De geconsulteerde marktpartijen geven aan dat de markt om de huidige schepen elders in te zetten kleiner wordt vanwege strengere eisen aan nieuwe ferries. Alternatieven zijn het inzetten van de schepen in landen met minder sterk ontwikkelde alternatieven, bijvoorbeeld ter vervanging van oude schepen die meer vervuilen. Verkoop voor toeristisch vervoer is een optie, en de schepen zouden mogelijk in de offshore wind sector ingezet kunnen worden als service vessel.

7. Welke alternatieve schepen zijn / komen beschikbaar op de markt om op de veerverbinding in te zetten?

**Antwoorden marktpartijen:**

Volgens de geconsulteerde marktpartijen zijn er verschillende alternatieve schepen beschikbaar, zoals hybride, op waterstof en elektrisch, afhankelijk van de eisen van de opdrachtgever m.b.t. varen tot welke windkracht, capaciteit, frequentie en duurzaamheid.

8. Indien u overweegt om deze alternatieve schepen in te zetten op de veerverbinding, kunt u inzicht verschaffen in initiële kosten, jaarlijkse operationele kosten, vaarsnelheid, vervoercapaciteit en effect op het aantal reizigers?

**Antwoorden marktpartijen:**

De geconsulteerde marktpartijen verwachten dat alternatieve schepen steeds concurrerender worden qua prijs, en dat de operationele kosten lager zouden kunnen zijn dan de huidige schepen. De mate waarin dit het geval is, hangt af van de eisen die door de opdrachtgever gesteld worden.

9. Wat betekent de inzet van deze alternatieve schepen voor de bestaande walkantvoorzieningen (Bijlagen 4 tot en met 7 bevatten informatie over de huidige walkantvoorzieningen)?

**Antwoorden marktpartijen:**

De walvoorzieningen zijn specifiek voor de bestaande schepen ontworpen en aangelegd, waardoor ze moeten worden aangepast voor alternatieve schepen. Volgens de geconsulteerde marktpartijen is het doen van deze aanpassingen haalbaar.

### 2.3 Vragen met betrekking tot duurzaamheid

De Provincie Zeeland hecht waarde aan een duurzame leefomgeving. Zij wil werk maken van het structureel verlagen van de CO2 uitstoot om te kunnen voldoen aan de klimaatdoelstellingen zoals die ook zijn opgenomen in de Regionale Energiestrategie (RES). Ook wordt ingezet op de uitvoering van acties die voortkomen uit het Schone Luchtakkoord (SLA) zodat de luchtkwaliteit blijvend wordt verbeterd. Een ander belangrijk doel in dit verband is het op grond van de Wet Stikstof en Natuurverbetering structureel verlagen van de stikstofneerslag (NOx en NH3) zodat de komende jaren ook de kwaliteit van de natuur toeneemt en deze robuuster wordt.

**Vragen**

10. Welke mogelijkheden ziet u om met in achtneming van het bovenstaande de veerverbinding te verduurzamen indien de huidige schepen blijvend worden ingezet?

**Antwoorden marktpartijen:**

Het is volgens de marktpartijen mogelijk om gebruik te maken van HVO-brandstof. Onderzoek zou moeten uitwijzen of het technisch mogelijk is om de huidige schepen elektrisch aan te drijven.

11. Wat betekent deze oplossing voor de uitstoot van schadelijke stoffen en wat zijn de initiële en jaarlijkse kosten van deze oplossing?

Daarbij graag onderscheid maken tussen:

- a. CO2
- b. NOx en NH3

**Antwoorden marktpartijen:**

Het gebruik van HVO is, afhankelijk van de mate van bijmenging, fors duurder dan van gewone gasolie, en heeft enkel een gunstig effect op de CO2-uitstoot. De uitstoot van NOx blijft vergelijkbaar, net als de uitstoot van NH3. Wel wordt opgemerkt dat de uitstoot van NH3 van de huidige schepen verwaarloosbaar laag is. Het elektrificeren van de schepen zou de uitstoot van de bovengenoemde stoffen helemaal kunnen voorkomen. Nader onderzoek moet uitwijzen wat de hieraan verbonden kosten zijn, maar de inschatting is dat dit economisch niet aantrekkelijk is, mede vanwege de relatief hoge leeftijd van de huidige schepen.

12. Indien u overweegt om alternatieve schepen in te zetten, welke mogelijkheden ziet u om met in achtneming van het bovenstaande de veerverbinding te verduurzamen?

**Antwoorden marktpartijen:**

De geconsulteerde marktpartijen zien goede mogelijkheden om grote milieuwinst te behalen met de inzet van nieuwe schepen, op een kosteneffectieve manier.

13. Wat betekent deze oplossing voor de uitstoot van schadelijke stoffen en wat zijn de initiële en jaarlijkse kosten van deze oplossing?  
Daarbij graag onderscheid maken tussen:
- CO<sub>2</sub>
  - NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub>

**Antwoorden marktpartijen:**

Dit hangt volgens de geconsulteerde marktpartijen af van de eisen die gesteld worden door de opdrachtgever, maar het is haalbaar om te streven naar Zero Emissie. De bijbehorende kosten worden vanwege de concurrentiegevoeligheid niet genoemd.

#### 2.4 Vragen met betrekking tot de huidige Westerschelde Ferry BV

De Westerschelde Ferry BV heeft momenteel zo'n 47 medewerkers in dienst. Op grond van de Wet Personenvervoer 2000 gaat het personeel bij een concessieovergang verplicht over van de huidige vervoerder naar de nieuwe. De provincie wenst hier zeer zorgvuldig mee om te gaan.

**Vragen**

14. In hoeverre vormt de verplichte overname van het huidige personeel een belemmering voor u om de veerverbinding te exploiteren?

**Antwoorden marktpartijen:**

Het overnemen van het huidige personeel vormt voor de geconsulteerde marktpartijen geen belemmering. Wel wordt aangegeven dat dit bij een kortlopend contract een probleem kan zijn. Een marktpartij geeft aan dat er voldoende vraag is naar maritiem personeel, zodat het mogelijk is om alternatieve opties te vinden.

#### 2.5 Vragen met betrekking tot alternatieve oplossingen

Daarnaast staat de provincie open voor alternatieve mogelijkheden om op een rendabele en duurzame manier voor de langere termijn in een verbinding tussen Vlissingen - Breskens te voorzien. Dit hoeft niet noodzakelijkerwijs een veerverbinding te zijn, zolang er maar in de vervoerbehoefte wordt voorzien.

Randvoorwaarde daarbij is dat in het geval van het vervroegd afstoten, of eerder vervangen, van de huidige schepen in de businesscase rekening wordt gehouden met de boekwaarde van de huidige schepen. Dit om een boekverlies te voorkomen.

**Vragen**

15. Ziet u alternatieve mogelijkheden om te voorzien in een verbinding tussen Vlissingen en Breskens? Zo ja, wat is de meerwaarde van dit alternatief voor de reiziger (bijvoorbeeld reistijd, kwaliteit, comfort), provincie (zowel in de rol van opdrachtgever van de veerverbinding als van aandeelhouder van de WSF BV) en maatschappij?

**Antwoorden marktpartijen:**

De marktpartijen noemen meerdere alternatieven. Het is mogelijk om een (snel)verbinding per bus te realiseren via de Westerscheldetunnel. Dit zou voor het grootste deel van de reizigers een vooruitgang zijn qua reistijd, kwaliteit en comfort. Voor hen die herkomst en bestemming vlak bij de steigers hebben, is dit niet het geval. Dit alternatief zou tot een forse besparing op de exploitatie leiden. Deze besparing kan worden gebruikt om het Zeeuwse busnetwerk (versneld) Zero Emissie te



maken, om de OV-bediening van andere delen van Zeeland te verbeteren, of zou ten gunste kunnen komen van de provincie. Wel merken de geconsulteerde marktpartijen op dat het verlies van de laatste veerverbinding van Zeeland maatschappelijk gevoelig kan liggen, en dat het ten koste gaat van het toerisme in de omgeving.

Daarnaast geeft een marktpartij aan dat het mogelijk is om meerwaarde te behalen voor reizigers en provincie door de wijze waarop alternatieve ferries worden ingezet. Een optie is om bij harde wind een rechtstreekse bus in te zetten tussen de veerhavens. Dit betekent dat een eventueel schip niet altijd inzetbaar hoeft te zijn, en dus minder zwaar kan zijn. Dit is goedkoper in aanschaf, onderhoud en brandstofverbruik.

## 2.6 Vragen met betrekking tot aanbestedingsprocedures

De onderstaande vragen gaan over het aanbestedingsproces. In theorie zijn er verschillende typen procedures in de aanbestedingsfase:

- De aanbesteding
- De concurrentiegerichte dialoog
- Mededingingsprocedure met onderhandeling

### Vragen

16. Heeft u ervaring met de typen procedures in de mobiliteitswereld? Zo ja, met welke procedures en wat zijn uw ervaringen?

### Antwoorden marktpartijen:

De geconsulteerde marktpartijen geven aan ervaring te hebben met meerdere soorten procedures. De openbare aanbesteding wordt geroemd om zijn objectiviteit en transparantie. Het nadeel van een openbare aanbesteding is dat er een mismatch kan ontstaan tussen de verwachting van de opdrachtgever en de biedingen van de marktpartijen. Om dit te voorkomen, is de concurrentiegerichte dialoog een goede optie. Hierbij kan de input van de marktpartijen worden verwerkt in de aanbesteding. Wel geven de marktpartijen aan dat ze niet het achterste van de tong willen laten zien als dit de concurrentie op ideeën kan brengen, wat het voordeel van deze aanbestedingsvorm teniet kan doen.

Een mededingingsprocedure met onderhandeling geeft de overheid de mogelijkheid om op basis van de eerste offerte te sturen op de inhoud van de definitieve offertes. Het nadeel van deze procedure, en van de concurrentiegerichte dialoog, is dat het veel tijd en energie vergt van zowel opdrachtgever als inschrijvende partijen.

17. Welke procedure zou uw voorkeur hebben bij het in de markt zetten van de toekomstige veerverbinding? Waarom?

### Antwoorden marktpartijen:

Hier loopt de mening van de geconsulteerde marktpartijen uiteen. Volgens sommige partijen is het een uitvraag met beperkte complexiteit, waardoor een openbare aanbesteding de voorkeur heeft omdat de andere procedures dan geen meerwaarde hebben. Andere partijen geven aan dat het

vanwege de afwegingen tussen prijs, duurzaamheid en kwaliteit verstandig is om voor een 'alternatieve' aanbestedingsprocedure te kiezen. Op deze manier kunnen marktpartijen uitgedaagd worden om de provincie een aantrekkelijk (alternatief) voorstel te doen, wat minder goed mogelijk zou zijn als er in een openbare aanbesteding met harde criteria gewerkt wordt.

18. Welke mogelijkheden in samenwerking met de overheid ziet u in de aanbestedingsfase om samen de vormgeving en randvoorwaarden van een veerverbinding te ontwikkelen?

**Antwoorden marktpartijen:**

De geconsulteerde marktpartijen staan open voor samenwerking met de provincie. Wel willen ze duidelijke kaders, zodat de tijd en energie die zij erin steken voor de marktpartijen van toegevoegde waarde is. Een manier die genoemd wordt om dit vorm te geven is door middel van de hiervoor benoemde concurrentiegericht dialog. Dan kunnen marktpartijen hun business case presenteren, en kan de opdrachtgever in gesprek gaan volgens de regels van de procedure. Daarnaast is het advies om voorafgaand aan de aanbestedingsfase de concept aanbestedingsdocumenten aan marktpartijen voor te leggen, om zo in samenwerking de randvoorwaarden te ontwikkelen.

## 2.7 Vragen met betrekking tot de contractvorm

De huidige veerverbinding wordt uitgevoerd als openbaar vervoer conform de Wet Personenvervoer 2000 en (daarmee) op basis van een concessie. In theorie zijn ook andere contractvormen denkbaar, zoals bijvoorbeeld een overeenkomst. Elke contractvorm heeft voor- en nadelen.

**Vragen:**

19. Welke contractvorm voor een verbinding vanaf 2024 heeft uw voorkeur? Waarom?

**Antwoorden marktpartijen:**

De geconsulteerde marktpartijen hebben de voorkeur voor een contract waarin de vervoerder opbrengstverantwoordelijk is en de ruimte heeft voor een eigen invulling en het mogelijk is om in te spelen op veranderende omstandigheden. Andere marktpartijen vinden het belangrijk dat de vervoerder in staat is marge te maken, ook als het aantal reizigers buiten de invloed van de vervoerder afneemt en/of als de kosten buitenproportioneel stijgen.

Ervan uitgaande dat de Provincie de huidige ferries en de aandelen in de Westerschelde BV wil afstoten naar de vervoerder, zal er een contract moeten komen waarin dit geregeld wordt. Daarnaast zal er een service contract moeten komen waarin de vervoerder zich verplicht (onder bepaalde voorwaarden) de ferry in stand te houden tegen betaling van een bepaalde exploitatiebijdrage door de Provincie. Het beheer en onderhoud van de walkantvoorzieningen leent zich minder goed om uit te besteden.

**Antwoorden marktpartijen:**

De geconsulteerde marktpartijen benadrukken dat dit samenhangt met de levensduur van de schepen. Hierbij hangt het dus af van of de huidige schepen tot einde levensduur worden ingezet, of dat er nieuwe schepen komen. Wanneer er nieuwe schepen worden aangeschaft, is het een optie

om een overnameregeling te hanteren aan het einde van de contactperiode. Een andere genoemde optie is een contract voor 20 tot 30 jaar, die aansluit bij de levensduur van de nieuwe schepen.

## 2.8 Open vraag aantrekkelijkheid uitvoering veerverbinding Vlissingen – Breskens

De provincie Zeeland wil graag een beeld onder welke voorwaarden partijen interesse hebben in de uitvoering van de veerverbinding tussen Vlissingen en Breskens. In de voorgaande vragen heeft u reeds gestructureerd antwoorden gegeven. Wij willen nog graag de volgende centrale vraag aan u voorleggen.

### **Vragen:**

21. Heeft u interesse in de uitvoering vanaf 2024 van een veerverbinding tussen Vlissingen en Breskens voor scholier, forens en toerist met de huidige twee schepen op basis van de huidige exploitatiebijdrage?

### **Antwoorden marktpartijen:**

Er is interesse onder een deel van de geconsulteerde marktpartijen. Of uitvoering mogelijk is op basis van de huidige exploitatiebijdrage hangt af van meerdere factoren, zoals de eventueel oplopende onderhoudskosten van de huidige schepen, het nader te onderzoeken reizigerspotentieel en de contractvoorwaarden. Aangegeven wordt dat er verschillende modellen toe te passen zijn waarin taken en verantwoordelijkheden in meer of mindere mate bij de vervoerder worden belegd. Te denken valt aan een managementcontract, (een contract waarbij de opbrengstverantwoordelijkheid bij de provincie ligt en ook het eigendom en onderhoud van de schepen en walkantvoorzieningen bij de provincie blijft en alleen het scheepsmanagement wordt uitbesteed). Een variant hierop is dat naast de exploitatie het onderhoud en brandstof voor de schepen en de opbrengstverantwoordelijkheid wordt uitbesteed. Ook is het voorstelbaar dat gekozen wordt voor een groeimodel, waarbij taken en verantwoordelijkheden stapsgewijs worden overgedragen naar de vervoerder.

22. Indien u de vorig vraag met nee heeft beantwoord, onder welke concrete voorwaarden (provinciale exploitatiebijdrage, schepen en/of andere aspecten) bent u wel bereid de veerverbinding te exploiteren?

### **Antwoorden marktpartijen:**

De marktpartijen geven uiteenlopende antwoorden op deze vraag. Sommige partijen geven aan alleen bereid zijn om de veerverbinding uit te voeren als de risico's voor de concessiehouder beperkt blijven. Andere partijen geven juist aan dat zij bereid zijn om meer risico te nemen als ze nieuwe schepen kunnen aanschaffen.

23. Bent u bereid inzicht te geven in de door u opgestelde businesscase bij vraag 21 of 22?

### **Antwoorden marktpartijen:**

Marktpartijen geven aan dat zij dit als bedrijfsvertrouwelijke informatie beschouwen en dit daarom niet openlijk willen delen. Daarnaast zien zij in dit stadium nog erg veel onzekerheden, die het opstellen van een business case lastig maakt.

24. Welke belemmeringen ziet u? En hoe zou de provincie die kunnen wegnemen?

**Antwoorden marktpartijen:**

Bij deze vraag hebben de geconsulteerde marktpartijen gekeken naar zowel belemmeringen voor het exploiteren van een WSF-concessie, als belemmeringen voor het uitvoeren van het aanbestedingsproces. Belemmeringen voor het exploiteren van een WSF-concessie:

- Teruglopende reizigersaantallen.
- Onzekerheid prijsbeleid.
- Kosten verduurzaming.
- Verplichting om door te varen bij harde storm.
- Onderhoudsgevoeligheid schepen.
- Resterende levensduur huidige schepen.
- Reservecapaciteit bij uitval.

Deze belemmeringen zouden kunnen worden weggenomen door het verstrekken van zoveel mogelijk informatie in het aanbestedingsproces. Door toe te staan om met bussen te rijden wanneer de schepen niet inzetbaar zijn, kunnen de kosten worden verlaagd. Verder zouden er duidelijke eisen en beoordelingscriteria moeten worden gehanteerd, zodat de risico's goed kunnen worden ingeschat.

Aan de andere kant is het hanteren van strikte criteria iets dat alternatieve oplossingen kan belemmeren, waardoor de opdrachtgever mooie aanbiedingen kan mislopen.

25. Welke selectie- en gunningscriteria zou de provincie moeten hanteren bij de gunning?

**Antwoorden marktpartijen:**

De geconsulteerde marktpartijen geven hier verschillende antwoorden. Er wordt voorgesteld om een basiskwaliteit op te nemen in de eisen, en de aanbesteding vooral te richten op de prijs. Het risico op een onrealistisch lage prijs kan worden weggenomen door een prijsrange te hanteren.

Andere marktpartijen noemen prijs, duurzaamheid, kwaliteit van de voorzieningen, reistijd en de overname van de huidige ferries als beoordelingscriteria. Tot slot wordt nautische ervaring met exploitatie van passagiersschepen in drukbevaren zeearmen genoemd.

## 2.9 Tot slot

**Vraag**

26. Heeft u aspecten gemist in deze marktconsultatie die volgens u relevant zijn? Zo ja, welke?

**Antwoorden marktpartijen:**

De geconsulteerde marktpartijen geven aan dat ze geen aspecten hebben gemist. Wel geven ze aan dat een openbare marktconsultatie niet uitnodigt tot het delen van creatieve ideeën.