

Financiële consequenties externe inhuur:

Kostensoort: Externe inhuur nvt
Bedrag: € 0,00

Financiële consequenties opdracht/uitbesteding:

Kostensoort: Uitbesteding nvt
Bedrag: € 0,00

Gedeputeerde
belast met

behandeling: dhr. A.J. van der Maas - Groot project Vervanging schepen Westerschelde Ferry
Vergadering PS: 19 september 2025
Nr:
Agenda nr:
Vergadering GS: 7 juli 2025
Nr: 709832

Onderwerp: Afsluiten definitiefase Vervanging schepen Westerschelde Ferry

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

De (brom)fiets- en voetveerverbinding tussen Vlissingen en Breskens is van essentieel belang voor de bereikbaarheid in Zeeland, zowel voor forenzen, scholieren en studenten als voor toeristen.

De huidige twee schepen die gebruikt worden voor de veerverbinding Vlissingen-Breskens bereiken het einde van hun technische levensduur, met oplopende onderhoudskosten en grotere risico's op uitval als gevolg. Ook is het dieselverbruik en daarmee de uitstoot van de schepen relatief hoog, wat in combinatie met de gestegen brandstofprijzen, een negatieve impact heeft op het exploitatieresultaat, het milieu en de stikstofruimte.

In onderliggend voorstel wordt voorgesteld in te stemmen met het afsluiten van de definitiefase alsmede de nota van uitgangspunten voor de toekomstige (brom)fiets-voetveerverbinding Vlissingen-Breskens.

Wat willen we bereiken?

Het project heeft als doel om voor 1 januari 2029 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.

Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

Het beoogde resultaat van het project is de vervanging van de huidige schepen door nieuwe, toekomstbestendige, veilige en betrouwbare zero-emissieschepen, inclusief de bijbehorende (tijdelijke) aanlandingsvoorzieningen en laadinfrastructuur die financieel verantwoord geëxploiteerd kunnen worden. Die nieuwe vloot moet per 1 januari 2029 operationeel zijn.

Wat doen we daarvoor?

Vanuit de projectdoelstelling en op basis van eerder uitgevoerde onderzoeken en stakeholdergesprekken zijn de gewenste uitgangspunten van de veerverbinding geconcretiseerd. Deze uitgangspunten bepalen hiermee ook de vloot van schepen en hebben betrekking op de volgende onderwerpen:

1. betere aansluiting op de reizigersbehoefte;
2. betrouwbaarheid;
3. milieuvriendelijkheid en stikstofbeperking;
4. veiligheid;
5. toekomstbestendigheid en een
6. financieel verantwoorde exploitatie.

In de Nota van uitgangspunten (bijlage 1 van het projectplan) zijn bovenstaande onderwerpen nader uitgewerkt.

Onderzoek Hybride

Verwijzend naar bovenstaande uitgangspunten met betrekking tot zero-emissie, betrouwbaarheid en veiligheid is op verzoek van Provinciale Staten aanvullend onderzoek (zie bijlage 2 van het projectplan) gedaan naar de risico's van volledig accu-elektrisch varen en de mogelijkheden die hybride varen biedt om deze te mitigeren.

De volgende risico's zijn hierin onderzocht:

1. Netcongestie in Zeeland
2. Brandgevaar van accu's in schepen
3. Betrouwbaarheid van accu-elektrische schepen

De conclusie van het onderzoek is dat de risico's van brandgevaar en betrouwbaarheid niet significant hoger zijn dan bij conventionele diesel of dieselelektrisch aangedreven schepen.

Het risico van netcongestie is een korte termijn risico met een hoge onzekerheid en vraagt om mitigatie. Hiervoor zijn de volgende varianten onderzocht:

- A. Hybride Energievoorziening op de accu-elektrische schepen (accu's i.c.m. dieselgeneratoren)
- B. Hybride Aandrijving van het schip (accu's i.c.m. dieselmotoren)
- C. Hybride Vlootsamenstelling van schepen (accu-elektrische schepen i.c.m. diesel schepen)
- D. Hybride Laadvoorzieningen op de wal (accu-elektrische schepen i.c.m. walgeneratoren)

De conclusie van het onderzoek is dat variant **D. hybride laadvoorzieningen** op de wal het beste presteert op financiële exploitatie, betrouwbaarheid van de verbinding en uitstoot van CO₂ en stikstof. Tevens biedt dit de mogelijkheid om het onzekere korte termijn probleem van netcongestie op te lossen met een flexibele kortetermijnplossing.

Inkoopstrategie

De uitgangspunten vormen een kernonderdeel van het projectplan en zijn leidend voor de samenstelling en het ontwerp van de nieuwe vloot. Inmiddels is gestart met het bepalen van de meest geschikte inkoopstrategie voor de nieuwe vloot, waarvoor gesprekken zijn gevoerd met gespecialiseerde adviesbureaus. De opdracht is recentelijk aan het adviesbureau Twynstra Gudde verleend.

Aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur

De ontwikkeling en realisatie van de (tijdelijke) aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur zijn georganiseerd in een apart deelproject om dit gelijktijdig en met de juiste focus goed te kunnen laten verlopen.

Planning en fasering

In de volgende fase, de ontwerpfase, wordt vervolgens toegewerkt naar een definitief programma van eisen voor de vloot, (tijdelijke) aanlandingsvoorzieningen inclusief laadinfrastructuur met bijbehorende inkoopstrategie. De planning van de verschillende projectfasen is als volgt:

- Ontwerpfase: gereed eind 2e kwartaal 2026
- Voorbereidingsfase: gereed eind 4e kwartaal 2026
- Realisatiefase: gereed eind 3e kwartaal 2028
- Afrondingsfase: gereed eind 4e kwartaal 2028

Conform het Kader Grote Projecten neemt Provinciale Staten bij vier faseovergangen een Go/No-Go besluit. Een Go-besluit betekent akkoord met wat er is gebeurd en instemmen met de start van de volgende fase.

Risico's en risicobeheersing

In zowel het projectplan als het eindfasedocument zijn er risico's van het project benoemd. Via de reguliere voortgangsrapportages worden uw Staten driemaandelijks geïnformeerd over de belangrijkste risico's van het project. Op basis van de meest recente actualisatie zijn de belangrijkste risico's van het project momenteel:

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 waar zo 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.

Kader Grote Projecten

In het Kader Grote Projecten wordt gevraagd bij een faseovergang de relevante documenten vooraf met de afdeling Control te delen, hieraan is voldaan. Ook heeft toetsing plaatsgevonden of het project nog steeds voldoet aan de criteria van 'Adviesmodel grote projecten'. Het antwoord daarop is positief.

Wat zijn de klimaateffecten?

De nieuwe vloot moet volledig uitstootvrij opereren. Dit houdt in dat de schepen geen emissies van koolstofdioxide (CO₂) en stikstofoxiden (NO_x) veroorzaken, gemeten aan boord van het schip tijdens de operatie. Er is daarmee een positief effect op klimaat en stikstof (reductie van ca. 60 ton op jaarbasis).

Wat mag het kosten?

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.

In de definitiefase is gestart met een adviestraject voor een haalbare inkoopstrategie. Een mogelijke aanpak is een concurrentiegericht dialog (of een variant hierop), waarbij meerdere partijen betrokken worden in de ontwerpfase. Deze aanpak vereist extra investeringen in de ontwerpfasen, die zich naar verwachting terugverdienen in de realisatiefase.

De verwachting is dat in de ontwerpfase de te volgen inkoopstrategie helder wordt. Dit kan betekenen dat er gedurende de ontwerpfase aan PS wordt gevraagd om een aanvullend voorbereidingskrediet van, naar schatting € 1 miljoen, beschikbaar te stellen en tegelijkertijd hetzelfde bedrag vanuit de bestemmingsreserve "Zero emissie-schepen Vlissingen-Breskens" over te hevelen naar de dekkingsreserve Zero emissie-schepen.

Bij de start van de aankomende ontwerpfase zal een nader onderzoek uitgevoerd worden naar een levensduur verlengende investering. Dit betreft de technische haalbaarheid van het vervangen van motoren in de huidige vloot door eigentijdse 'lage uitstoot' dieselmotoren met gunstiger dieselverbruik, een zogeheten her-motorisatie. Indien technisch mogelijk, zal het

indicatieve effect hiervan op de operationele lasten, investeringsruimte en resterende boekwaarde van de huidige vloot inzichtelijk gemaakt worden aan Provinciale Staten.

Financiële consequenties externe inhuur: geraamd op Externe inhuur (kostensoort nvt)

Er wordt geen aanvullende externe inhuur gevraagd.

Communicatieparagraaf

De (brom)fiets- en voetveerverbinding tussen Vlissingen en Breskens is heel belangrijk voor Zeeland. Het helpt mensen die elke dag reizen, zoals werkenden, scholieren, studenten en ook toeristen.

Er zijn eerder onderzoeken gedaan en gesprekken geweest met betrokkenen. Daaruit zijn belangrijke punten gekomen voor de veerverbinding. Deze punten bepalen ook welke schepen er gekocht worden. Het gaat om de volgende onderwerpen:

- **Aansluiting op de behoeften van de reizigers:** De veerboot moet goed passen bij wat de reizigers nodig hebben. Daarom worden mogelijk verschillende soorten schepen gebruikt voor verschillende groepen mensen.
- **Betrouwbaarheid:** De veerboten moeten goed werken en veilig zijn. Daarom gebruiken ze bewezen techniek die betrouwbaar is.
- **Milieuvriendelijkheid:** De schepen moeten schoon varen zonder uitstoot. Dat betekent geen schadelijke stoffen zoals stikstof en CO₂.
- **Veiligheid:** De schepen moeten aan alle wetten en strenge controles voldoen, zodat het veilig is voor iedereen.
- **Toekomst:** De schepen moeten ook in de toekomst goed kunnen blijven varen, ook als er veranderingen komen.
- **Financiën:** De veerverbinding moet ook financieel goed te beheren zijn.

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

Gedeputeerde Staten,

H.M. de Jonge, voorzitter

Drs. M.C.J. Franken, secretaris-algemeen directeur

Onderwerp:

GS Zero Emissie schepen - Fietsvoetveer: vervanging schepen

Ontwerpbesluit

De staten der provincie Zeeland,
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 7 juli 2025, nr.709832 ;

besluiten:

- In te stemmen met de afronding van de definitiefase van het project Vervanging schepen Westerschelde Ferry en de start van de ontwerpfase middels goedkeuring van het “Einde fasedocument definitiefase Vervanging schepen Westerschelde Ferry” Inclusief de daarin opgenomen scope, looptijd en beheersaspecten uit het “Projectplan Vervanging schepen Westerschelde Ferry”.
- In te stemmen met de Nota van uitgangspunten voor de (brom)fiets-/voetveer Veerdienst Vlissingen – Breskens

Bijlagen:

1. Eindefasedocument definitiefase Vervanging schepen Westerschelde Ferry
2. Projectplan Vervanging schepen Westerschelde Ferry
3. Bijlage 1 projectplan: Nota van uitgangspunten van de (brom)fiets-/voetveerverbinding
4. Bijlage 2 projectplan: Rapport onderzoek "Westerschelde Ferry Hybride Opties"
5. Bijlage 3 projectplan: Omgevingsmanagementplan