

Bijlage I

Startnotitie		Versie
		Datum:
Naam Project	Vervanging schepen Westerschelde Ferry	
Portefeuillehouder coördinerend	Dhr. A.J. van der Maas	
Beoogd AOG		
Beoogd AON/projectleider		
Naam opsteller		
Startdatum: Na vaststellen Startnotitie PS	Beoogde einddatum: 1 januari 2029	
1. Wat is de inhoudelijke opgave		
De huidige twee schepen die gebruikt worden voor de fiets-/voetveerverbinding Vlissingen-Breskens v.v. naderen het einde van hun levensduur, met oplopende onderhoudskosten en hogere risico's op uitval als gevolg. Daarbij is het dieselverbruik van de schepen hoog, wat door fors gestegen brandstofprijzen, een forse impact heeft op het exploitatieresultaat. Om die reden is het voornemen om te komen tot vervanging van de schepen. Daarbij is de opgave: • Te komen tot een nieuwe vloot van schepen voor de fiets-/voetveerverbinding Vlissingen-Breskens v.v. waarmee de verschillende doelgroepen (forenzen, scholieren, studenten en toeristen) optimaal bediend kunnen worden; • Met de nieuwe vloot zorgen dat het exploitatieresultaat van de exploitant verbeterd kan worden; • Keuzes te maken die toekomstbestendig zijn, gericht op betrouwbaarheid van de dienstverlening voor de reiziger en duurzame inzetbaarheid van de schepen; • Te streven naar zero-emissie schepen, om daarmee bij te dragen aan het gestelde doel in de Regionale Energiestrategie.		
2. Waarom een project-aanpak? (Uitkomst adviesmodel)		
De aanpak voor vervanging van de schepen voldoet aan de kenmerken van een project: • Het moet een éénmalig resultaat leveren, namelijk een betrouwbare nieuwe emissie loze vloot met daarbij behorende realisatie van aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur; • Dit zal binnen verder uit te werken randvoorwaarden van budget, capaciteit en tijd moeten gebeuren; • Met een duidelijk begin (deze startnotitie) en een duidelijk eind (ingebruikname van de schepen door de exploitant Westerschelde Ferry B.V.). Uit het ingevulde adviesmodel, welke als bijlage toegevoegd is, behorende bij het Kader Grote Projecten komt het advies om het project als groot project te benoemen. De projectaanpak zal daarom in overeenstemming met het Kader Grote Projecten gefaseerd worden naar definitiefase, ontwerpfase, voorbereidingsfase, realisatiefase en afrondingsfase. Na vaststelling van deze startnotitie kan de projectorganisatie voor de definitie- en ontwerpfase worden ingericht. In deze projectfasen wordt ook de mogelijke start van de voorbereidingsfase en realisatiefase in beeld gebracht.		

3. Doelstelling

Een nieuwe betrouwbare Zero-emissie vloot voor de fiets-/voetveerverbinding Vlissingen-Breskens v.v. gericht op een goede dienstverlening voor de verschillende groepen reizigers. Met het in gebruik nemen van de schepen en daarbij behorende aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur komen tot een beter exploitatieresultaat van de exploitant, met een mogelijke verlaging van de provinciale financiële bijdrage aan de exploitant als gevolg.

4. Beoogd projectresultaat

Een nieuwe, betrouwbare, Zero-Emissie vloot voor de fiets-/voetveerverbinding Vlissingen-Breskens v.v. die voor 1 januari 2029 door de exploitant Westerschelde Ferry B.V. in gebruik genomen kan worden met de realisatie van de bijbehorende aanlandingsvoorzieningen en laadinfrastructuur.

4. Haalbaarheid en risico's

Uit het in juli 2023 opgeleverde onderzoek van Flying Fish (zaaknummer 250164) in de initiatieffase, is geconcludeerd dat varen zonder uitstoot in de vorm van accu-elektrisch aangedreven schepen mogelijk is. Dit is het vertrekpunt voor de vervolgstappen in de definitie- en ontwerpfase.

Bij de start van de definitiefase zal een uitgebreide risico-inventarisatie worden gehouden. Deze inventarisatie is gericht op het verkrijgen van meer inzicht in de belangrijke aandachtspunten en mogelijke obstakels voor het project. Na de eerste risico-inventarisatie worden de risico's minimaal driemaandelijks geactualiseerd. Via de reguliere voortgangsrapportages voor grote projecten wordt er gerapporteerd over de grootste risico's. Bij iedere faseovergang zal een uitgebreidere risicosessie worden gehouden en wordt uitvoeriger ingegaan op de risico's voor de dan komende fase en de te nemen beheersmaatregelen.

In specifieke zin zien we voor de definitie- en ontwerpfase van het project in ieder geval de volgende risico's:

Netcongestie

Uit onderzoek is gebleken dat varen met Zero-emissie schepen op de veerverbinding Vlissingen-Breskens v.v. mogelijk is en dat accu-elektrische aandrijving van de schepen de meest voor de hand liggende aandrijfsoort is. Om de schepen te kunnen laden, is laadinfrastructuur nodig welke aangesloten wordt op het (midden)spanningsnet. Hiervoor is mogelijk een verzwaring van de (bestaande) netaansluiting noodzakelijk. Op dit moment is er sprake van netcongestie. Daardoor is momenteel niet te zeggen of de laadinfrastructuur tijdig gerealiseerd kan worden. Eerste gesprekken daarover worden al gevoerd en het risico zal in de definitiefase nadrukkelijk aandacht krijgen, omdat het zeer bepalend is voor het programma van eisen die voor de nieuwe schepen worden vastgesteld.

ES-TRIN

In de binnenvaart werkt men met overgangsbepalingen voor al in bedrijf zijnde schepen, welke worden geduid in de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor schepen (ES-TRIN). Om voor de huidige schepen na 2029 aan deze standaard te kunnen blijven voldoen, zijn mogelijk investeringen noodzakelijk. Bij een langere doorlooptijd van het project lopen we het risico dat de huidige vloot na de eerstvolgende vernieuwing van de survey van Class, welke gepland staat begin 2029, zonder noodzakelijke aanpassingen niet meer terug in de vaart mogen komen. In beeld wordt gebracht wat de impact is, welke investeringen eventueel nodig zouden zijn en wat de doorlooptijd daarvan is, zodat dit in de totale planning van het project meegenomen kan worden.

In algemene zin zien we voor de definitie- en ontwerpfase van het project in ieder geval de volgende risico's:

- Wijzigingen in wet- en regelgeving kunnen leiden tot andere oplossingsrichtingen en een langere doorlooptijd van het project;
- Beperkte beschikbare capaciteit van de scheepswerf voor de bouw van de schepen kan leiden tot een langere doorlooptijd van het project;
- Het gedeeltelijk tolvrij worden van de Westerscheldetunnel per 1 januari 2025 kan leiden tot wijzigingen in de passagiersaantallen;
- De beschikbare capaciteit (kwantiteit en kwaliteit) binnen de provinciale organisatie gedurende de relatief korte doorlooptijd van het project. Extern inhuren kan in dergelijke gevallen ook lastig zijn gezien de schaarste op de markt.

De dynamiek van het project in de definitiefase en de ontwerpfase zit vooral in het voortdurend afwegen van nieuwe inzichten bij de verdere uitwerking van oplossingsrichting naar een voorlopig ontwerp.

5. Afbakening/ Scope

Het project richt zich op het realiseren van een nieuwe vloot aan schepen inclusief de realisatie van bijbehorende aanlandingsvoorzieningen en laadinfrastructuur, volgens eerdergenoemde opgave.

Daarbij hoort (niet limitatief) het bepalen:

- Welke vloot (in kwantiteit en kwaliteit) benodigd is om verschillende doelgroepen reizigers (forenzen, scholieren, studenten en toeristen) in hun behoeften te kunnen voorzien;
- Welke eisen aan nieuwe schepen worden gesteld om een toekomstbestendige verbinding en duurzame inzetbaarheid van de schepen te garanderen;
- Welke de totale eigendomskosten van de vloot verschillende afwegingen met zich meebrengen;
- Welke aanpassingen in faciliteiten (aanlandingsvoorzieningen en laadinfrastructuur) nodig zijn;
- Op welke manier de nieuwe schepen zullen worden aanbesteed;
- Of er (Europese) subsidiemogelijkheden zijn;
- Op welke manier via kaders, eisen en randvoorwaarden tot een ontwerp van de schepen wordt gekomen.

De lopende exploitatie van en invulling van de huidige opdracht (concessie) door de Westerschelde Ferry B.V. vormen geen onderdeel van het project. Afspraken over de toekomstige exploitatie vallen niet onder de verantwoordelijkheid van het project, maar vanwege de wisselwerking tussen nieuwe schepen en exploitatie wordt hier een stevige wisselwerking opgezocht.

6. Uitgangspunten en randvoorwaarden

Uit het in juli 2023 opgeleverde onderzoek van Flying Fish (zaaknummer 250164) in de initiatieffase in is geconcludeerd dat varen zonder uitstoot in de vorm van accu-elektrisch aangedreven schepen mogelijk is. Dit is het vertrekpunt voor de vervolgstappen in de Definitie- en Ontwerpfase. Hierbij zijn de uitgangspunten:

- Te komen tot een nieuwe vloot van schepen voor de fiets-/voetveerverbinding Vlissingen-Breskens v.v. waarmee de verschillende doelgroepen (forenzen, scholieren, studenten en toeristen) optimaal bediend kunnen worden;
- Met de nieuwe vloot zorgen dat het exploitatieresultaat van de exploitant verbeterd kan worden;
- Keuzes te maken die toekomstbestendig zijn, gericht op betrouwbaarheid van de dienstverlening voor de reiziger en duurzame inzetbaarheid van de schepen.

De scopebeschrijving zal per fase aangescherpt worden. Het verder concretiseren van de scope zal in de definitiefase en ontwerpfase plaatsvinden, waarbij de kaders aan het einde van de definitiefase concreet worden vastgesteld.

7. Aanpak, fasering en rapportage

Met de vaststelling van deze startnotitie door Provinciale Staten wordt het project opgestart. De fasering is als volgt:

Definitiefase

In deze fase worden de randvoorwaarden, uitgangspunten en identificatie van verschillende belangen geconcretiseerd om te komen tot een oplossing op basis waarvan we kunnen gaan ontwerpen.

Aan het einde van de Definitiefase wordt het projectplan opgeleverd. Naast een concretere scopebeschrijving is hierin ook de strategie voor de marktbenadering bepaald, omdat deze medebepalend is voor het verloop en doorlooptijd van de ontwerpfase. De faseovergang naar Ontwerpfase wordt volgens het Kader Grote Projecten voorgelegd aan Provinciale Staten.

Ontwerpfase

In de Ontwerpfase wordt toegewerkt naar een definitief programma van eisen voor de schepen, aanlandingsvoorzieningen en laadinfrastructuur dat is afgestemd met betrokken partijen en de omgeving zodat het kan worden vastgesteld door Provinciale Staten.

Vorbereidingsfase

De Vorbereidingsfase staat in het teken van het opstellen van een gedetailleerde investeringsbegroting. In deze fase moeten ook de benodigde vergunning en overeenkomsten gereedkomen. Uiterlijk in deze fase zal er besluitvorming over de financiering plaats moeten vinden.

Realisatiefase

In de Realisatiefase worden de nieuwe schepen, aanlandingsvoorzieningen en laadinfrastructuur gebouwd.

Afrondingsfase

In deze fase vindt de overdracht plaats van de nieuwe vloot, aanlandingsvoorzieningen en bunkerinfrastructuur aan de exploitant Westerschelde Ferry B.V. en wordt een projectevaluatie uitgevoerd.

Planning

Voorzien wordt dat de Definitiefase in het tweede kwartaal van 2025 wordt afgerond. De Ontwerpfase heeft momenteel een geplande doorlooptijd van één jaar, waarbij afhankelijk van de keuze voor de marktbenadering de looptijd van de Ontwerpfase langer kan worden (en vervolgens de Voorbereidingsfase korter) of andersom. De totale planning zal in het projectplan nader worden uitgewerkt, waarbij het de doelstelling is dat de nieuwe schepen voor 1 januari 2029 in gebruik genomen kunnen worden.

8. Organisatie

Volgens het Kader Grote Projecten wordt vanuit het gedachtegoed van integraal projectmanagement (IPM) gewerkt. Dit betekent dat in de projectorganisatie in ieder geval vijf projectaspecten worden belegd: het algemeen projectmanagement; omgevingsmanagement ten behoeve van het betrekken van de omgeving waarbinnen het project gerealiseerd wordt; de technische oplossing of aanpak die het beste past via technisch management; een goed en passend contract (en marktbenadering) via contractmanagement en de projectbeheersing.

Bij iedere faseovergang zal de samenstelling en inzet van het projectteam worden beoordeeld en zo nodig worden aangepast aan de voor de nieuwe fase benodigde capaciteit en expertise/competenties. Voor de Definitiefase en Ontwerpfase worden de volgende rollen/competenties nodig geacht:

- Algemeen projectmanagement
- Omgevingsmanagement
- Projectbeheersing
- Technisch/nautisch management
- Projectsecretaris
- Projectondersteuning

Voor de Definitie- en Ontwerpfase wordt uitgegaan van een intern projectteam zoals hiervoor beschreven met waar nodig (externe) ondersteuning via gerichte opdrachten op de onderdelen Beheer en Onderhoud, Nautisch, Communicatie, Inkoop, Juridisch en Financieel.

De Westerschelde Ferry B.V. wordt, gezien haar belangen in dit proces, maar ook vanuit de nautische kennis en ervaring die zij in kan brengen, gevraagd om deel te gaan nemen in het projectteam in de rol van adviseur.

Organisatie extern overleg

Met betrokken overheden vindt overleg plaats. Afstemming met andere belanghebbenden vindt via bilaterale overleggen plaats. Het op te stellen participatieplan zal nader ingaan op de momenten en de wijze waarop de betrokkenheid vanuit de omgeving en belanghebbenden wordt ingevuld. Daarnaast wordt een communicatieplan opgesteld over de te gebruiken communicatiemiddelen die worden gebruikt om geïnteresseerden en betrokkenen op de hoogte te houden.

9. Financiering project

Met het statenvoorstel Inzet ZEH-dividend 2024 (zaaknummer 477644) is besloten tot het instellen van een bestemmingsreserve 'Zero emissie schepen Vlissingen-Breskens' en een toevoeging van € 9,4 miljoen aan deze reserve. Voor de definitiefase en ontwerpfase wordt aan Provinciale Staten voorgesteld om aan de bestemmingsreserve een voorbereidingskrediet van € 1,5 miljoen te onttrekken.

Dit voorbereidingskrediet is bedoeld voor:

- Het inhuren van externe capaciteit en deskundigheid;
- Onderzoeken die dienen te worden uitgevoerd;
- Ontwerpwerkzaamheden;
- Voorbereidende werkzaamheden op een aanbesteding;
- Eventuele voorbereidende stappen ten aanzien van een (verzwaarde) netaansluiting;
- Communicatiemiddelen.

Ten aanzien van aanschaf, exploitatielasten en afschrijving van de huidige schepen en afschrijving van de nieuwe vloot, aanlandingsvoorzieningen en laadinfrastructuur, zal een verdere uitwerking plaatsvinden, waarbij aan het einde van de ontwerpfase zowel de totale kosten als de wijze waarop dit financieel (begrotingstechnisch) wordt verwerkt aan Provinciale Staten worden voorgelegd.