



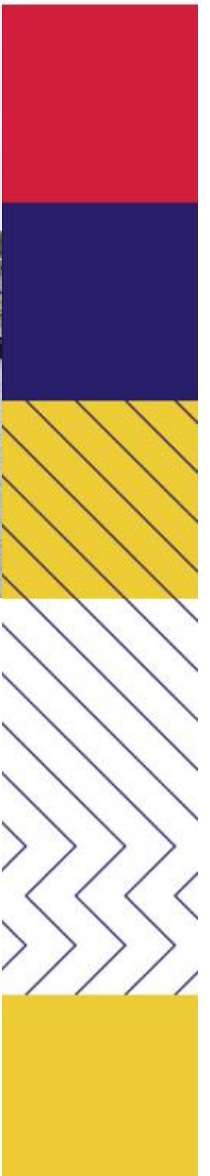
provincie
Zuid-Holland

RAPPORTAGE

Terugblik en geleerde lessen veer Maassluis-Rozenburg



24 oktober 2023



VOORWOORD

Voor u ligt de rapportage 'Terugblik geleerde lessen veer Maassluis-Rozenburg'. Deze rapportage geeft inzicht in welke lessen we tot nu toe hebben getrokken uit de gebeurtenissen rondom veer Maassluis-Rozenburg. Deze lessen dragen bij aan het verbeteren van de invulling van onze maatschappelijke taak om te zorgen voor een betrouwbare veerverbinding. Het belang van de reizigers staat daarbij voorop.

Het is een traject van de lange adem. Een jaar na het uitvallen van het veer wordt er nog altijd gewerkt aan een structurele oplossing. Laat ik ook op deze plek duidelijk uitspreken dat ik de teleurstelling en frustraties van inwoners en overige reizigers begrijp. In de uitvoering van oplossingsrichtingen zijn we tegen tal van hinderlijke zaken aangelopen, zoals aanbestedingsregels, juridische en financiële belemmeringen, beschikbaarheid van personeel en afhankelijkheid van organisaties met verschillende belangen. Allemaal tijdrovende aspecten die ons niet hebben geholpen om snel tot een oplossing te komen. U heeft hier ongetwijfeld een beeld bij.

Laten we met zijn allen lering trekken uit de gebeurtenissen rondom het veer Maassluis-Rozenburg, zodat we situaties als deze in de toekomst zoveel mogelijk voorkomen en we beter gesteld staan mochten ze zich toch voordoen.

Namens het college van het Gedeputeerde Staten
Jeannette Baljeu



INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING	5
Achtergrond	5
Doelstelling	5
Scope, methodiek en leeswijzer	5
2 SAMENVATTING	6
Belang van inspecties	6
Het afdekken van risico's	6
Rolneming provincie	7
3 ERVARINGEN VORIGE CONTRACTPERIODE MET CONNEXION WATER PERIODE 2008-2017	8
Feitelijke bevindingen	8
4 VOORBEREIDING OPENBARE AANBESTEDING OPDRACHT VOOR HET VERRICHTEN VAN DE VEERDIENST MAASSLUIS-ROZENBURG PERIODE 2015-2016	10
Feitelijke bevindingen	10
5 OPENBARE AANBESTEDING EN GUNNING VOOR HET VERRICHTEN VAN DE VEERDIENST MAASSLUIS-ROZENBURG PERIODE 2017	12
Feitelijke bevindingen	12
6 START CONTRACT OTTEVANGER OV EXPLOITATIE B.V. PERIODE 2018	15
Feitelijke bevindingen	15
7 OVERNAME VAN HET CONTRACT DOOR AQUASWETS B.V. PERIODE 2019	17
Feitelijke bevindingen	17
8 AANSCHAF NIEUWE VEERPONT DOOR AQUASWETS VEREN B.V. PERIODE 2021-2022	19
Feitelijke bevindingen	19



9 CORONAPERIODE EN UITVAL VEERPONTEN	
PERIODE 2020-2023	21
Feitelijke bevindingen	21
10 JURIDISCHE STAPPEN EN OVERLEG MET AQUASWETS B.V.	
PERIODE 2022-2023	23
Feitelijke bevindingen	23
11 FAILLISSEMENT AQUASWETS EN BEËINDIGING	
EXPLOITATIEOVEREENKOMST	
PERIODE 2023	25
Feitelijke bevindingen	25
12 GELEERDE LESSEN	27
Nut en noodzaak veerdienst	27
Belang van inspecties:	27
Bedrijfseconomische aspecten.....	28
Rolneming provincie.....	29
Nieuwe veerpont en contract beheer.....	30
Extra investeringen in het onderhoud en contractbeheer	31
BIJLAGE	
EINDNOTEN	32

1 INLEIDING

Achtergrond

Op 5 juli 2023 is de tijdelijke exploitatieovereenkomst voor het veer Maassluis-Rozenburg met uw Staten besproken. Naar aanleiding van deze bespreking heeft gedeputeerde Jeannette Baljeu toegezegd een chronologie van de feiten en geleerde lessen te maken en deze met u te delen. Deze rapportage kan tijdens een technische sessie nader worden toegelicht.

Doelstelling

Op basis van een zelfkritische grondhouding moet voor de ambtelijke organisatie, en daarmee ook voor Gedeputeerde Staten en uw Staten, in kaart worden gebracht welke lessen geleerd zijn van de gebeurtenissen en processen rondom het veer Maassluis-Rozenburg.

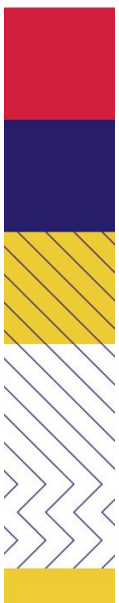
De provincie heeft een belangrijke maatschappelijke rol bij het in stand houden van de autoveerverbinding tussen Maassluis en Rozenburg. De geleerde lessen moeten bijdragen aan het verstevigen van het invullen van deze maatschappelijke rol.

We passen de geleerde lessen toe in het verdere proces, in zowel de tijdelijke overeenkomst met Damen, als in de nieuwe aanbesteding.

Scope, methodiek en leeswijzer

Deze rapportage bestrijkt de periode vanaf het contract met Rederij Naco B.V. (Connexion Water) in 2008 tot en met de beëindiging van de exploitatieovereenkomst met AquaSwets B.V. in 2023. Eerst wordt op basis van de voor de provincie beschikbare informatie een beeld geschetst van de feitelijkheden per periode. De rapportage sluit af met de geleerde lessen op onderwerpniveau.

De Eenheid Audit en Advies van de provincie Zuid-Holland heeft geadviseerd op de aanpak van deze terugblikrapportage.



2 Samenvatting

De veerdienst Maassluis-Rozenburg is een essentiële verbinding voor de inwoners van Maassluis, Rozenburg en het omliggend gebied. Vanwege het grote maatschappelijk belang is in dit rapport in kaart gebracht welke lessen de provincie heeft geleerd van de gebeurtenissen en processen rondom het veer Maassluis-Rozenburg. De geleerde lessen worden in de praktijk gebracht bij het contractbeheer met de nieuwe exploitant en de (voorbereiding op) aanbestedingen van een nieuw veercontract. Op deze manier dragen de geleerde lessen direct bij aan het versterken van de invulling van de maatschappelijke taak van de provincie om te zorgen voor een betrouwbare veerverbinding.

Belang van inspecties

Om de vaarzekerheid zo optimaal mogelijk te garanderen moeten de vaartuigen technisch in orde zijn. De geleerde lessen onderstrepen het belang van jaarlijkse inspecties van de technische staat van de veerponten door een door de Inspectie Leefomgeving en Transport erkende deskundige. Met jaarlijkse inspecties kan de provincie het onderhoud en het uitvoeren van de voorgeschreven onderhoudsschema's monitoren en waar nodig bijsturen. Dit draagt bij aan de betrouwbaarheid van de veerdienst. Adequaat preventief onderhoud is (naast reactief onderhoud) van groot belang voor de inzetbaarheid van de veerponten.

Ter voorbereiding van aanbestedingen voor een nieuwe contractperiode is een uitgebreid technisch onderzoek naar de staat van de veerponten (met een onderwaterinspectie) noodzakelijk, waarbij onder meer een overzicht van de te verwachten onderhoudskosten wordt verschaft. Door het opnemen van dit technisch onderzoek in het bestek, naast de taxatie, kunnen de inschrijvers in hun biedingen meer rekening houden met de te verwachten onderhoudskosten.

Het afdekken van risico's

De provincie heeft voor een goede invulling van het contractbeheer inzicht nodig in de bedrijfseconomische situatie van de exploitant. Dit is extra belangrijk wanneer er sprake is van een complexe organisatiestructuur waarbij verschillende B.V.'s betrokken zijn bij de exploitatie van de veerdienst. Bij grote verschillen tussen de biedingen voor een veercontract is het raadzaam om een bedrijfseconomische analyse uit te laten voeren door een economisch adviesbureau.

Zijn er financiële risico's te verwachten, dan moet de provincie adequate maatregelen nemen. Tot deze maatregelen behoort tenminste een dekkende garantstelling. Dit geldt voor zowel een aanbesteding, als een contractovername, als er risico's door de provincie worden gesignaleerd. Dat kan ook het geval zijn bij een conglomeraat van bedrijven.

Bij nieuwe aanbestedingen moeten in het bestek selectiecriteria worden opgenomen ten aanzien van bedrijfseconomische draagkracht (de solvabiliteit van de veerexploitant), zodat er minder kwetsbaarheid is voor financiële tegenslagen. Daarnaast dient er een realistische

bandbreedte¹ te worden opgenomen in het bestek voor de exploitatiebijdrage waarmee wordt ingeschreven. Deze bandbreedte volgt uit het advies van een economisch adviesbureau en moet toegespitst zijn op de veerdienst en de te verwachten onderhoudskosten. De bandbreedte biedt daarmee ruimte om tegenvallers gedurende de exploitatieperiode op te vangen, waardoor de continuïteit gedurende de exploitatieperiode beter is geborgd.

Bij nieuwe aanbestedingen leggen wij de focus op de kwaliteit en de zekerheid van de dienstverlening en minder op de voordeligste inschrijving.

Rolneming provincie

Het maatschappelijk belang van de veerdienst moet altijd voorop staan bij de exploitatie van de veerdienst. Voor nieuwe aanbestedingen is het belangrijk om aan de hand van een mobiliteitsonderzoek de vervoervraag in beeld te brengen, waarbij ook wordt gekeken naar het toekomstig gebruik van het (auto)veer.

Wanneer duidelijk wordt dat een exploitant zijn verplichtingen niet (geheel) kan nakomen, dient de provincie tijdig de oorzaken goed te (laten) analyseren en op basis daarvan proactief bij te sturen of in te grijpen. Als de exploitant de financiering niet rond krijgt voor een voorgeschreven nieuwe veerpont, moet de provincie zichzelf snel inzicht verschaffen in wat de reële en haalbare opties zijn en daar ook naar handelen. Hierbij is een beëindiging of inkorting van het veercontract (al dan niet) met wederzijds goedvinden ook een te overwegen scenario, waarbij de vervoerder de veerdienst blijft exploiteren, totdat er een nieuwe vervoerder is gevonden.

De markt van veerexploitanten is relatief beperkt. Hierin opereren zowel kapitaalkrachtige als minder kapitaalkrachtige partijen, al dan niet in consortia vorm. Een nieuwe veerpont kan voor sommige partijen een zware kapitaalintensieve eis zijn. Het is het overwegen waard om de bouw van een nieuwe veerpont (als een nieuwe veerpont bestuurlijk gewenst is) apart aan te besteden als hier grote investeringen voor plaats moeten vinden, met daarnaast eventueel een beheer- en onderhoudscontract. De exploitatie van de veerdienst wordt in dit scenario dan separaat aanbesteed.

Met de bovenstaande geleerde lessen kan de provincie haar maatschappelijke rol beter invullen en het belang van de reiziger daarbij zoveel als mogelijk centraal stellen.

¹ voor de minimale en maximale gevraagde exploitatiebijdrage

3 Ervaringen vorige contractperiode met Connexxion Water

Periode 2008-2017

Feitelijke bevindingen

Bij de aanbesteding in 2007 hebben twee partijen een offerte aangeboden voor het nieuwe veercontract, te weten de toenmalig vervoerder SBS en Rederij Naco B.V./ Connexxion Water (hierna Connexxion Water), een dochteronderneming van Connexxion. Beide offertes voldoen aan de gestelde criteria en de geformuleerde eisen in het bestek. De aanbidding van Rederij Naco B.V./ Connexxion Water is aanzienlijk goedkoper. Naar aanleiding van het grote verschil tussen beide aanbiddingen is er in opdracht van de provincie een bedrijfseconomische analyse uitgevoerd door een economisch adviesbureau. Daarnaast is Connexxion Water gevraagd een aantal belangrijke onderdelen van de aanbidding nader te onderbouwen. De antwoorden zijn voldoende overtuigend om de offerte van Connexxion Water te aanvaarden. Bovendien heeft Connexxion Water per brief aangegeven de aanbidding onvoorwaardelijk gestand te zullen doen. De provincie heeft het moederbedrijf van Connexxion Water gevraagd om garant te staan voor het contract. In de notariële akte van de overdracht van de twee veerponten van rederij Doeksen aan Connexxion Water is nadrukkelijk bepaald dat de provincie geen aansprakelijkheid draagt voor de staat van onderhoud van de veerponten.

Technische problemen veerponten

In de contractperiode van Connexxion Water van 2008 – 2017 zijn er technische problemen met de autoveerponten en is sprake van uitval van de dienstverlening. Na de start van de contractperiode in 2008 geeft Connexxion Water aan dat de veerponten in een slechte technische staat verkeren en dat sprake is van achterstallig onderhoud. Inspecties in 2008 en 2009 bevestigen dit. Er vindt overlegⁱⁱ plaats met de provincie, waarbij de provincie de lijn hanteert dat de overname van de schepen een transactie is tussen de oude en de nieuwe vervoerder. De provincie geeft hierbij ook aan geen verantwoordelijkheid te dragen voor de technische staat van de schepen.

Onderdeel van de aanbestedingsdocumenten zijn rapportages van een expertisebureau (taxaties) met betrekking tot waarde en de technische staat van de schepen, op basis van een visuele inspectie. Tijdens de aanbestedingsprocedure plaatsen de gegadigden geen nadere kanttekeningen bij deze documenten. De gegadigden hebben de provincie niet verzocht om de staat van de schepen te onderzoeken, op basis van hun onderzoeksplicht.

Naar aanleiding van het door Connexxion Water gesignaleerde achterstallige onderhoud dient dit bedrijf op 5 juli 2010 bij de provincie een claim in voor achterstallig onderhoud voor een bedrag van € 1.4 miljoen. Connexxion Water geeft aan geconfronteerd te worden met onvoorziene reparatie- en onderhoudskosten, die zij niet had verdisconteerd in haar bieding en die haar business case onder druk zet. De provincie wijst deze claim af onder verwijzing naar onder meer de bovengenoemde bepalingen. Connexxion Water legt zich

daar uiteindelijk bij neer.

In het contract met Connexion Water is een verplicht onderhoudsschema van de beide veerponten opgenomen (overgenomen van de vorige exploitant; SBS) waar Connexion Water zich aan moet houden.

Uitval veerponten

In 2008 en 2009 is er door Connexion Water groot onderhoud uitgevoerd aan de veerponten Staeldiep en Blankenburg, waarbij de spitsdienst (tijdens de spitsuren iedere tien minuten een pont) twee maanden uitvalt. Daarna is er, afgezien van uitval door gepland onderhoud conform het onderhoudsplan van de vervoerder, een enkele keer sprake van uitval langer dan enkele dagen.

Eind augustus 2011 wordt de spitsdienst geschrapt nadat één van de autoveren in aanraking is gekomen met een autowrak. De spitsdienst wordt op 20 december 2011 hervat.

^{iiiiiv}Vanwege een technisch defect aan één van de autoveren valt in 2012 de spitsdienst opnieuw uit. Ditmaal voor drie tot vier weken. De provincie laat een onafhankelijk maritiem expert onderzoek doen naar de technische staat van de veerponten en naar de kwaliteit van het uitgevoerde onderhoud door de vervoerder. De staat van de schepen is in 2012, na het uitgevoerde groot onderhoud in 2008 en 2009 en het regulier dagelijks onderhoud, volgens de ingeschakelde expert redelijk tot goed te noemen. Volgens de expert bestaat er geen verband tussen de staat van het onderhoud van de veerponten door de vervoerder en de incidenten (aanvaring met autowrak en technische defecten) die in 2011 en 2012 hebben geleid tot uitval van de spitsdienst.

Het uitgevoerde maritieme onderzoek naar het beheer en onderhoud geeft geen aanleiding om de vervoerder aansprakelijk te stellen voor het voor langere tijd uit de vaart zijn van de spitsdienst. Wel geeft de expert aan dat de uitval langer heeft geduurd dan nodig, omdat Connexion Water geen afspraken met derden heeft gemaakt om reparaties bij grote technische schade snel en adequaat te verrichten. De scheepsexpert adviseert de vervoerder daarom om kwetsbare onderdelen in voorraad te nemen en goede afspraken te maken met leveranciers.

Een gestructureerde verslaglegging van het uitgevoerde onderhoud bij de veerdienst ontbreekt. De vervoerder is daarom gevraagd:

- Te onderzoeken op welke wijze en tegen welke voorwaarden hij kwetsbare onderdelen in voorraad kan nemen.
- Goede afspraken te maken met scheepswerven en leveranciers teneinde reparaties bij grote technische schade snel en adequaat te kunnen verrichten.
- En om binnen drie maanden inzicht te geven in het onderhoudsprogramma tot en met 2017.

Connexion Water heeft op verzoek van de provincie in februari 2012 de vaste reizigers een korting aangeboden op de aanschaf van een nieuw maandabonnement wegens de langdurige uitval van de spitsdienst in het tweede deel van 2011. Daarnaast is de voor 1 januari 2012 geplande jaarlijkse tariefsverhoging uitgesteld tot 1 april 2012.

4 Voorbereiding openbare aanbesteding opdracht voor het verrichten van de veerdienst Maassluis-Rozenburg

Periode 2015-2016

Feitelijke bevindingen

In 2015 en 2016 is de openbare aanbesteding van de opdracht voor het verrichten van de Veerdienst Maassluis-Rozenburg voorbereid.

Mobiliteitsonderzoek

In 2015 is door een onafhankelijk adviesbureau voor mobiliteitsvraagstukken een onderzoek uitgevoerd naar het nut en de noodzaak van de veerdienst Maassluis-Rozenburg. Uit de resultaten van het onderzoek concludeert de provincie dat het wenselijk is de autoveerdienst na 1 januari 2018 te continueren. Dit omdat het veer voor het autoverkeer in de directe omgeving een goede ontsluiting over het water biedt. En omdat het autoverkeer het veer als alternatieve route gebruikt bij stremmingen op de A20 en de A15. Daarnaast is het veer van belang voor (brom)fietsers en voetgangers. Na aanleg van de Maasdeltatunnel (voorheen Blankenburgtunnel) verdwijnt naar verwachting het autoverkeer voor een groot deel van de veerdienst. De Maasdeltatunnel is echter geen alternatieve route voor (brom)fietsers en voetgangers. Voor deze verkeersdeelnemers blijft de behoefte aan een veerdienst tussen de oevergemeenten bestaan, aldus de rapportage.

Op basis van het onderzoek kiest de provincie ervoor om de exploitatie van de veerdienst uit te vragen als:

- Een voorkeursvariant waarbij wordt ingespeeld op de situatie tot aan de opening van de Maasdeltatunnel (plus maximaal twee jaar) én op de periode daarna (tot en met 2032).
- Een fall back variant met een looptijd tot aan de opening van de Maasdeltatunnel (plus maximaal twee jaar).

Taxatie

In december 2016 is in opdracht van de provincie een taxatie uitgevoerd naar de handelswaarde van de twee autoveerponten. De taxatie van de twee veerponten is op basis van een visuele schouw aan boord van de twee veerponten uitgevoerd. Er heeft bij de visuele schouw geen onderwater inspectie plaatsgevonden. Naast de taxatie is er geen uitvoerig onderzoek naar de technische staat van de twee autoveerponten en de historische en verwachte onderhoudskosten uitgevoerd. De waardebepalingen gaan uit van een goede staat van onderhoud. De waardebepalingen zijn als bijlagen opgenomen in het bestek.

Overige zaken

^Bij het bestek zijn onderhoudsschema's gevoegd, zoals deze door de vorige vervoerder zijn gehanteerd. Deze schema's dienen in het voorgeschreven onderhoudsplan te worden opgenomen. En onderhoud moet conform deze schema's worden uitgevoerd. Afwijkingen moeten in het plan gemotiveerd worden en worden voorgelegd aan de provincie. Het onderhoudsplan dient uiterlijk vier weken na de opdrachtverlening ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de provincie.

Voor het bepalen van de bandbreedte voor de exploitatiebijdrage is door een economisch adviesbureau in juni 2016 een advies opgesteld met een aantal varianten voor de exploitatiebijdrage voor de veerdienst, met een inschatting van de kosten en opbrengsten die gepaard gaan met de exploitatie.

De nota van uitgangspunten, waarin de kaders staan vermeld waarbinnen de provincie de aanbesteding wil vormgeven, is vastgesteld door Provinciale Staten op 14 december 2016.

5 Openbare aanbesteding en gunning voor het verrichten van de veerdienst Maassluis-Rozenburg

Periode 2017

Feitelijke bevindingen

Gedeputeerde Staten nemen op 10 januari 2017 het besluit tot aanbesteden en stellen daarbij het bestek vast, waarin de gunningscriteria en eisen ten aanzien van de uitvoering opgenomen zijn.

Belangrijke gunningscriteria en eisen ten aanzien van de uitvoering

^{vi}De provincie stelt voor de inschrijvers een exploitatiebijdrage ter beschikking van maximaal € 1 miljoen per jaar (prijsspeil 2017). Deze exploitatiebijdrage wordt gedurende de looptijd van het contract geïndexeerd. Als de inschrijver meent dat voor hem een lagere exploitatiebijdrage volstaat, kan hij daarmee punten scoren, met een minimum van € 700.000 waarmee nog punten te verdienen zijn.

In het bestek is de verduurzaming van de meest ingezette veerpont door middel van de inzet van een selectieve katalytische reductie (SCR) katalysator en een roetfilter voorgeschreven. De vervoerder kan ter bekostiging daarvan een subsidie in de vorm van een lening aanvragen. Dit in het kader van het [revolverend verenfonds](#) op basis van paragraaf 12 Veerprojecten van de subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 (tegenwoordig paragraaf 2.3.4 Projecten voor vervanging of renovatie van veerponten van de [Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland](#) (hierna: 'subsidieregeling').

De provincie heeft in het bestek aangegeven dat zij een aanvraag van de vervoerder voor een subsidie in de vorm van een lening van maximaal € 1 miljoen, tegen een rentepercentage van 0%, in beginsel zal toewijzen. Dit onder de voorwaarde dat de vervoerder voldoet aan alle (publiekrechtelijke) voorwaarden van paragraaf 12 van de subsidieregeling.

In het bestek staat voorgeschreven dat de inschrijver in zijn inschrijving een financiële onderbouwing van het bedrag verstrekt waarvoor hij voornemens is een lening aan te vragen. Voorts is voorgeschreven dat de inschrijver in zijn inschrijving toelicht op welke wijze hij bij het aanvragen van de lening zal voldoen aan de in artikel 12.6 van de subsidieregeling gestelde subsidievereisten.

In deze subsidievereisten is voorgeschreven dat:

- De veerpont gedurende het gehele jaar op werkdagen wordt ingezet op één of meerdere veerdiensten (zoals genoemd in artikel 2.73 van de subsidieregeling) die overwegend forensen en scholieren overzetten.
- Er een sluitend financieringsplan is dat in ieder geval bestaat uit een investeringsplan en een plan voor de jaarlijkse aflossingen waarin de verwachte inkomsten en uitgaven over de volledige looptijd van de lening zijn opgenomen.

- De vervoerder een onderhoudsplan heeft gedurende de maximale technische levensduur.
- Uit een onderzoeksrapport, dat in opdracht van de vervoerder is opgesteld door een door de Inspectie Leefomgeving en Transport erkende deskundige, blijkt dat het veerproject en het onderhoudsplan economisch-, technisch en financieel verantwoord zijn.
- Het veerproject een maatschappelijk belang heeft, dat in ieder geval blijkt uit het overzetten van forensen en scholieren, de reductie van het aantal omrijkilometers of de reductie van uitstoot van het autoverkeer of de veerpont.

Als er meer verduurzamingsmaatregelen aangeboden worden, zoals het inzetten van een nieuwe veerpont (bouwjaar 2008 of later) die geen gebruik maakt van fossiele brandstoffen, kunnen er meer punten worden verdiend.

In het bestek is vastgelegd dat een inschrijver die de maximale exploitatiebijdrage van € 1 miljoen vraagt, op het criterium Prijs nul punten scoort, terwijl een inschrijver die een exploitatiebijdrage van € 700.000 of minder vraagt, op dit criterium het maximum van tien punten scoort. Het hierboven genoemde economisch adviesbureau adviseerde evenwel in het bestek een hogere bandbreedte (zowel een hoger maximum en een hoger minimum) te hanteren.

In het bestek is voorgeschreven dat de inschrijver één of meer referenties dient te overleggen. Deze referenties moeten betrekking hebben op één of meer opdrachten voor de dienstverlening op het gebied van voor eenieder openstaand vervoer volgens een dienstregeling per passagierschip, waarvan de gezamenlijke financiële omzet op jaarbasis ten minste € 500.000 bedraagt. De referenties dienen betrekking te hebben op activiteiten die niet langer dan drie jaar geleden zijn afgerond of op het moment van uitbrengen van de inschrijving minimaal een jaar in uitvoering zijn.

Er zijn geen criteria voor de financieel-economische draagkracht en grootte van de onderneming opgenomen in het bestek (bijvoorbeeld solvabiliteit en afhankelijkheid). Deze waren wel opgenomen in het bestek van de voorgaande contractperiode.

Er zijn in de voorbereiding op de aanbesteding van het veercontract diverse risicoanalyses gemaakt, vooral gericht op het proces.

Gunning van de opdracht

Op de aanbesteding hebben uiteindelijk vier vervoerders ingeschreven. Alle inschrijvingen zijn onafhankelijk beoordeeld aan de hand van de gestelde gunningscriteria zoals opgenomen in het bestek. Vervoerder Ottevanger OV Exploitatie B.V. is als winnende partij naar voren gekomen, met de beste score voor prijs en kwaliteit. Op basis van de gevraagde maximale exploitatiebijdrage en de geboden kwaliteit is de keuze gemaakt om de opdracht aan deze vervoerder te gunnen.

In het bestek is vastgelegd dat als slechts één inschrijver een exploitatiebijdrage van maximaal € 1 miljoen per jaar vraagt en aan de overige vereisten uit het bestek voldoet (onder andere: kwaliteit, looptijd- en duurzaamheid), deze inschrijver de aanbesteding

wint. Is/zijn er geen of geen geldige inschrijving(en) die een exploitatiebijdrage van maximaal € 1 miljoen per jaar vragen, dan worden ook eventuele inschrijvers met een hogere gevraagde exploitatiebijdrage beoordeeld.

Ottevanger OV Exploitatie B.V. heeft op basis van deze gunningsregels de aanbesteding gewonnen. De organisatie van de inschrijver is niet getoetst op criteria voor bedrijfseconomische draagkracht en economische afhankelijkheid van deze opdracht, aangezien een dergelijke toets geen deel uitmaakte van het bestek.

Op 7 december 2017 is de 'Overeenkomst Exploitatie Veerdienst Maassluis – Rozenburg' met Ottevanger OV Exploitatie B.V. ondertekend. De overeenkomst voor de exploitatie van de veerdienst Maassluis-Rozenburg is aangegaan voor de periode van 1 januari 2018 tot en met 31 december 2032.

In december 2017 vindt in opdracht van de provincie een (visuele) overdrachtsinspectie van de twee veerponten plaats. Deze inspectie is uitgevoerd door hetzelfde taxatie- en expertisebureau die de veerponten in 2016 voorafgaand aan de aanbesteding heeft getaxeed. Dit bureau heeft de veerponten geïnspecteerd op de waarneembare staat en toestand. En op eventuele structurele verbeteringen of verslechtingen die uitgevoerd of ontstaan zijn sinds de taxatie in december 2016. Er worden kleine veranderingen aangetroffen aan de veerpont Blankenburg, zoals een lekkende cilinderkop. Bij de veerpont Staldiep is de beunkoeler (warmtewisselaar) van de voorste hoofdmotor vernieuwd.

6 Start contract Ottevanger OV Exploitatie B.V.

Periode 2018

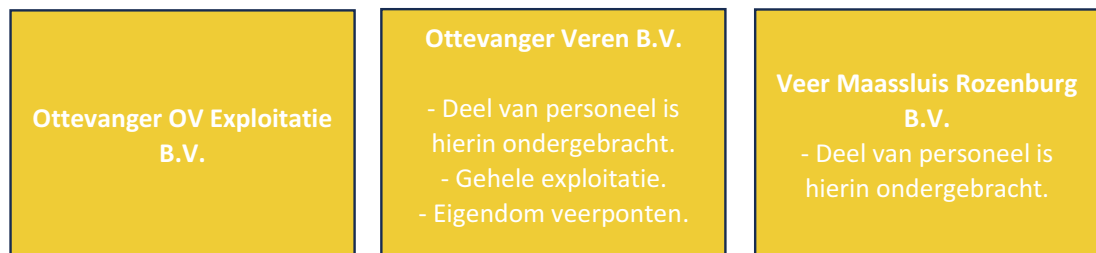
Feitelijke bevindingen

Vanaf 1 januari 2018 exploiteert Ottevanger OV Exploitatie B.V. de veerdienst Maassluis-Rozenburg en ontvangt hiervoor jaarlijks een begroting-boekjaarsubsidie van de provincie. Ottevanger OV Exploitatie B.V. exploiteert niet alleen de veerdienst Maassluis-Rozenburg, maar ook het Driehoeksveer, het Rhooonsveer, en Veer Puttershoek.

Oprichting van twee B.V.'s voor uitvoering veerdienst

^{vii2}Om de twee pensioenfondsen (Pensioenfonds vervoer en het Pensioenfonds Rail & Openbaar Vervoer (voorheen SPOV)) van het veerpersoneel te kunnen faciliteren, heeft Ottevanger OV Exploitatie B.V. twee nieuwe B.V.'s opgericht, namelijk: Ottevanger Veren B.V. en Veer Maassluis Rozenburg B.V. Dit is conform de vereisten van de pensioenfondsen. Een soortgelijke constructie bestond ook bij Connexion Water, omdat het personeel ook bij Connexion Water deel uitmaakte van twee pensioenfondsen.

Een deel van het personeel van de veerdienst Maassluis-Rozenburg is vervolgens ondergebracht in Ottevanger Veren B.V., waarin ook de gehele uitvoering van de exploitatie van het veer is ondergebracht. Het ander deel van het personeel wordt verlood via Veer Maassluis Rozenburg B.V.. Juridisch zijn Ottevanger OV Exploitatie B.V., Ottevanger Veren B.V. en Veer Maassluis Rozenburg B.V. zusterbedrijven. De veerponten van veerdienst Maassluis-Rozenburg zijn eigendom van Ottevanger Veren B.V.



Subsidie in de vorm van een lening voor verduurzaming van veerpont Blankenburg

In 2018 verleent de provincie, op basis van paragraaf 12 van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017, een subsidie aan Ottevanger Veren B.V.³. Deze subsidie in de vorm van een lening is bestemd voor de aanschaf van een SCR katalysator en roetfilter en voor de renovatie van de motoren van veerpont Blankenburg, conform de voorschriften van het bestek. De aanvraag voldoet naast de hiervoor in hoofdstuk 4 genoemde subsidievereisten aan onder andere de onderstaande verplichtingen uit paragraaf 12 van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017:

² Informatie hierover is opgenomen, omdat hier veel vragen over worden gesteld.

³ De hoogte van deze subsidie in de vorm van een lening is bedrijfsgevoelige informatie. Deze wordt daarom niet vermeld in deze rapportage.

- Voor een veerproject dat leidt tot een gerenoveerde veerpont wordt tot zekerheid van de terugbetaling van de lening en betaling van eventueel verschuldigde rente een recht van hypotheek, een pandrecht of een bankgarantie van ten minste 50% van de lening aan de provincie verschaft.
- De gerenoveerde veerpont wordt gedurende zijn maximale technische of economische levensduur door de subsidieontvanger geëxploiteerd, of bij het opzeggen of verliezen van het veerrecht, voor overdracht aangeboden aan de nieuwe vervoerder.
- De in de veerpont aangebrachte duurzaamheidsvoorzieningen worden effectief toegepast gedurende de looptijd van de lening.

Aangezien aan alle wettelijke vereisten voor subsidieverlening (revolverend verenfonds) is voldaan, kan de provincie de subsidie voor het veerproject in de vorm van een lening verlenen. Dit gebeurt nadat conform de vereisten van de subsidieregeling de provincie de financiële positie heeft laten beoordelen door een financieel-economisch adviesbureau en een risicoanalyse heeft uitgevoerd. Hierbij is gekeken naar de kredietwaardigheid en solvabiliteit van de veerexploitant, de constructie en toekomstbestendigheid van de veerdienst. Ook een staatssteuntoets wordt uitgevoerd. Het expertisebureau verklaard dat het beoogde veerproject met het onderhoudsplan economisch, technisch en financieel verantwoord is en de veerpont na de renovatie aantoonbaar duurzamer is.

Op grond van de subsidieverplichtingen is door Ottevanger Veren B.V. tot zekerheid voor het terugbetalen van de subsidie in de vorm van een lening het eerste hypotheekrecht op veerpont Blankenburg verschaft. Dit geeft de provincie voorrang bij het opeisen van de lening vóór eventuele andere schuldeisers.

De afspraken voor een subsidie in de vorm van een lening zijn vastgelegd in de bij de subsidiebeschikking horende uitvoeringsovereenkomst op basis van artikel 4:36 Awb: in casu een leningsovereenkomst. Hierna is de veerpont Blankenburg gerenoveerd en verduurzaamd.

7 Overname van het contract door AquaSwets B.V.

Periode 2019

Feitelijke bevindingen

^{viiiix}Begin 2019 is de provincie door de heer Ottevanger geïnformeerd over het voornemen om al zijn bedrijven te verkopen aan Swets ODV Maritiem. Belangrijkste reden voor de verkoop door de heer Ottevanger is het over 2018 geleden verlies, dat vooral toe te schrijven is aan de hogere onderhoudslasten (veroorzaakt door technische problemen) van de veerponten Blankenburg en Staeldiep. De financiële staat van het bedrijf is bevestigd in een analyse van de jaarrekening van Ottevanger OV Exploitatie B.V. over 2018.

Technisch onderzoek

In opdracht van de provincie is in 2019 door een externe deskundige onderzoek verricht naar de technische staat van de veerponten en de kosten die verbonden zijn aan het in dienst houden van de ponten tot en met de ingebruikname van de Maasdeltatunnel. Vertegenwoordigers van zowel Ottevanger OV Exploitatie B.V. als Swets ODV Maritiem zijn intensief betrokken bij dit onderzoek. De uitkomsten van het onderzoek worden door ODV Maritiem schriftelijk erkend.

Het onderzoek bevestigt dat de kosten voor onderhoud substantieel hoger liggen dan door Ottevanger OV Exploitatie B.V. verwacht, op basis van de taxatie die in 2016 onderdeel uitmaakte van het bestek van de aanbesteding. Daarnaast blijken er de komende jaren omvangrijke investeringen nodig om de twee ponten geschikt te houden voor een betrouwbare dienst tot en met 2024. Deze investeringen zouden de verliezen van Ottevanger OV Exploitatie B.V. verder vergroten.

Swets ODV Maritiem heeft hierop aan de provincie aangegeven dat de hoge onderhoudskosten van beide veerponten ook voor hen een belemmering vormen voor een kostendekkende exploitatie van het veer Maassluis-Rozenburg.

Overname contract

Gedeputeerde Staten stemmen op 16 juli 2019 in met een overname van het contract door Swets ODV Maritiem. Met de overname van het contract wordt voorkomen dat Ottevanger OV Exploitatie B.V. in verdere financiële problemen komt. Dit zou anders niet alleen tot aanzienlijk hogere kosten voor de provincie kunnen leiden, maar ook tot onzekerheid bij het veerpersoneel, uitval van de veerdienst en een mogelijke latere implementatie van verbeteringsmaatregelen. Na de overname volgen meerdere gesprekken met Swets ODV Maritiem en vervolgens AquaSwets B.V. waarin de aanvullingen op de exploitatieovereenkomst voor de veerdienst Maassluis – Rozenburg worden uitgewerkt. In 2020 krijgt het bedrijfsonderdeel dat de veerdienst Maassluis -Rozenburg exploiteert de naam AquaSwets B.V. De uitvoering van de exploitatie, de veerponten en het personeel zijn net als bij Ottevanger OV Exploitatie B.V. ondergebracht bij twee zusterbedrijven, te weten: AquaSwets Veren B.V. en AquaSwets VMR B.V.

De aanpassingen van de exploitatieovereenkomst zijn hierna uitgewerkt en in 2021 door Gedeputeerde Staten vastgelegd in een addendum (aanvulling) op de

exploitatieovereenkomst met AquaSwets B.V. Het schriftelijk vastleggen en detailleren heeft ruime tijd in beslag genomen, onder andere doordat twee bureaus de waarde van de aanvullende overeenkomst hebben berekend, ter beoordeling of er geen strijdigheid ontstond met het aanbestedingsrecht. Na de vastlegging van de afspraken in een addendum verleent de provincie - na beoordeling of aan alle wettelijke vereisten is voldaan - de aanvullende subsidies aan AquaSwets B.V., waaronder de onderstaande eenmalige bijdrage (subsidie) van € 1,1 miljoen.

Aanvullende afspraken in het addendum

^xDe belangrijkste aanvullende afspraken in het addendum met de nieuwe vervoerder AquaSwets B.V. zijn:

1. De vervoerder investeert na overname van de veerdienst in extra maatregelen ter verbetering van de betrouwbaarheid van beide veerponten Blankenburg en Staeldiep, uitgaande van het uitgevoerde onderzoek en de daarop gebaseerde nieuwe inzichten in noodzakelijk onderhoud en noodzakelijke investeringen om deze veerponten gedurende de geplande gebruiksduur van de schepen tot eind 2024 (Blankenburg) respectievelijk eind 2021 (Staeldiep) in dienst te kunnen houden.
2. Ter dekking van deze investeringen en de hiermee samenhangende activiteiten, verstrekt de provincie een eenmalige bijdrage van € 1,1 miljoen. Daarnaast wordt om die reden de exploitatiebijdrage met terugwerkende kracht tot 1 januari 2019 verhoogd van € 694.500 naar € 796.000 per jaar (prijspeil 2017).
3. Een aantal voorgestelde en afgesproken extra voorzieningen hoeft niet meer te worden gerealiseerd. Het gaat hierbij om niet direct aan de veerdienst gerelateerde extra's als een fietsreparatieservice, de ontwikkeling van een buurtbus en een grand café.
4. De vervoerder bestelt eerder (in 2021 in plaats van 2024) een nieuwe duurzame veerpont voor de veerdienst. (Ottevanger OV Exploitatie B.V. had een nieuwe duurzame veerpont na de opening van de Maasdeltatunnel aangeboden in haar bieding.) Deze veerpont dient tot de ingebruikname van de Maasdeltatunnel als vervanging van de veerpont Staeldiep en blijft na ingebruikname van de Maasdeltatunnel in dienst als veerpont waarmee de veerdienst wordt uitgevoerd.
5. De nieuwe veerpont komt uiterlijk 31 december 2022 in dienst.
6. De vervoerder kan voor de aanschaf van de nieuwe veerpont gebruik maken van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017, paragraaf 12 (veerprojecten).

Met de afspraken in het addendum op de exploitatieovereenkomst wordt recht gedaan aan de bevindingen van de externe deskundige over de technische staat van de veerponten en de benodigde extra exploitatiebijdrage om volgens AquaSwets B.V. de businesscase rond te krijgen.

8 Aanschaf nieuwe veerpont door AquaSwets Veren B.V. *Periode 2021-2022*

Feitelijke bevindingen

^{xi}Op basis van paragraaf 12 van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland 2017 kan AquaSwets Veren B.V. een subsidie in de vorm van een lening aanvragen voor de aanschaf van een nieuwe duurzame veerpont, tegen een zo laag mogelijke rente⁴.

Bestelling van een nieuwe veerpont

Met AquaSwets Veren B.V. is in 2021 en 2022 intensief gesproken over de bestelling van een nieuwe veerpont en de financiering daarvan met behulp van het revolverend verenfonds. Uit die gesprekken is gebleken dat de aanschaf van een nieuwe duurzame veerpont aanzienlijk duurder is dan aanvankelijk verwacht. Dit is onder meer een gevolg van gestegen loonkosten, bouwkosten, brandstofkosten en staalprijzen, die als gevolg van Corona (meer hierover in hoofdstuk 8) en de komst van de Maasdeltatunnel niet voldoende gecompenseerd kunnen worden door de inkomsten van de veerdienst Maassluis-Rozenburg. Ook moet er rente worden betaald voor de subsidie in de vorm van een lening om binnen de kaders van staatssteun te blijven. AquaSwets Veren B.V. heeft daar niet op gerekend.

Nieuwe veerpont is financieel niet mogelijk

Een door de provincie ingeschakeld financieel-economisch adviesbureau geeft in samenwerking met het provinciale team Business Case analyse medio juni 2022 aan dat AquaSwets Veren B.V. niet kan voldoen aan de voorwaarden van de genoemde subsidieregeling, omdat er geen sluitend financieringsplan is. Hierdoor is het project financieel-economisch niet haalbaar. De investering voor de nieuwe veerpont zou tot een negatief exploitatieresultaat leiden, ook zonder de rente die moet worden betaald over de lening om binnen de kaders van staatssteun te blijven. AquaSwets Veren B.V. kiest er vervolgens voor om de aanvraag niet door te zetten.

Vanaf medio juni 2022 is er gesproken over alternatieve mogelijkheden voor renovatie van de veerpont Staeldiep, maar ook dit vergt flinke investeringen, waarvoor de businesscase niet sluitend is (terwijl de effecten van de coronapandemie structureel doorwerken op de exploitatie). Bovendien zijn de alternatieven voor de nieuwe veerpont in strijd met het addendum op de exploitatieovereenkomst, omdat in het addendum een nieuwe veerpont is voorgeschreven, die uiterlijk 31 december 2022 in dienst komt. Wanneer in oktober 2022 de veerpont Blankenburg uitvalt, zijn deze gesprekken on hold gezet, omdat de focus dan ligt op het weer in de vaart brengen van de veerpont Blankenburg.

⁴ 0%, tenzij ter voorkoming van ongeoorloofde staatssteun een hoger percentage noodzakelijk is

Gevolgen

Het bestellen van een nieuwe veerpont is cruciaal voor de toekomstbestendigheid van de veerdienst. Doordat de nieuwe veerpont er niet komt, zijn de technische problemen van de veerponten vergroot. Eén van de twee veerponten, de veerpont Staeldiep uit 1970, kan niet voortijdig worden vervangen in 2021 of 2022 en moet langer doorvaren. Dit leidt tot grotere technische problemen en uitval van de veerpont Staeldiep in het voorjaar van 2022, als de coronabeperkingen zijn afgeschaald. Hierdoor is er geen reservepont als de veerpont Blankenburg in oktober 2022 uitvalt.

Opgemerkt kan worden dat zonder de coronabeperkingen van het Rijk (waardoor er in 2020, 2021 en 2022 minder reizigersinkomsten zijn) de businesscase voor de nieuwe veerpont voor de veerdienst naar verwachting er anders uit had kunnen zien, op basis van de ramingen van de reizigers uit 2019. Dan waren er meer reizigers geweest in 2020, 2021 en 2022 en hiermee meer reizigersinkomsten om de grote stijging van de brandstof-, materieel- en bouwrijzen en personeelskosten te compenseren.

9 Coronaperiode en uitval veerponten

Periode 2020-2023

Feitelijke bevindingen

^{xixiii}In de coronaperiode stemt de provincie in maart 2020 vanwege de lagere reizigersaantallen in met het tijdelijk niet meer inzetten van de spitsdienst, totdat de coronabeperkingen zoals het thuiswerken zijn afgeschaald. Dit met als doel het verlies aan inkomsten te compenseren. Anders dan in het OV is er geen compensatie van het Rijk voor de door Corona ontstane verliezen bij deze en andere veerdiensten. De exploitant heeft in deze periode wel de reguliere NOW⁵-ondersteuning ontvangen van het rijk.

Uitval van de veerdienst

In 2020 is er verder geen noemenswaardige uitval van de veerdienst geweest. In 2021 is de veerpont Staeldiep (die in deze periode als reserve veer dienstdoet) een aantal dagen uitgevallen wegens een defecte brandstofpomp, op het moment dat de veerpont Blankenburg een defect aan de aandrijving heeft. Er is vervangend vervoer ingezet door inzet van het fiets-voetveer De Otter. Op Hemelvaartsdag 2021 is er geen vervangend vervoer ingezet. Hier is de vervoerder op aangesproken.

^{xiv}In het voorjaar van 2022 worden de coronabeperkingen afgeschaald. De veerpont Staeldiep blijkt dan defect te zijn en kan niet varen in de spitsdienst. AquaSwets B.V. neemt in juni 2022 de veerpont Staeldiep uit de vaart. Het veer wordt drooggezet bij een scheepswerf om het voortstuwingsysteem te renoveren. In de loop van 2022 zijn er diverse werkzaamheden uitgevoerd. De motoren zijn eruit gehaald en er zijn diverse revisies en andere werkzaamheden uitgevoerd. De werkzaamheden zijn echter niet afgemaakt en het schip is verre van vaarklaar.

De inzet van de veerpont Blankenburg verloopt gedurende 2022 over het algemeen goed. De veerpont valt een enkele keer uit door materiële problemen. Daarnaast valt de veerdienst een aantal keer uit door mist of storm en tijdens de zomer een paar keer wanneer een groot deel van de bemanning besmet is met Corona. Er is volgens het contract vervangend vervoer ingezet.

Uitval van veerpont Blankenburg

Op 4 oktober 2022 wordt de Blankenburg naar de werf gebracht, wegens verlies van koelvloeistof door een koeler. Een koeler wordt gerepareerd. De overige koelers worden afgeperst, waarbij geconstateerd is dat alle koelers in slechte staat zijn. Onderdelen zijn hierop besteld. Vanaf oktober worden er diverse reparaties verricht: motoren krijgen groot onderhoud, brandstoftanks worden schoongemaakt, reparaties worden verricht aan de rollenkluisen en draadgeleiders. Het autoveer komt desondanks niet meer in de vaart. Onderzoek uit maart 2023 van een door de provincie ingeschakelde expert bevestigt dat deze reparaties zijn uitgevoerd.

⁵ Noodmaatregel Overbrugging voor Werkgelegenheid

Deze expert geeft in maart 2023 aan dat met behulp van de eenmalige subsidie van € 1,1 miljoen, voor de verbetering van de betrouwbaarheid van veerponten Blankenburg en Staeldiep, de vervoerder de afgelopen jaren heeft geïnvesteerd in het onderhoud van deze veerponten. De investeringen en de onderbouwde adviezen van de expert uit 2019 over het (preventief) onderhoud van de veerponten hebben niet geleid tot betrouwbare veerponten.

Voor automobilisten is de uitval van de autoveerpont Blankenburg zeer vervelend, omdat zij moeten omrijden via de Beneluxtunnel. Zeker in de spits is het risico groot dat deze reizigers in de file terecht komen en daardoor een langere reisduur ervaren. Voor fietsers en voetgangers is het ongemak nog groter, omdat de omreisroute geen realistisch alternatief is. Om die reden heeft de provincie in het contract voor de exploitatie van de veerdienst de eis opgenomen dat voor fietsers en voetgangers vervangend vervoer wordt geboden. Omdat automobilisten geen gebruik kunnen maken van het vervangend vervoer, heeft AquaSwets B.V. op verzoek van de provincie de maandabonnementen van de automobilisten vergoed in de maand oktober.

AquaSwets B.V. zet vanaf 4 oktober 2022 bussen in als vervangend vervoer voor fietsers en voetgangers. Omdat de bussen onderweg veel oponthoud hebben, is in overleg met de provincie vanaf 21 oktober 2022 het fiets-voetveer de Otter ingezet als vervangend veer. Met de inzet van het fiets-voet veer wil de provincie de overlast voor de reizigers zoveel mogelijk beperken. Dit veer landt in eerste instantie aan op een ponton bij EIC Mainport op ruim 1,5 kilometer afstand van de veerstoep in Rozenburg. Op verzoek van de inwoners van Rozenburg worden reizigers met busjes naar het centrum van Rozenburg gebracht. Daarbij is ook gekeken naar mogelijkheden voor verplaatsen van het ponton.

Toen AquaSwets B.V. onvoldoende regie nam voor het verplaatsen van het ponton, heeft de provincie ingegrepen door de regie naar zich toe te trekken en alle benodigde partijen bijeen te brengen. Hierdoor kon het verplaatsen van het ponton daadwerkelijk gestalte krijgen. In opdracht van de provincie is in samenwerking met de veerexploitant en onder meer de gemeente Rotterdam en Rijkswaterstaat een ponton gelegd naast de veerstoep in Rozenburg, hetgeen de vaartijd aanzienlijk heeft verkort. Dit ponton is begin april 2023 in gebruik genomen. Hierna is de frequentie van het fiets-voet veer verhoogd. Met het uitvallen van de autoveerponten verliest AquaSwets B.V. de reizigersinkomsten van de autoveerponten. Het bedrijf werd hiermee steeds kwetsbaarder. De provincie heeft geprobeerd er met de vervoerder uit te komen en gezamenlijk tot een oplossing van het probleem te komen. Hoewel de vervoerder het exploitatierisico heeft van de veerdienst en zelf verantwoordelijk is voor het onderhoud en reparatie van de veerponten, heeft de provincie een aanzienlijke inspanning geleverd. Deze inspanning heeft uiteindelijk niet geleid tot het gewenste resultaat (zie volgende hoofdstuk).

10 Juridische stappen en overleg met AquaSwets B.V.

Periode 2022-2023

Feitelijke bevindingen

^{xxvixvixviii}De provincie heeft met AquaSwets B.V. veelvuldig en intensieve overleggen gevoerd over de situatie met het autoveer, met als doel om zo spoedig mogelijk een volwaardige veerdienst voor de reizigers te realiseren. Deze overleggen hebben helaas niet geleid tot het weer inzetten van het autoveer. Hierop heeft Gedeputeerde Staten besloten juridische stappen te ondernemen.

Ingebrekestelling

Wanneer na de uitval op 4 oktober 2022 het steeds langer blijkt te duren dat de veerpont Blankenburg weer in de vaart komt, stelt de provincie AquaSwets B.V. op 19 december 2022 per brief in gebreke. Gedeputeerde Baljeu informeert de CEO van AquaSwets B.V. telefonisch over de ingebrekestelling. Kort daarna vindt er bestuurlijk overleg plaats met AquaSwets B.V.

Sommatie

AquaSwets B.V. slaagt er ook de weken daarna niet in om duidelijkheid te scheppen over het weer in gebruik nemen van het autoveer. Hierop besluit de provincie op 16 januari 2023 om de vervoerder te sommeren, met daarin de eis om binnen 4 weken ten minste één veerpont voor auto's in te zetten volgens de overeengekomen dienstregeling. Begin februari 2023 meldt AquaSwets B.V. in een bestuurlijk overleg dat zij niet over de financiële middelen beschikt om de nog benodigde reparaties aan het veer uit te laten voeren. In een nieuwsbericht brengt de provincie dit naar buiten en geeft aan gezamenlijk te zoeken naar een oplossing, zodat de reizigers zo snel als mogelijk weer gebruik kunnen maken van een autoveer.

Intensief overleg om te komen tot een oplossing

Naar aanleiding van de sommatie heeft intensief overleg plaatsgevonden tussen de exploitant en de provincie om tot een oplossing te komen. Gedurende deze periode is de provincie de exploitatiebijdrage blijven uitkeren om bij te dragen aan de continuïteit van de inzet van het fiets- en voetveer.

Gezamenlijk is in kaart gebracht wat er nodig is om te komen tot een betrouwbare inzet van tenminste één autoveerpont. Er is een externe deskundige ingeschakeld die bevestigt dat de totale reparatiekosten € 2,15 miljoen bedragen. Voor dit bedrag kan naar verwachting binnen acht weken de veerpont Blankenburg in de vaart worden genomen en vervolgens na zes tot acht maanden de veerpont Staeldiep. Complicerende factor hierbij is dat de deskundige aangeeft dat beide veerponten ook na de reparatie kwetsbaar zijn voor nieuwe technische storingen.

In de gesprekken met AquaSwets B.V. blijkt dat AquaSwets B.V. naast de reparatiekosten ook aanvullende ondersteuning nodig heeft voor de exploitatiekosten van circa € 1,5 miljoen (boven op de reguliere bijdrage van € 1 miljoen per jaar) voor de periode tot en met eind 2025. En als AquaSwets B.V. ook het risico van mogelijke toekomstige reparaties op zich moet nemen, zegt AquaSwets zelfs circa € 3 miljoen nodig te hebben. De ruimte om financieel bij te springen is in deze situatie echter beperkt, als de provincie de aanbestedings- en staatssteunrechtelijke regels respecteert. Met de aanvullende financiële afspraken die gemaakt zijn in het addendum in 2021, zijn de grenzen al bereikt van de mate waarin er juridisch gezien financieel kon worden bijgesprongen. Deze wijzigingen kunnen uiteraard wel worden doorgevoerd als een nieuwe aanbesteding wordt uitgeschreven en de wijzigingen daarin worden meegenomen.

Gedeputeerde Staten zijn in de basis bereid AquaSwets B.V. vanuit het maatschappelijk belang grotendeels tegemoet te komen om de veerverbinding weer in de vaart te krijgen. Daarbij moet worden opgemerkt dat dit tegen de adviezen van de interne en externe juristen en financiële medewerkers is. Voorwaarde is dat ten minste een bankgarantie of concerngarantie van voldoende omvang verstrekt dient te worden, zodat zeker is gesteld dat de exploitant na de reparaties daadwerkelijk zou gaan én blijven varen. Immers is uit het financieel onderzoek duidelijk geworden dat er zorgen zijn rondom de financiële gezondheid. Deze financiële garantie kan ook vanuit andere bedrijfsonderdelen van het consortium van Blue Amigo worden verschaft. De geboden financiële garantstelling is niet voldoende vergelijkbaar met de door de provincie gevraagde financiële garantstelling.

Zoektocht naar alternatief autoveer

Parallel aan de gesprekken over oplossingen om te komen tot reparaties van de autoveren, is de provincie een zoektocht gestart naar een alternatieve autoveerpont die geschikt is voor het type vaarwater. De provincie beoogd hiermee de kans op een alternatief autoveer te vergroten. Deze zoektocht, waarvoor ambtelijk en bestuurlijk contact is gelegd met vele partijen (overheden, vervoerders, scheepswerven, expertisebureaus en verhuurders van veerponten), levert zowel nationaal als internationaal niets op.

Alle inspanningen ten spijt, is de provincie er tot op heden niet in geslaagd om een vervangend autoveer te vinden dat geschikt is om voor de veerdienst te worden ingezet. Dit komt omdat de veren op de Nieuwe Waterweg aan specifieke eisen moeten voldoen. Zo moeten ze geschikt zijn om te varen op binnenwaterniveau 2 én ook nog eens veilig kunnen aanmeren op de huidige veerstoepen. Deze veerstoepen zijn specifiek gebouwd voor de autoveren Blankenburg en Staeldiep, die kunnen varen op de verschillende getijden.

11 Faillissement AquaSwets en beëindiging exploitatieovereenkomst

Periode 2023

Feitelijke bevindingen

^{xixxx} In de eerste helft van 2023 heeft de provincie met AquaSwets B.V. intensieve gesprekken gevoerd, met als doel een zo snel mogelijke oplossing voor de veerverbinding Maassluis-Rozenburg. Ondanks de inspanningen van beide partijen en de intentie om er met elkaar uit te komen, heeft de provincie moeten concluderen dat het niet mogelijk is om met AquaSwets B.V. tot een oplossing te komen die voldoende zekerheid biedt op een betrouwbare voortzetting van de veerdienst. Hierop heeft de provincie getracht om het contract met AquaSwets B.V. te beëindigen met wederzijds goedvinden. Dat is helaas niet gelukt, omdat zich nieuwe ontwikkelingen voordeden. De mogelijkheden voor de contract beëindiging met wederzijds goedvinden werden nog verkend, toen het bericht kwam van AquaSwets B.V. dat er mogelijk een aanvraag voor een faillissement aan zat te komen met als consequentie het uit de vaart halen van het fiets- en voetveer.

Faillissement

Op 25 mei 2023 heeft AquaSwets B.V. de provincie medegedeeld faillissement te hebben aangevraagd en per direct haar dienstverlening te staken. Op dat moment heeft de provincie verantwoordelijkheid genomen om vervangend vervoer te organiseren. Dezelfde avond is met de hulp van RMC (vervangend busvervoer) en met een veerpont van Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht (KRVE) vervangend vervoer beschikbaar. De provincie heeft direct de betrokken stakeholders, waaronder dorpsraad Rozenburg en de gemeenten Rotterdam en Maassluis, geïnformeerd en een persbericht uitgebracht.

Beëindiging exploitatieovereenkomst

Gedeputeerde Staten hebben de exploitatieovereenkomst met AquaSwets B.V. op 26 mei 2023 beëindigd, nadat Aqua Swets B.V. het fiets-voetveer de dag ervoor uit de vaart heeft gehaald en het faillissement van AquaSwets Veren B.V. en AquaSwets VMR B.V. heeft aangevraagd. Hierdoor is het mogelijk een noodvoorziening met een tijdelijke exploitant te organiseren. De provincie heeft met Damen een partij gevonden die bereid is het fiets-voetveer te continueren en de mogelijkheden te onderzoeken voor het exploiteren van een autoveer. Met het aanbod van Damen wordt de periode overbrugd totdat er door middel van een Europese aanbesteding een nieuwe vervoerder kan worden gecontracteerd. Damen exploiteert het fiets-voet veer vanaf 10 juli 2023. Tot die tijd heeft de provincie vervangend vervoer ingekocht bij RMC (vervangend busvervoer) en KRVE (vervangend fiets-voet veer).

Bij de voorbereiding en de implementatie van de exploitatieovereenkomst met Damen vindt er momenteel wekelijks overleg met Damen plaats over de uitvoering van de exploitatieovereenkomst, waardoor er tijdig bijgestuurd kan worden en voortijdig wordt ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen.

12 Geleerde lessen

Uit bovenstaande gebeurtenissen zijn de nodige lessen te leren. Daar waar dit nog niet is gebeurd, worden de geleerde lessen in de praktijk gebracht bij het contractbeheer en de (voorbereiding op) aanbestedingen van een nieuw veercontract.

De belangrijkste lessen zijn hieronder op een rij gezet in twee categorieën:

- de (voorbereiding op) aanbestedingen;
- de exploitatie van de veerdienst.

12.1 Ten aanzien van (de voorbereiding op) aanbestedingen:

Nut en noodzaak veerdienst

- Het is van belang om voor komende aanbestedingen opnieuw een gedegen mobiliteitsonderzoek uit te laten voeren naar het toekomstig gebruik van het (auto)veer ter voorbereiding op de aanbesteding van het veercontract.
- Het mobiliteitsonderzoek uit 2015 is doorslaggevend geweest voor de opzet van de uitvraag in 2017 en de gemaakte keuzes in het bestek, die daarmee goed onderbouwd werden. In de nota van uitgangspunten uit 2016 is op basis van het uitgevoerde mobiliteitsonderzoek geconcludeerd dat het wenselijk is de autoveerdienst te continueren na 1 januari 2018. Het veer zorgt voor een goede ontsluiting over het water, hoewel na aanleg van de Maasdeltatunnel het merendeel van het autoverkeer naar verwachting geen gebruik meer zal maken van de veerdienst. Ook werd geconcludeerd dat (brom)fietsers en voetgangers afhankelijk zijn van de veerdienst, omdat zij geen gebruik kunnen maken van deze tunnel. Bij hen zal de behoefte aan een veerdienst blijven bestaan.

Belang van inspecties:

- De inschrijvers hebben een uitgebreidere informatiebasis van de technische staat van de veerponten nodig om te kunnen komen tot een solide inschrijving, waardoor de continuïteit gedurende de exploitatieperiode beter is verzekerd. Een gedegen technisch onderzoek met een indicatie van de te verwachten onderhoudskosten is daarbij van belang.
- Een uitgebreid technisch onderzoek (met een onderwater inspectie) in 2006 had als onderdeel van de aanbesteding er mogelijk voor kunnen zorgdragen dat de inschrijvers in hun bieding voor de contractperiode 2008-2017 beter rekening hadden gehouden met onderhouds- en reparatiekosten.
- Het is om deze reden belangrijk om, naast de taxatie in het bestek, een uitgebreid onderzoek (met een onderwaterinspectie) op te nemen naar de technische staat van de veerponten, het casco en de installaties in machinekamers en de voortstuwingsruimtes. Met daarbij een overzicht van de reeds gemaakte onderhoudskosten, een indicatie van de te verwachten jaarlijkse onderhoudskosten

en een risicoanalyse naar de kans van het optreden van langdurige storingen door een door de Inspectie Leefomgeving en Transport erkende deskundige.

- Het aanvullende technische onderzoek in 2019 wijst uit dat de veronderstelling uit de taxatie uit 2016, die expliciet uitging van een goede staat van onderhoud van de schepen, geen goed beeld geeft van de daadwerkelijke situatie van de veerponten. Hiermee wordt bevestigd dat een dergelijk onderzoek naar de technische staat van de veerponten essentieel is voor het bestek. Een dergelijk onderzoek maakt in het vervolg standaard onderdeel uit van de aanbestedingsdocumenten.
- De aanbevelingen van experts over het in voorraad houden van kwetsbare reserveonderdelen en het maken van afspraken met scheepswerven en leveranciers om reparaties bij grote technische schade snel en adequaat te kunnen verrichten nemen wij op in een nieuw bestek.
- Eisen dat het onderhoud volgens de onderhoudsschema's uitgevoerd wordt, omdat adequaat preventief onderhoud (naast reactief onderhoud) van groot belang is voor de inzetbaarheid van de veerponten. Daarbij het toezicht daarop van de provincie hierop borgen, onder andere middels jaarlijkse technische inspecties van de veerponten door een door de Inspectie Leefomgeving en Transport erkende deskundige. Het belang van dat toezicht geldt des te meer in het laatste deel van de contractperiode. Dit vergt ook meer tijd en aandacht voor het contractmanagement.

Bedrijfseconomische aspecten

- Bij het implementeren van eventuele oplossingen is het uitgangspunt van de provincie dat zij als aanbestedende dienst de van toepassing zijnde aanbestedings- en staatsteunregels respecteert. Het uitgangspunt is dat een concessiehouder het exploitatierisico van de veerdienst draagt en ook verantwoordelijk is voor onderhoud en reparatie van de veren.
- De juridische en financiële afspraken in een contract dat Europees is aanbesteed dienen te worden nageleefd en mogen niet wezenlijk worden gewijzigd in strijd met het Aanbestedingrecht, omdat anders sprake is van een "nieuwe" opdracht, die met in achtneming van het Aanbestedingsrecht dient te worden aanbesteed. Een nieuwe aanbesteding biedt andere marktpartijen de kans om tegen gelijke voorwaarden mee te dingen naar de opdracht.
- Bij grote verschillen tussen de biedingen voor een veercontract is het raadzaam om een bedrijfseconomische analyse uit te laten voeren door een economisch adviesbureau, zoals dit bij de aanbiedingen van Connexion Water en SBS in 2007 is gebeurd. Ook is het raadzaam om - indien mogelijk - de mogelijke grotere risico's af te dekken door een garantstelling te vragen.
- Zowel bij een aanbesteding, als bij een contractovername, dient er een dekkende garantstelling gevraagd te worden wanneer er risico's door de provincie worden gesignaleerd, dat kan ook het geval zijn in de situatie van een conglomeraat van bedrijven.
- Bij nieuwe aanbestedingen moeten we in het bestek selectiecriteria opnemen ten aanzien van bedrijfseconomische draagkracht (de solvabiliteit van de veerexploitant), zodat er minder kwetsbaarheid is voor tegenslagen. Bij nieuwe

aanbestedingen leggen wij de focus meer op de kwaliteit en de zekerheid van de dienstverlening en minder op de voordeligste inschrijving.

- De analyse van een financieel economisch adviesbureau levert een belangrijke onderbouwing voor de keuzes in het bestek ten aanzien van de bandbreedte van de gevraagd exploitatiebijdrage.
- In het bestek dienen we een realistische bandbreedte voor de exploitatiebijdrage op te nemen, die toegespitst is op de veerdienst en volgt uit het advies van het economisch adviesbureau. De te verwachten onderhouds- en reparatiekosten leveren op basis van een gedegen technisch onderzoek daarbij belangrijke informatie voor het bepalen van de realistisch te verwachten kosten. Op deze wijze kan er worden aanbesteed op basis van een goede onderbouwing van de bandbreedte voor de gevraagde exploitatiebijdrage in het bestek, die ruimte biedt voor tegenvallers gedurende de exploitatieperiode, waardoor de continuïteit gedurende de exploitatieperiode meer verzekerd wordt.

12.2 Ten aanzien van de exploitatie van de veerdienst

Rolneming provincie

- Het maatschappelijk belang van de veerdienst moet prevaleren. De provincie zoekt als dat nodig is, hiervoor de juridische en financiële ruimte op.
- De provincie heeft voor een goede invulling van het contractbeheer inzicht nodig in de bedrijfseconomische situatie van de exploitant, zeker ook wanneer er sprake is van een complexe organisatiestructuur met verschillende B.V.'s, die betrokken zijn bij de exploitatie van de veerdienst.
- De provincie heeft erop gestuurd om er met de vervoerder uit te komen, om de veerverbinding in stand te houden voor de reizigers. Dat is niet gelukt. Er kwamen te weinig garanties van de vervoerder. De financiële situatie van de veerdienst was te kwetsbaar geworden om de veerdienst in stand te houden. Daarvan zijn de reizigers en het veerpersoneel de dupe geworden. De financiële situatie van AquaSwets B.V. had achteraf gezien eerder tot de conclusie kunnen leiden, dat een voortgang met AquaSwets B.V. niet meer mogelijk was.
- Wanneer duidelijk wordt dat een exploitant zijn verplichtingen niet (geheel) kan nakomen, dient de provincie tijdig de oorzaken goed te (laten) analyseren en op basis daarvan proactief bij te sturen of in te grijpen.
- De provincie heeft actief bijgestuurd op het verplaatsen van het ponton voor het fiets-voet veer. Toen AquaSwets B.V. hierin onvoldoende regie nam, heeft de provincie ingegrepen en de regie naar zich toegetrokken. In toekomstige situaties zal de provincie waar nodig weer tijdig ingrijpen wanneer de vervoerder onvoldoende de regie neemt.
- Het voorschrift uit de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland blijft gehandhaafd om voor het veerproject dat leidt tot een gerenoveerde (of nieuwe veerpont) een onderzoeksrapport te laten opleveren door een door de Inspectie Leefomgeving en Transport erkende deskundige, waaruit blijkt dat het voorgestelde project

economisch-, technisch- en financieel verantwoord is. Dat geeft de provincie ook in de toekomst meer zekerheid dat investeringen voor de renovatie, verduurzaming en vernieuwing van veerponten verantwoord zijn.

- Ook de subsidieverplichting om voor een veerproject dat leidt tot een gerenoveerde veerpont tot zekerheid van de terugbetaling van de lening en betaling van eventueel verschuldigde rente een recht van hypotheek, een pandrecht of een bankgarantie van ten minste 50% van de lening aan de provincie te laten verschaffen, blijft gehandhaafd. Op basis hiervan is in 2018 het eerste hypotheekrecht op veerpont Blankenburg verschaft, waardoor de provincie gerechtigd is om het hypotheekrecht (een zekerheidsrecht op een registergoed) uit te winnen als de lening niet terug wordt betaald.

Nieuwe veerpont en contract beheer

- Door de inzet van het team Business Case Analyse en het financieel-economisch adviesbureau voor de beoordeling van de aanvraag voor een subsidie in de vorm van een lening voor de aanschaf van de nieuwe veerpont, hebben AquaSwets Veren B.V. en de provincie een goed inzicht gekregen in de grote financiële risico's die gepaard gaan met de lening.
- In het vervolg zal het team Business Case Analyse standaard samen met de financieel adviseur de businesscase, de solvabiliteit en de kredietwaardigheid van de aanvrager beoordelen. Daarnaast wordt standaard de financiële positie van de aanvrager beoordeeld door een financieel-economisch adviesbureau aan de hand van een benchmark met vergelijkbare (veer)bedrijven, waarbij ook een financiële risicoanalyse wordt uitgevoerd. Bij zorgen over de kredietwaardigheid zal er wederom een extern diepgaand financieel-economisch onderzoek uitgevoerd worden naar de aanvraag waarbij de risico's van het aangaan van de lening voor de veerexploitant in beeld worden gebracht. Dat heeft in deze casus goed gewerkt. Het diepgaand financieel-economisch onderzoek zal standaard uitgevoerd worden bij marktconforme leningen.
- Toen de bestelling van een nieuwe veerpont in 2021/ 2022 niet van de grond kwam, heeft de provincie lang gewacht op de ⁶alternatieve voorstellen, totdat er steeds grotere technische problemen ontstonden met de veerponten en de dienstverlening uiteindelijk helemaal uit is gevallen. De ruimte om te handelen was echter beperkt, omdat deze alternatieven ook flinke investeringen vergden, waarvoor de businesscase niet sluitend was. De alternatieven voor de nieuwe veerpont waren bovendien in strijd met het addendum op de exploitatieovereenkomst, omdat in het addendum een nieuwe veerpont is voorgeschreven, die uiterlijk 31 december 2022 in dienst komt. Zonder een nieuwe veerpont is echter de opzet van de exploitatie erg kwetsbaar en minder toekomst vast. Zo ontstaat een complex dilemma.
- De provincie dient zich in een dergelijke situatie snel rekenschap te geven wat de reële en haalbare opties zijn en daar snel naar te handelen. Hierbij is een beëindiging of inkorting van het veercontract (al dan niet) met wederzijds

⁶ onderbouwing van

goedvinden ook een te overwegen scenario, waarbij de vervoerder de veerdienst blijft exploiteren, totdat er een nieuwe vervoerder is gevonden.

- Om een vergelijkbare situatie in de toekomst te voorkomen zal in het vervolg ook bij een contractovername de nieuwe vervoerder verplicht worden voor vastlegging van de afspraken in een addendum toe te lichten op welke wijze hij bij het aanvragen van de beoogde lening zal voldoen aan de in artikel 2.75 van de Subsidieregeling mobiliteit Zuid-Holland gestelde subsidievereisten.
- De markt van veerexploitanten is relatief beperkt. Hierin opereren zowel kapitaalkrachtige als minder kapitaalkrachtige partijen al dan niet in consortia vorm. Een nieuwe veerpont kan voor sommige partijen een zware kapitaalintensieve eis zijn. Het is het overwegen waard om de bouw van een nieuwe veerpont (als een nieuwe veerpont bestuurlijk gewenst is) apart aan te besteden als hier grote investeringen voor plaats moeten vinden, met daarnaast eventueel een beheer- en onderhoudscontract. De exploitatie van de veerdienst wordt in dit scenario dan separaat aanbesteed.

Extra investeringen in het onderhoud en contractbeheer

- Hoewel de eenmalige subsidie van € 1,1 miljoen voor de verbetering van de betrouwbaarheid van de veerponten is ingezet voor de activiteit waar subsidie voor is verleend, kan een volgende keer hier nog meer op worden gestuurd. Dit kan door het uitvoeren van onderhoudsadvies - zoals het advies van de expert in 2019 - in de subsidieverleningsbeschikking als subsidieverplichting op te nemen en de uitvoering daarvan te monitoren.
- Indien er in de toekomst een situatie ontstaat waarbij er extra wordt geïnvesteerd in het onderhoud van de veerponten door middel van subsidieverlening, moeten hierover subsidieverplichtingen op worden genomen in de subsidieverleningsbeschikking. Daarbij kan gedacht worden aan het voorschrijven van het verplicht uitvoeren van een onderhoudsadvies van een door de provincie ingeschakelde expert (een door de Inspectie Leefomgeving en Transport erkende deskundige). De provincie kan bij extra financiële inzet met een jaarlijks technisch onderzoek door een erkende deskundige het onderhoud van de veerponten monitoren.

Bijlage Eindnoten

-
- ⁱ Lid GS brief_gedeputeerde De_Bondt_Veer_Maassluis-Rozenburg, 18 januari 2012.
- ⁱⁱ Lid GS brief_gedeputeerde De_Bondt_Veer_Maassluis-Rozenburg, 18 januari 2012.
- ⁱⁱⁱ Lid GS brief gedeputeerde De Bondt Rapportage Veerdienst Maassluis – Rozenburg, 9 november 2012
- ^{iv} Lid GS brief gedeputeerde De Bondt Uitval spitsdienst veer Maassluis-Rozenburg, 9 mei 2012
- ^v Programma van Eisen Veerdienst Maassluis Rozenburg (onderdeel van het Bestek aanbesteding 2017 Opdracht Veerdienst Maassluis-Rozenburg van de provincie Zuid-Holland, 13 januari 2017).
- ^{vi} Bestek aanbesteding 2017 Opdracht Veerdienst Maassluis – Rozenburg van de provincie Zuid-Holland, 13 januari 2017.
- ^{vii} Telefonisch onderhoud met de heer Ottevanger op 25 september 2023.
- ^{viii} GS voorstel Aangaan addendum op de overeenkomst exploitatie veer Maassluis- Rozenburg, 9 maart 2021.
- ^{ix} GS brief Overname exploitant veerdienst Maassluis-Rozenburg Ottevanger OV Exploitatie B.V. , 16 juli 2019.
- ^x Lid GS brief gedeputeerde Baljeu Reflectie op de brieven met betrekking tot het veer Maassluis-Rozenburg
- ^{xi} Lid GS brief gedeputeerde Baljeu Reflectie op de brieven met betrekking tot het veer Maassluis-Rozenburg, 4 juli 2023
- ^{xii} Beantwoording Statenvragen 3877 van de SP Aanhoudende grote problemen veer Maassluis-Rozenburg en Calandbrug, 13 september 2022
- ^{xiii} Beantwoording Statenvragen 3758 van de SP Uitval veer Maassluis-Rozenburg, 8 juni 2021
- ^{xiv} Lid GS brief gedeputeerde Baljeu Gebeurtenissen veer Maassluis-Rozenburg, 15 juni 2023
- ^{xv} Lid GS brief gedeputeerde Baljeu Gebeurtenissen veer Maassluis-Rozenburg, 15 juni 2023
- ^{xvi} Beantwoording Statenvragen 3963 van de PVV Duidelijkheid inzake chaotische taferelen veerpont Rozenburg, 20 juni 2023
- ^{xvii} Lid GS brief gedeputeerde Baljeu Reflectie op de brieven met betrekking tot het veer Maassluis-Rozenburg, 4 juli 2023
- ^{xviii} Statenbesluit Tijdelijke exploitatieovereenkomst veer Maassluis-Rozenburg, 5 juli 2023
- ^{xix} Lid GS brief gedeputeerde Baljeu Gebeurtenissen veer Maassluis-Rozenburg, 15 juni 2023
- ^{xx} Beantwoording Statenvragen 3963 van de PVV Duidelijkheid inzake chaotische taferelen veerpont Rozenburg, 20 juni 2023