

# Eindefasedocument definitiefase Vervanging schepen Westerschelde Ferry

## Algemene projectgegevens

|                         |   |                                        |
|-------------------------|---|----------------------------------------|
| Ambtelijk Opdrachtgever | : |                                        |
| Projectleider           | : |                                        |
| Projectnaam             | : | Vervanging schepen Westerschelde Ferry |
| Projectfase             | : | Definitiefase                          |

## 1 TERUGBLIK ACHTERLIGGENDE FASE

### 1.1 Geplande en opgeleverde producten:

| Nr. | Gepland      | Opgeleverd | Geconstateerd verschil |
|-----|--------------|------------|------------------------|
| 1   | Startnotitie | Ja         | N.v.t.                 |
| 2   | Projectplan  | Ja         | N.v.t.                 |

### 1.2 Projectplanning

De planning is niet aangepast ten opzichte van de planning in de startnotitie.

### 1.3 Projectbudget

Provinciale Staten hebben een bestemmingsreserve van € 9,4 miljoen gevormd uit het ZEH-dividend voor het project 'Zero Emissie Schepen WSF'. Hiervan is € 1,5 miljoen beschikbaar gesteld als voorbereidingskrediet voor de definitie- en ontwerpfase. Tot medio april 2025 zijn verplichtingen aangegaan ter waarde van € 231.000, waarvan € 145.000 reeds is gefactureerd.

### 1.4 Verantwoording geconstateerde verschillen

Het project verloopt zowel qua budget als tijd op schema.

## 2 VOORUITBLIK NAAR EINDE PROJECT M.B.T. BEHEERSASPECTEN

### 2.1 Project

De planning is niet aangepast ten opzichte van de eerder in de startnotitie aangegeven planning. De planning van de verschillende projectfasen is als volgt:

| Fase              | Gereed                            |
|-------------------|-----------------------------------|
| Ontwerpfase       | Eind 2 <sup>e</sup> kwartaal 2026 |
| Vorbereidingsfase | Eind 4 <sup>e</sup> kwartaal 2026 |
| Realisatiefase    | Eind 3 <sup>e</sup> kwartaal 2028 |
| Afrondingsfase    | Eind 4 <sup>e</sup> kwartaal 2028 |

De planning, zoals gepresenteerd in de startnotitie is ambitieus, maar zou haalbaar moeten zijn.

### 2.2 Projectbudget

Via het statenvoorstel "Inzet ZEH-dividend 2024" heeft Provinciale Staten besloten een bestemmingsreserve 'Zero emissie schepen Vlissingen-Breskens' in te stellen en hieraan een bedrag van € 9,4 miljoen toe te voegen.

### Vorbereidingskrediet

Bij het statenvoorstel “Startnotitie vervanging schepen Westerschelde Ferry” is besloten om een bedrag van € 1,5 miljoen te onttrekken aan de bestemmingsreserve ‘zero emissie schepen Vlissingen-Breskens” en deze toe te voegen aan de nieuwe dekkingsreserve ZE-Schepen, als voorbereidingskrediet ten behoeve van de definitiefase en ontwerpfase.

In de definitiefase is gestart met een adviestraject voor een haalbare inkoopstrategie. Een mogelijke aanpak is een concurrentiegericht dialoog (of een variant hierop), waarbij meerdere scheepswerven betrokken worden in de ontwerpfase.

Deze aanpak vereist extra investeringen in de ontwerpfasefase, die zich naar verwachting terugverdienen in de realisatiefase.

Dit kan betekenen dat het voorbereidingskrediet van € 1,5 miljoen voor de definitie- en ontwerpfase mogelijk niet toereikend is. In dat geval zal in de ontwerpfase aan Provinciale Staten worden voorgesteld om een aanvullend voorbereidingskrediet van naar schatting € 1,0 miljoen toe te voegen vanuit de bestemmingsreserve.

### Eerste indicatie totale projectinvestering

Bij het uitgangspunt financieel verantwoorde exploitatie kijken we naar de totale kosten gedurende de gebruiksduur van de schepen. Dit maakt het mogelijk om te kiezen voor schepen die wellicht duurder zijn in aanschaf, maar voordeliger in gebruik. De samenstelling van de vloot wordt pas in de ontwerpfase uitgewerkt, waardoor een nauwkeurige kostenraming in de definitiefase nog niet realistisch is.

Om toch een eerste indruk te geven van de omvang van de totale investering, is op basis van informatie uit eerdere vooronderzoeken een eerste indicatief investeringsbedrag geraamd van tussen de 33 en 43 miljoen euro. Dit is gebaseerd op een vloot van 2 kleinere en 2 grotere schepen, aanlandvoorziening en laadinfrastructuur en inclusief projectkosten.

|                                       |                          |
|---------------------------------------|--------------------------|
| <b>Indicatieve projectinvestering</b> | <b>€ 33 – 43 miljoen</b> |
|---------------------------------------|--------------------------|

## **2.3 Kwaliteit**

Binnen de dimensie kwaliteit onderscheiden we projectkwaliteit en scopekwaliteit. Projectkwaliteit gaat over de kwaliteit van interne processen en scopekwaliteit over de kwaliteit van het projectresultaat.

### **Projectkwaliteit**

De borging van de kwaliteit van de interne processen vindt op meerdere niveaus en via verschillende werkwijzen plaats:

- toepassing van de procedures zoals beschreven in het Handboek Projectmanagement en het Kader Grote Projecten;
- inzet van het IPM-model met de bijbehorende rollen binnen het projectkernteam;
- regelmatige afstemming met zowel de ambtelijk als de bestuurlijk opdrachtgever;
- kwartaalgewijze toetsing van de projectkwaliteit door de afdeling Control en
- collegiale toetsing (peer review) van op te leveren projectdocumentatie bij faseovergangen.

## Kwaliteitsbewaking projectresultaat

Voor het waarborgen van de kwaliteit van het projectresultaat zijn meerdere partijen betrokken, ieder met een eigen rol en verantwoordelijkheid binnen de keten. Een goede samenwerking en afstemming tussen deze partijen is cruciaal voor het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig eindproduct. Belangrijke partijen hierbij zijn:

### De opdrachtgever (Provincie Zeeland)

Op basis van de Nota van Uitgangspunten stelt de opdrachtgever de functionele en technische kwaliteitseisen op waaraan de nieuwe vloot, aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur moeten voldoen. Deze eisen worden opgenomen in het bestek en geformaliseerd in het bouwcontract. Tijdens de realisatiefase houdt het Owner's Representative Team (ORT) namens de opdrachtgever toezicht via regelmatige fysieke inspecties. De contractmanager toetst de naleving van contractuele afspraken.

### De scheepswerf /aannemer

De scheepswerf en aannemer zijn verantwoordelijk voor de bouw en het intern bewaken van de kwaliteit. Dit gebeurt door het hanteren (en voorschrijven) van een gecertificeerd kwaliteitssysteem en het uitvoeren van technische keuringen tijdens productie, installatie en inbedrijfstelling.

### Het classificatiebureau en de vlaggenstaat (Nederland)

Het classificatiebureau, zoals bijvoorbeeld Bureau Veritas, controleert of het schip voldoet aan nationale normen en richtlijnen op het gebied van veiligheid, constructie en operationele betrouwbaarheid. Het stelt technische eisen op en voert keuringen en audits uit tijdens ontwerp en bouw.

De vlaggenstaat Nederland ziet toe op de naleving van nationale en internationale maritieme regelgeving. De Inspectie Leefomgeving en Transport (IL&T) beoordeelt of het schip voldoet aan eisen op het gebied van veiligheid, arbeidsomstandigheden voor de bemanning en milieuprestatie

## 2.4 Projectinformatie

De projectadministratie en documentatie wordt door de projectsecretaris beheerd en opgeslagen in een projectdossier binnen Microsoft Teams. Dit dossier is toegankelijk voor alle leden van het projectteam.

Documenten die relevant zijn voor formele besluitvorming door Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten, evenals documenten voor externe communicatie, worden vastgelegd in het Zaaksysteem onder hoofdzaak 408150. Onder deze hoofdzaak vindt tevens de archivering plaats van alle relevante documenten uit het projectdossier. Provinciale Staten worden via de reguliere voortgangsrapportages periodiek geïnformeerd over de stand van zaken en de voortgang van het project.

## 2.5 Projectorganisatie

Conform het Kader Grote Projecten wordt het IPM-model gehanteerd als standaard voor de inrichting van de projectorganisatie. Binnen het kernteam wordt, waar nodig, overleg gevoerd over de benodigde capaciteit om de kwalitatieve en kwantitatieve inzet van de projectorganisatie te borgen. De projectleider voert binnen de organisatie het gesprek over de invulling van deze capaciteit en betreft, indien noodzakelijk, aanvullende capaciteit extern.

## 2.6 Projectrisico's

De belangrijkste risico's op dit moment voor het project zijn:

1. Wijzigingen in wet- en regelgeving, die kunnen leiden tot noodzakelijke alternatieve oplossingsrichtingen en een langere doorlooptijd van het project.
2. Beperkte capaciteit bij scheepswerven, wat de bouwtijd kan verlengen. Met een inkoopstrategie gericht op een zo groot mogelijke kans op brede interesse van de markt, kunnen we dit risico verkleinen.
3. Beperkingen in de interne capaciteit binnen de provinciale organisatie in latere fases van het project, wat de voortgang kan beïnvloeden. Externe inhuur van expertise kan dit risico mitigeren.

Van de genoemde risico's zijn de eerste twee meer afhankelijk van externe factoren, waardoor ze moeilijker te beheersen zijn dan het derde risico.

### ES-TRIN

Geen projectrisico, maar wel een belangrijk risico die druk zet op de planning van dit project is de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor schepen (ES-TRIN). Om bij de aankomende herkeuring begin 2029 weer aan deze standaard te kunnen blijven voldoen, zijn geraamde investeringen noodzakelijk van 350k – 800k euro per schip om de huidige schepen in de vaart te kunnen houden.

Een bijkomend risico wat nu al gelopen wordt is vroegtijdige vervanging door onherstelbare schade van een van de motoren. Omdat vanuit de ES-TRIN het wisselen van een bestaande motor niet meer is toegestaan, zijn er geraamde investeringen van 1,45 - 3,0 mln. euro per schip voor nieuwe motoren nodig en zal ook de bovengenoemde herkeuring vervroegd moeten worden uitgevoerd met bijbehorende investering.

Om het risico en de daaruit volgende tijdsdruk te mitigeren zijn de volgende mitigaties mogelijk:

- Plan A: alles in het werk stellen om de planning te halen. Dit mitigeert alleen het risico van de herkeuring 2029.
- Plan B: IL&T -> dispensatie geldende wet- en regelgeving. Dit mitigeert beide benoemde risico's.
- Plan C: tijdelijke inzet van andere schepen. Dit mitigeert beide benoemde risico's.
- (Plan) D: vervangen van de motoren in de bestaande schepen door dieselmotoren die minder milieubelastend zijn. Uit een eerste onderzoek blijkt dat de investering ongeveer 1,8 en 3,1 miljoen per schip bedraagt.

Op de mogelijkheden met betrekking tot plan B en C wordt reeds actie ondernomen. Optie D wordt in de ontwerpfase meer in detail onderzocht.

Op de mogelijkheden met betrekking tot plan B en C wordt reeds actie ondernomen.

## 3 PEER REVIEW

Collegiale toetsing bij het afsluiten van de definitiefase heeft intern plaatsgevonden door de Kwartiermaker Projectorganisatie Infraprojecten. Deze collega heeft concepten van het projectplan en de bijlagen beoordeeld en opmerkingen en suggesties aangegeven in de documenten. Deze opmerkingen en suggesties zijn meegenomen in de definitieve versie van deze documenten.

## **4 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN**

Voorgesteld wordt om de definitiefase af te sluiten en de volgende fase, de ontwerpfase, te starten op basis van het door Gedeputeerde Staten op 1 juli 2025 goedgekeurde Projectplan Vervanging schepen Westerschelde Ferry inclusief de Nota van uitgangspunten van de veerverbinding Vlissingen – Breskens.