

VEERDIENST VLISINGEN-BRESKENS IN BESTUURLIJK PERSPECTIEF



Gorinchem, 2 april 2015

Ferry Chervet, beleidsspecialist Mobiliteit, Provincie Zeeland



DOEL PRESENTATIE



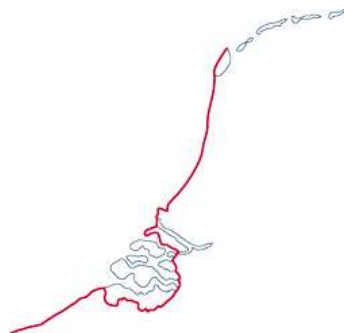
- Waarom richt de Provincie Zeeland in tijden van marktwerking een BV op voor de exploitatie van een veerdienst?
- En wat levert dit aan inzichten op om met elkaar te delen?
- Eerst een aanloopje



ZEELAND; LAND IN ZEE



- Zeeland is Land in Zee!
- Zeeland is een land van overkanten
- Zeeland is (was?) de ideale biotoop voor veerdiensten



presentatie1



6-4-2015 3

WAT VOORAF GING



- 1828: regelmatige veerdienst met stoomschip door particulier onder pacht van Provincie Zeeland
- 1866: Provincie neemt exploitatie zelf in handen: oprichting Provinciale Stoombootdienst (PSD)
- Maart 2003: opening Westerscheldetunnel; PSD houdt op te bestaan



MARKTWERKING – 1^E RONDE



- 2000: integrale aanbesteding (exploitatie + schepen) voor 10 jaar; integraal is politieke wens om overheidsbemoeienis te beperken
- Tegelijkertijd vanuit de politiek stringente eisen aan betrouwbaarheid en comfort van in te zetten schepen (windkracht 9, max. 1% uitval)
- Aanbesteding mislukt door combinatie van korte looptijd en kostenverhogende eisen (één ongeldige inschrijving: Wagenborg)



INTERMEZZO: 'OV TE WATER'



- PSD ontving rijksbijdrage, maar veerdienst was geen regulier openbaar vervoer
- Met opening Westerscheldetunnel wordt het mogelijk om de veerdienst als fiets-voetveer onder het regime van de Wp 2000 te brengen
- Per maart 2003 valt fiets-voetveer Vlissingen-Breskens onder regeling 'OV te water' en ontvangt Provincie rijksbijdrage OV (€ 2.500.000/jaar)



MARKTWERKING – 2^E RONDE



- Provincie besteedt opnieuw aan en laat eigen schepen bouwen (type SWATH); vervoerder huurt deze schepen ('bare boat charter')
- Concessie (OV te water) wordt gegund aan BBA Fast Ferries (later Veolia Transport) en start in maart 2003; looptijd 6 (+ 2) jaar
- SWATH-schepen komen in 2004 in dienst en hebben een economische levensduur van 30 jaar



SWATH-SCHIP



STORINGEN



- In begin veel storingen met schepen; leidt tot audit over proces (politiek, technisch om te komen tot scheepstype en voortstuwingssysteem)
- Conclusie: SWATH is juiste keuze; er is geen structureel probleem met de schepen; storingen waren gevolg van constructiefout (aandrijving)
- Om bij storingen snel te kunnen repareren wordt een grote hoeveelheid onderdelen op voorraad gehouden en een reparatiekade ingericht



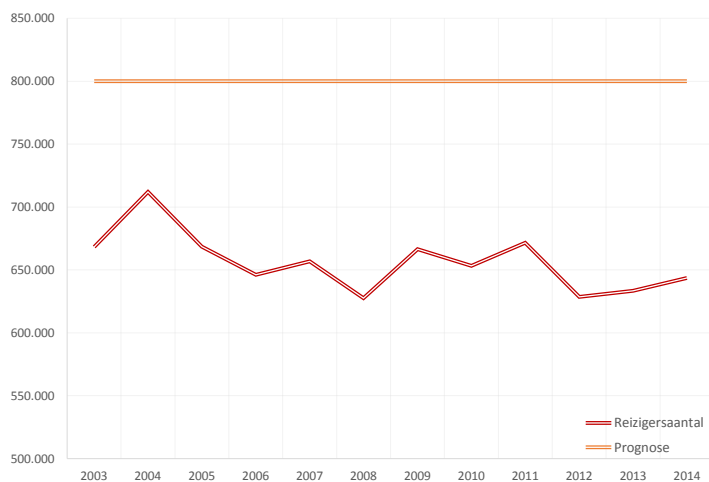
NIEUWE AANBESTEDING



- Concessie loopt af in 2011; crisis en achterblijvende reizigersaantallen nopen tot kostenbesparing
- Efficiencykansen worden gezien in integrale aanbesteding bus + boot; daarom korte looptijd 2011 t/m 2014
- Integrale aanbesteding gaat uiteindelijk niet door; te weinig synergie te behalen en verschillende markten



REIZIGERSAANTALLEN FIETS-VOETVEER



TOEKOMSTVISIE



- Medio 2013 politieke wens om voor lange termijn toekomstvisie op te stellen om veerdienst structureel goedkoper te maken
- Toekomstvisie opstellen niet haalbaar binnen resttijd concessie; noodzaak om te verlengen (1 of 2 jaar)
- Veolia Transport wil niet verlengen tegen dezelfde voorwaarden (concessie is verlieslatend) en vraagt fors geld extra



TIJD KOPEN – NIEUWE AANBESTEDING



- Om tijd te krijgen voor opstellen toekomstvisie opnieuw aanbesteden voor een korte periode van 4 jaar (2015 t/m 2019)
- In tegenstelling tot eerdere aanbestedingen is budget leidend (omvang dienstregeling is gunningcriterium) → kans op minder dienstregeling
- Sluitingsdatum 10 april 2014: géén inschrijvers; risico's (o.m. onderhoud) zijn te groot



NOODSPRONG – EIGEN BV



- Wat nu? → 4 opties (in volgorde van voorkeur):
 - 1: onderhands aan Connexion gunning
 - 2: exploitatie onderbrengen bij NV Westerscheldetunnel
 - 3: exploitatie onderbrengen bij nieuw op te richten BV
 - 4: exploitatie onderbrengen bij overige aanbieders vanuit de markt
- Opties 1 en 2 vielen af; GS hebben op 1 juli 2014 gekozen voor optie 3
- In 6 maanden BV oprichten en deze klaar maken voor exploitatie



INRICHTEN BV



- Noodzakelijke stappen:
 - BV oprichten om exploitatie onder te brengen (PS; ministerie BZK)
 - governance regelen (statuten en bestuursreglement)
 - overgang personeel naar BV (arbeidsvoorwaarden, rechtspositie)
 - contract met Veolia voor ondersteuning exploitatie / bedrijfsvoering
 - contracten aangaan voor levering brandstof en onderhoud schepen
 - meerjarig exploitatieplan opstellen (budget is leidend)
 - communicatie en marketing inrichten (huisstijl, website)
- Project is tijdig en met gewenste kwaliteit afgerond



WESTERSCHELDE FERRY BV



VERKREGEN INZICHTEN



- De invulling van de marktwerking is in Zeeland moeizaam; er is een kleine markt, de (politieke) eisen zijn fors en de risico's zijn relatief groot, ondanks de inzet van eigen schepen
- Door de risico's via de BV bij de Provincie te beleggen, wordt de business-case gunstiger en kan de dienstregeling grotendeels in stand blijven (-7%)
- Het oprichten van een BV is veel werk, maar het 'voelt' goed; "we hebben de markt niet nodig en nemen het heft in eigen handen" (PSD-gevoel)



HOE NU VERDER?



- Opstellen toekomstvisie op de veerdienst; alles staat open, w.o. doorzetten BV en alternatief per bus via Westerscheldetunnel
- Rode draad: vraag is leidend en het moet goedkoper voor de Provincie (nu bijdrage per reiziger: € 7,15; voor bus is dit € 2,35)
- Verbinding piekt in zomer (80% toeristisch); daarbuiten is vraag beperkt en vooral captives; per doelgroep / seizoen verschillende business-case!



STELLING

Marktwerving voor OV te water werkt niet

