

Nota van uitgangspunten voor de (brom)fiets-/voetveerverbinding Veerdienst Vlissingen - Breskens

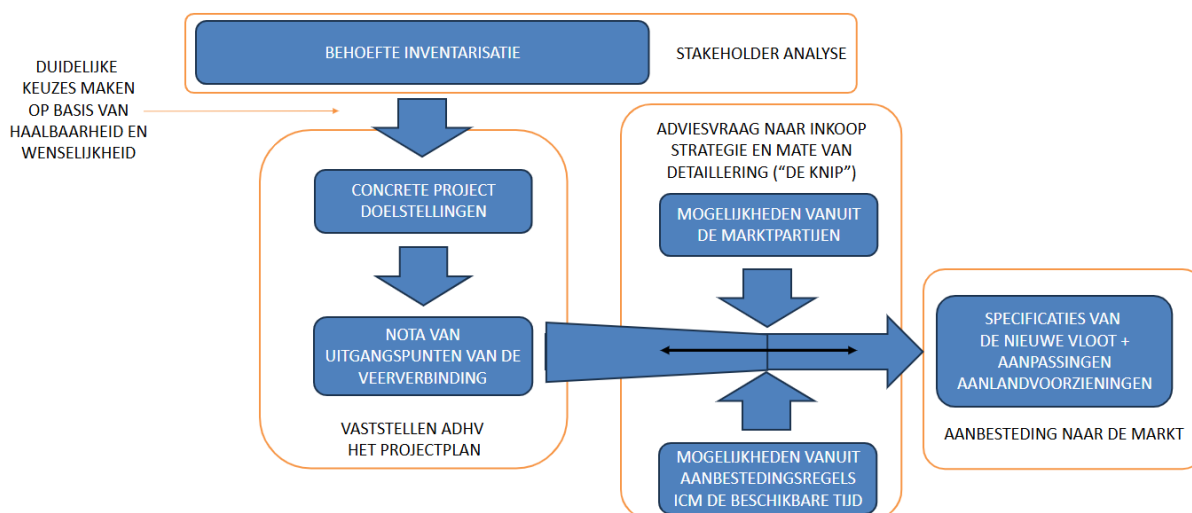
(Bijlage 1 bij het Projectplan Vervanging schepen Westerschelde Ferry – juli 2025)

1. Inleiding

Deze rapportage beschrijft de uitgangspunten voor de toekomstige realisatie van een betrouwbare en duurzame veerverbinding tussen Vlissingen en Breskens. Het document vormt de basis voor het vaststellen van de samenstelling van de toekomstige zero-emissievloot, inclusief de bijbehorende functionele en technische eisen.

Randvoorwaarde is dat de veerverbinding een (brom)fiets- en voetveer blijft, waarbij ook gehandicaptenvoertuigen kunnen worden overgezet. De definities van (brom)fiets en gehandicaptenvoertuig sluiten aan bij de huidige verkeerswetgeving.

Uitgangspunten die je aan de veerverbinding stelt, bepalen de benodigde vloot.



2. Doelstelling van de veerverbinding

Het doel is om met een nieuwe zero-emissievloot voor de veerverbinding tussen Vlissingen en Breskens het aanbod beter af te stemmen op de behoeften van reizigers. Door de inzet van nieuwe schepen met aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur wordt gestreefd naar een betrouwbare, veilige en toekomstbestendige verbinding die ook financieel verantwoord geëxploiteerd kan worden.

Deze doelstelling is op te delen in een zestal uitgangspunten-:

Uitgangspunt 1: betere aansluiting van de reizigersbehoefte

De veerverbinding Vlissingen–Breskens bedient twee duidelijk te onderscheiden reizigersgroepen:

- Toeristen, voor wie de overtocht onderdeel is van de totale beleving.
- Forenzen, studenten en scholieren, die vooral behoefte hebben aan een snelle, betrouwbare en frequente verbinding met goede aansluiting op het publiek vervoer in Zeeland.

Om optimaal in te spelen op de uiteenlopende behoeften van beide reizigersgroepen, kan de nieuwe vloot worden samengesteld uit:

- Grotere schepen met een lagere vaarsnelheid en uitgebreidere voorzieningen (met name om fietsen mee te kunnen nemen), gericht op comfort en beleving voor toeristen.
- Kleinere, sneller varende schepen, bedoeld voor forenzen, scholieren en studenten. Hier is het kunnen maken van de overtocht bij hogere windsnelheden een hogere prioriteit dan het comfort.

Het differentiëren van de vloot is in lijn met een eerder uitgebracht adviesrapport. Belangrijk is wel dat de gedifferentieerde vloot kan afmeren aan dezelfde, nieuw te realiseren aanlandvoorziening. De locatie van de aanlandvoorziening in Breskens en Vlissingen blijft ongewijzigd.

In de ontwerpfase worden de vlootsamenstelling, de rompvormen, vaarsnelheden en passagiers- en fietscapaciteiten van de schepen nader uitgewerkt. Hoewel uit eerder onderzoek geadviseerd is om de vlootsamenstelling uit grotere en kleinere schepen te laten bestaan, kan het na consultatie van de markt in de ontwerpfase zo zijn dat een vloot van gelijke schepen de voorkeur heeft om te optimaal te voldoen aan de uitgangspunten zoals die in deze nota beschreven staan.

Daarbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de huidige capaciteit van de schepen van 744 passagiers per uur als minimum wordt gehandhaafd.

Dienstregeling en beschikbaarheid

De veerverbinding is het hele jaar door operationeel tussen 06.00 en 23.00 uur, in lijn met de beschikbaarheid van het publiek vervoer in Zeeland.

- Aan de Vlissingen zijde sluit de dienstregeling het hele jaar aan op vertrekkende en aankomende treinen.
- De afvaarfrequenties zijn afgestemd op de vraag: deze worden afgestemd op de seizoensgebonden reizigersaantallen, met extra aandacht voor een verhoogd aanbod in het hoogseizoen ten behoeve van toeristen.
- Reistijden en vertrektijden zijn vast, herkenbaar en voorspelbaar, zodat reizigers eenvoudig hun reis kunnen plannen.

Toegankelijkheid en keuzevrijheid

Hoewel elk type schip gericht is op een specifieke doelgroep, staat het alle reizigers vrij om gebruik te maken van elk vertrekkend schip. Hierbij is het essentieel dat ook mensen met een functiebeperking – zoals een lichamelijke, zintuiglijke of cognitieve beperking – zonder belemmering kunnen reizen, inclusief veilig aan- en van boord gaan.

Uitgangspunt 2: betrouwbaarheid

De betrouwbaarheid van de veerverbinding tussen Vlissingen en Breskens is essentieel voor een stabiele en voorspelbare dienstverlening. Deze betrouwbaarheid wordt primair bepaald door:

- de beschikbaarheid van de veerverbinding;
- en de beschikbaarheid en inzetbaarheid van vervangend vervoer voor passagiers en (brom)fietsen in geval van storingen, onderhoud en/of weersomstandigheden die varen onmogelijk maken.

Beschikbaarheid van de veerverbinding

Bij maximaal 2% van de geplande afvaarten per jaar mag uitval optreden. Voor uitgevallen afvaarten, ongeacht het percentage, wordt vervangend vervoer ingezet zodat een 100% verbinding gegarandeerd is.

Om dit te kunnen realiseren, moeten de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- toepassing van bewezen, betrouwbare en breed toegepaste technologieën om technische uitval te minimaliseren;
- gefaseerde oplevering van de nieuwe schepen, zodat onderhoudsintervallen gespreid kunnen worden en altijd voldoende scheeps capaciteit beschikbaar blijft;

- redundantie van kritieke technische componenten en systemen om bij uitval van onderdelen door te kunnen varen zonder serviceonderbreking;
- een ontwerp van de vloot op onderhoudsvriendelijkheid, met gemakkelijke toegang tot essentiële onderdelen en systemen;
- en de organisatie van een efficiënte onderdelenvoorziening en voorraadbeheer.

Windsnelheid

Uitgaande van het opsplitsen van de passagiersstromen over twee verschillende scheepstypen, wordt verwacht dat de grotere toeristenschepen vooral ingezet zullen worden in de maanden met minder wind en een rustiger zeegang. Voor deze schepen zou een inzetbaarheid tot windkracht 7 Beaufort al ruim voldoende kunnen zijn om aan de gestelde betrouwbaarheidsnormen te voldoen.

De kleinere schepen voor de forenzen, scholieren en studenten daarentegen moeten geschikt zijn voor inzet tot aan windkracht 8 Beaufort. Uit ervaringscijfers blijkt dat bij windkracht 8 Beaufort en hoger nog minimaal gebruik wordt gemaakt van de veerdienst.

Hoewel de huidige schepen technisch zijn ontworpen om hogere windkrachten (9 tot 10 Beaufort) comfortabel te kunnen weerstaan – en specifiek daarvoor specialistisch en met hoge investeringen zijn gebouwd – blijkt in de praktijk dat operationele beperkingen, zoals het niet veilig kunnen aanmeren bij ruwe omstandigheden, ertoe leiden dat de veerdienst alsnog wordt stilgelegd.

Vervangend vervoer

Voor het waarborgen van de continuïteit in de verbinding bij uitval van schepen door weersomstandigheden of andere verstoringen, moet er een robuust plan zijn voor de inzet van vervangend vervoer. Dit kan bestaan uit snelle inzet van pendelbussen met fietsaanhangers of gespecialiseerde fietstransportdiensten.

Uitgangspunt 3: milieuvriendelijkheid en stikstofbeperking

De nieuwe vloot moet volledig uitstootvrij opereren. Dit houdt in dat de schepen geen emissies van koolstofdioxide (CO₂) en stikstofoxiden (NO_x) of andere milieuonvriendelijke stoffen veroorzaken, gemeten aan boord van het schip en tijdens de operatie.

Gezien de relatief korte afstand van de veerverbinding tussen Vlissingen en Breskens, en in lijn met eerder uitgebrachte adviezen, is het gebruik van **accu-elektrisch aangedreven technologie** de meest geschikte keuze waarbij de tijdelijke problematiek van netcongestie wordt gemitigeerd met een hybride laadinfrastructuur.

De elektrische aandrijving dient te worden gevoed met duurzaam opgewekte energie, bijvoorbeeld afkomstig van wind- of zonne-energie.

De keuze voor accu-elektrische schepen sluit aan bij:

- de doelstellingen van de Regionale Energiestrategie 2.0;
- de nationale opgave om de stikstofuitstoot vóór 2030 substantieel te reduceren;
- en het streven naar een klimaat neutrale en circulaire maritieme sector.

Bij de uitwerking van het ontwerp van de vloot en de laadinfrastructuur moet aandacht zijn voor efficiënt energiegebruik, slimme laadtijden (bijvoorbeeld tijdens daluren), en waar mogelijk integratie met lokale netwerken en opwekking van duurzame energie.

Uitgangspunt 4: veiligheid

De nieuwe vloot die op de veerverbinding gaat varen, moet voldoen aan alle relevante wet- en regelgeving, zowel tijdens de bouw als tijdens gebruik:

- veilige bouw en goede staat van onderhoud: Onder certificering van een klasse bureau en de Nederlandse vlaggenstaat als ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T);
- en een veilige operatie onder toezicht van de bevoegde maritieme autoriteiten, zoals IL&T en andere relevante toezichthoudende instanties, waaronder het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de lokale havens.

Uitgangspunt 5: toekomstbestendigheid

De veerdienst moet flexibel zijn, zodat zij kan inspelen op mogelijke veranderingen in het aantal passagiers, bijvoorbeeld in het kader van Zeeland 2050. De schepen en aanlandvoorzieningen worden ontworpen met het oog op mogelijke toekomstige technologische ontwikkelingen, zoals autonoom varen, verbeterde accupakketten en nieuwe laadstandaarden, zodat aanpassingen (relatief) eenvoudig doorgevoerd kunnen worden.

Uitgangspunt 6: financieel verantwoorde exploitatie

De veerverbinding moet op een financieel verantwoorde wijze geëxploiteerd kunnen worden, met als doel dat de concessie op termijn commercieel aantrekkelijk kan zijn voor marktpartijen.

De nieuwe vloot en infrastructuur kunnen hieraan bijdragen door:

- Met een passende inkoopstrategie een financieel reële investering (CAPEX) te realiseren.
 - Het opstellen van een doelmatig en functioneel bestek dat aantrekkelijk is voor een brede groep inschrijvers.
- Het voorschrijven van het gebruik van algemeen toepasbare en bewezen technologieën om ontwikkelrisico's en kosten te beperken.
- Benutten van subsidiemogelijkheden voor bouwers van schepen, laadinfrastructuur en aanlandvoorzieningen.
- Met de juiste schepen gunstigere operationele kosten (OPEX) realiseren.

- Schepen zodanig te classificeren dat de vereiste bemanning beperkt kan blijven, zonder concessies te doen aan veiligheid of dienstverlening.
- Het kiezen van een energiezuinige en onderhoudsarme aandrijfvorm, zoals accu-elektrische voortstuwing, efficiënte rompvorm en het gebruik van gewicht besparende materialen.

Het is van belang te onderkennen dat een hogere investering vooraf (CAPEX) niet automatisch leidt tot een hogere Total Cost of Ownership (TCO) gedurende de maximale gebruiksduur van de schepen van 30 jaar.

Een doordachte keuze voor technologie, ontwerp, materiaalgebruik en bemanning kan op de lange termijn juist leiden tot aanzienlijke kostenbesparingen.

3. Conclusie en samenvatting

Deze nota van uitgangspunten voor de veerdienst Vlissingen - Breskens legt de basis voor een betrouwbare, duurzame, en toekomstbestendige verbinding. De nieuwe vloot moet voldoen aan de specifieke eisen van zowel toeristen als forenzen, studenten en scholieren met een focus op duurzaamheid, veiligheid, en klanttevredenheid. Door het ontwerp van de schepen en de dienstregeling af te stemmen op de behoeften van de reizigers, kan de veerdienst zowel op korte als lange termijn succesvol en financieel verantwoord worden uitgevoerd. Samengevat onderstaand een puntsgewijze opsomming van de uitgangspunten:

3.1 Samenvatting betere aansluiting op reizigersbehoefte

- De veerverbinding blijft een (brom)fiets-voetveer, inclusief toegankelijkheid voor gehandicaptenvoertuigen volgens de nu geldende verkeerswetgeving.
- Met vlootdifferentiatie realiseren van een betere aansluiting op de reizigersbehoefte door onderscheid te maken in:
 - a. Forenzen, studenten en scholieren sneller vervoeren met kleinere schepen met de focus op een goede aansluiting op het publieke vervoer in Zeeland.
 - b. Toeristen vervoeren met grotere schepen met de focus op comfort en beleving met realisatie van een hogere fietscapaciteit op het schip.
- Alle schepen meren af op dezelfde aanlandvoorzieningen. De locatie van de aanlandvoorziening in zowel Vlissingen als Breskens blijft ongewijzigd.
- Grotere schepen voor toeristen met een comfortabele inzetbaarheid tot windkracht 6-7, kleinere schepen voor forenzen, studenten en scholieren die inzetbaar zijn tot windkracht 8.
- Operationeel van 06.00 tot 23.00 uur, het hele jaar door en in lijn met het publiek vervoer in Zeeland.
- Aansluiting op de dienstregeling van het treinverkeer in Vlissingen.

- Vraag gestuurde afvaarfrequentie, met extra capaciteit in het hoogseizoen.
- Vaste, voorspelbare en herkenbare reistijden en vertrektijden.
- Volledige toegankelijkheid voor mensen met een functiebeperking (lichamelijk, zintuiglijk of cognitief).

3.2 Samenvatting betrouwbaarheid

- In maximaal 2% van de geplande afvaarten wordt vervangend vervoer ingezet
- Gebruik van bewezen en breed toegepaste technologieën.
- Gefaseerde oplevering van schepen voor gespreide onderhoudsintervallen.
- Redundantie van kritieke componenten om uitval op te vangen zonder serviceonderbreking.
- Onderhoudsvriendelijk ontwerp van het schip en goede beschikbaarheid van essentiële reserveonderdelen.

3.3 Samenvatting milieuvriendelijkheid en stikstofbeperking

- De nieuwe vloot moet volledig uitstootvrij opereren, gemeten aan boord van het schip tijdens de operatie.
- Accu-elektrische voortstuwing is de voorkeursoplossing, met hybride laadinfrastructuur als mitigatie voor netcongestie (walgeneratoren).

3.4 Samenvatting veiligheid

- Voldoen aan alle relevante wet- en regelgeving tijdens ontwerp, bouw en gebruik van de vloot.

3.5 Samenvatting toekomstbestendig

- Flexibiliteit om in te spelen op veranderende passagiersaantallen, bijvoorbeeld in kader van Zeeland 2050.
- Ontwerp van schepen en aanlandvoorzieningen is gericht op toekomstige technologieën.

3.6 Samenvatting financieel verantwoorde exploitatie

- De concessie moet op termijn commercieel aantrekkelijk kunnen zijn voor marktpartijen.

Bijdragen vanuit de nieuwe vloot, aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur:

- Passende inkoopstrategie voor beheersbare investeringskosten (CAPEX).
 - Functioneel bestek dat brede inschrijving van uit de markt stimuleert.
 - Gebruik van gangbare, bewezen technologieën ter beperking van risico's en kosten.
 - Benutten van subsidies voor scheepsbouw, laadinfrastructuur en aanlandvoorzieningen.
 - Schepen die leiden tot lagere operationele kosten (OPEX).
 - Beperkte bemanning door slimme classificatie, zonder concessies te doen aan veiligheid.
 - Energiezuinige en onderhoudsarme aandrijving (zoals accu-elektrisch), lichte materialen en een efficiënte rompvorm.
- Hogere CAPEX vooraf kan resulteren in lagere Total Cost of Ownership (TCO) over een maximale gebruiksduur van 30 jaar.