

PROJECTPLAN VERVANGING SCHEPEN WESTERSCHELDE FERRY



Project : Vervanging schepen Westerschelde Ferry
Bestuurlijk opdrachtgever : Dhr. A.J. van der Maas
Ambtelijk opdrachtgever :
Projectleider :
Budgethouder :
Activiteitenummer Unit4 : 30017 Krediet ZE-schepen
Programma/ Afdeling : Regionale Bereikbaarheid
Projectperiode : Start: 15 november 2024 - geplande afronding: 31 december 2028

Vastgesteld op : GS-vergadering d.d. 1 juli 2025 – PS-vergadering d.d. 19 september 2025

I. PROJECTBESCHRIJVING

I.1	Inleiding en Probleemstelling 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. Om die reden is het voornemen van Gedeputeerde Staten om te komen tot vervanging van de schepen door een nieuwe vloot van zero-emissie schepen. Met het vaststellen van de startnotitie op 15 november 2024 door Provinciale Staten is het project Vervanging Schepen Westerschelde Ferry gestart en aangemerkt als groot project.
I.2	Doelstelling van het project 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.

I.3		Beoogd projectresultaat 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.
I.4		Uitgangspunten en randvoorwaarden <i>De uitgangspunten die je aan de veerverbinding stelt, bepalen de benodigde vloot</i> Vanuit de projectdoelstelling worden de volgende uitgangspunten aan de veerverbinding gesteld: 1. betere aansluiting op de reizigersbehoefte; 2. betrouwbaarheid; 3. milieuvriendelijkheid en stikstofbeperking; 4. veiligheid; 5. toekomstbestendigheid 6. financieel verantwoorde exploitatie. Uitgangspunt 1: betere aansluiting op de 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 (brom)fietscapaciteit op het schip. In eerder onderzoek is geadviseerd om de vlootsamenstelling uit grotere en kleinere schepen te laten bestaan. Desondanks 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 hier beschreven staan. • 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 7 Beaufort, kleinere schepen voor forenzen, studenten en scholieren die inzetbaar zijn tot windkracht 8 Beaufort*. • 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). * 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 – desondanks blijkt in de praktijk dat operationele beperkingen, zoals het niet veilig kunnen aanmeren bij ruwe omstandigheden, ertoe leiden dat de veerdienst alsnog wordt stilgelegd. Uitgangspunt 2: betrouwbaarheid In maximaal 2% van de geplande afvaarten wordt vervangend vervoer ingezet. Om dit te kunnen realiseren, moeten de volgende uitgangspunten worden gehanteerd: • 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 met goede toegang tot essentiële onderdelen. • Organisatie van een efficiënte onderdelenvoorziening en voorraadbeheer. Uitgangspunt 3: milieuvriendelijkheid en stikstofbeperking • De nieuwe vloot moet volledig uitstootvrij opereren, gemeten aan boord van het schip tijdens de operatie (zero-emissie). • Accu-elektrische voortstuwing is de voorkeursoplossing, met hybride laadinfrastructuur als mitigatie voor netcongestie (walgeneratoren). Zie ook bijlage 2. Uitgangspunt 4: veiligheid • Voldoen aan alle relevante wet- en regelgeving tijdens ontwerp, bouw en gebruik van de vloot. Uitgangspunt 5: toekomstbestendigheid • Flexibiliteit om in te spelen op veranderende passagiersaantallen, bijvoorbeeld in kader van Zeeland 2050. • Ontwerp van schepen en aanlandvoorzieningen is gericht op toekomstige technologieën. Uitgangspunt 6: 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.
--	--

		Een hogere CAPEX vooraf kan resulteren in lagere Total Cost of Ownership (TCO) over een levensduur van maximaal 30 jaar. Deze uitgangspunten zijn nader uitgewerkt in de Nota van Uitgangspunten voor de veerverbinding, opgenomen als bijlage 1.
I.4.1		Onderzoek Hybride Verwijzend naar bovenstaande uitgangspunten met betrekking tot <u>zero-emissie</u>, <u>betrouwbaarheid</u> en <u>veiligheid</u> is op verzoek van Provinciale Staten aanvullend onderzoek 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 en 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 kortetermijnrisico 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 in de afweging tussen financiële exploitatie, betrouwbare verbinding en uitstoot van CO₂ en stikstof en de mogelijkheid biedt om het korte termijn probleem van netcongestie op te lossen met een flexibele kortetermijnplossing. Met een hybride laadvoorzieningen op de wal is er alleen gedurende de periode van netcongestie sprake van uitstoot van CO₂ en Stikstof en hogere exploitatiekosten. Na verzware van de netaansluiting is dit verleden tijd. Met recent verkregen informatie van Stedin duurt netcongestie na het in gebruik nemen van de vloot, begin 2029, in Vlissingen nog ongeveer 1,5 jaar en in Breskens 5 jaar. Tegelijkertijd kan gedurende de looptijd van dit project nog maximaal met organisaties in het stationsgebied in Vlissingen eventuele koppelingen in laadmogelijkheden (e-hub) en samenwerking worden onderzocht, om de extra kosten en uitstoot in de eerste jaren te voorkomen dan wel te beperken. Het onderzoeksrapport hybride is bijgevoegd in bijlage 2.

I.5	Afbakening (scope) Het project richt zich op de vervanging van de huidige schepen en de realisatie van de bijbehorende (tijdelijke) aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur. Belangrijke onderdelen binnen de scope zijn: • het vaststellen van het gewenste veerconcept (aantal en type schepen) dat aansluit bij de behoeften van diverse doelgroepen; • het formuleren van eisen voor de nieuwe schepen, met het oog op een toekomstbestendige, veilige en betrouwbare verbinding, inclusief vaarzekerheid bij wisselende bezoekersaantallen en rekening houdend met energietransitie, wetgeving en technologische ontwikkelingen; • het opstellen van een kostenraming voor zowel kapitaalkosten (CAPEX) als operationele kosten (OPEX) van de nieuwe vloot; • het uitwerken van het ontwerpproces van de schepen op basis van vastgestelde kaders en eisen; • het bepalen van noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur, waaronder aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur; • het voorbereiden en uitvoeren van de aanbesteding van de schepen (conform inkoopstrategie); • de realisatie van nieuwe aanlandvoorzieningen inclusief laadinfrastructuur; • het onderzoek naar Europese subsidiemogelijkheden en • de herbestemming van de huidige schepen. Buiten de scope van dit project vallen: • de aanpassingen van de organisatie en operatie van de deelneming Westerschelde Ferry B.V.; • het herinrichten van de terminals en veerpleinen in Vlissingen en Breskens.
I.6	Relatie met andere projecten Het project heeft een relatie met de volgende projecten of programma's: • Aanpassingen van de organisatie en operatie van de deelneming Westerschelde Ferry B.V. <i>Als voorbereiding op de komst van de nieuwe vloot. Als dienst van algemeen economisch belang wordt de veerverbinding door de deelneming geëxploiteerd.</i> • Regionale Mobiliteit strategie <i>Strategie publieke vervoer in Zeeland, waarbij vaste verbindingen met het openbaar vervoer worden gecombineerd met flexibel fijnmazige vervoer en al het vervoer wordt gecoördineerd vanuit de mobiliteitscentrale.</i> • Project Natuurherstel en Stikstof <i>Vervanging van de vloot door zero-emissie schepen is onderdeel van het concept gebiedsprogramma. Huidige schepen vervangen door zero emissieschepen levert een stikstofuitstoot reductie van circa 60 ton per jaar</i> • Programma Energie op Klimaat <i>Vervangen van de schepen door zero-emissie schepen draagt bij aan de doelstellingen van 50%</i>

	<i>CO2 reductie in 2030 ten opzichte van 1990 zoals in de RES 2.0 is gesteld.</i> • Project Zeeland 2050 <i>Ambitieuze groeidoelstellingen kunnen vergaande impact hebben op de toekomstig benodigde capaciteit van de fiets-voetveerverbinding.</i> • Compensatiepakket Wind in de Zeilen (ontwikkeling Stationsplein Vlissingen) <i>Verstoring van passagiersstromen en negatieve interacties van werkzaamheden tussen de projecten moet voorkomen worden.</i> • Project Superslimlaadplein (voorzien op het Stationsplein te Vlissingen) <i>Flexibele stroomvoorziening voor de accu-elektrische schepen kan een onderdeel zijn van het nieuw te ontwikkelen laadplein.</i> • Gebiedsontwikkeling van het oude Veerplein in Breskens (Landschapspark Zwinstreek) <i>De gebiedsontwikkeling van het veerplein in Breskens is belangrijk voor de aantrekkelijkheid van de verbinding en daarmee de exploitatie.</i>
--	--

II. PROJECTOPZET

II.1

Projectorganisatie

In lijn met het Kader Grote Projecten wordt het IPM-model als standaard voor de projectorganisatie gehanteerd. Binnen het **kernteam** zijn de volgende rollen belegd.

Rol in het project	Benodigde Capaciteit	Rolomschrijving
Projectleider	1,0 fte	Dagelijkse aansturing plus koppeling naar deel- en aangrenzende projecten.
Projectbeheerser	0,4 fte	Monitoring van de beheer aspecten van het project.
Projectsecretaris	0,4 fte	Ondersteunen projectleiding en bewaakt voortgang/planning.
Omgevingsmanager	0,4 fte	Schakel tussen project en (interne) omgeving.
Contractmanager (in te vullen volgende fase)	0,4 fte	Beheren van contracten en toezien op kwalitatieve naleving.
Projectondersteuner	0,4 fte	Administratieve en organisatorische ondersteuning.
Technisch/Nautisch manager (Externe inhuur)	0,4 fte	Organiseren en coördineren van technische en nautische kennis
Nautisch adviseur (Externe inhuur Westerschelde Ferry B.V.)	0,2 fte	Koppeling naar de organisatie van de Westerschelde Ferry B.V plus aandragen operationele en nautische kennis.
Totaal	3,6 fte	

Naar behoefte zal gebruik worden gemaakt van aanvullende interne en/of externe expertise. Daarbij kan onder andere gedacht worden aan expertise op het gebied van mobiliteit, aanbesteding, scheepsbouw, scheepvaart en bouwbegeleiding.

		Naast het kernteam bestaat het projectteam ook uit interne adviseurs op het gebied van financiën, infrastructuur, communicatie, juridische zaken, inkoop en aanbesteding, duurzaamheid, openbaar vervoer, veiligheid en slimme en schone mobiliteit. <u>Kernteam deelproject Aanlandvoorzieningen en Laadinfrastructuur</u> 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. Om die reden zijn voor het deelproject de volgende rollen aanvullend belegd: <table border="1"> <tr> <th>Rol in het project</th><th>Benodigde Capaciteit</th><th>Rolomschrijving</th></tr> <tr> <td>Projectleider deelproject</td><td>0,1 fte</td><td>Dagelijkse aansturing in het deelproject en verbinding met het hoofdproject</td></tr> <tr> <td>Technische manager deelproject</td><td>0,5 fte</td><td>Organiseren en van technische en infrastructurele kennis</td></tr> </table> In het deelproject zal naar behoefte gebruik worden gemaakt van aanvullende interne en/of externe expertise voor bijvoorbeeld omgevingsvergunningen en civieltechnische vraagstukken. Bij iedere faseovergang zal de samenstelling en inzet van het projectteam worden beoordeeld en indien nodig worden aangepast aan de voor een nieuwe fase benodigde capaciteit en expertise/competenties.	Rol in het project	Benodigde Capaciteit	Rolomschrijving	Projectleider deelproject	0,1 fte	Dagelijkse aansturing in het deelproject en verbinding met het hoofdproject	Technische manager deelproject	0,5 fte	Organiseren en van technische en infrastructurele kennis									
Rol in het project	Benodigde Capaciteit	Rolomschrijving																		
Projectleider deelproject	0,1 fte	Dagelijkse aansturing in het deelproject en verbinding met het hoofdproject																		
Technische manager deelproject	0,5 fte	Organiseren en van technische en infrastructurele kennis																		
II.2		Projectfasering en planning De fasering van het project volgt het Kader Grote Projecten en Handboek Projecten en Programma's. <table border="1"> <tr> <th>Fase</th><th>Planning</th><th>Oplevering</th></tr> <tr> <td>Initiatief</td><td>Afgerond 15 november 2024</td><td>Startnotitie met vooronderzoeken</td></tr> <tr> <td>Definitie</td><td>Gepland gereed eind 2^e kwartaal 2025 (<i>behandeling GS: 1 juli, PS: 19 september</i>)</td><td>Projectplan met Omgevingsmanagementplan, Nota van uitgangspunten en Onderzoekrapport hybride.</td></tr> <tr> <td>Ontwerp</td><td>Gepland gereed eind 2^e kwartaal 2026</td><td>Definitief programma van eisen voor de vloot, (tijdelijke)aanlandingsvoorzieningen inclusief laadinfrastructuur met bijbehorende inkoopstrategie.</td></tr> <tr> <td>Vorbereiding</td><td>Gepland gereed eind 4^e kwartaal 2026</td><td>Gedetailleerde investeringsbegroting plus benodigde vergunningen en certificeringen.</td></tr> <tr> <td>Realisatie</td><td>Gepland gereed eind 3^e kwartaal 2028</td><td>Bouw van de schepen, realisatie van aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur (incl. tijdelijke voorzieningen)</td></tr> </table>	Fase	Planning	Oplevering	Initiatief	Afgerond 15 november 2024	Startnotitie met vooronderzoeken	Definitie	Gepland gereed eind 2 ^e kwartaal 2025 (<i>behandeling GS: 1 juli, PS: 19 september</i>)	Projectplan met Omgevingsmanagementplan, Nota van uitgangspunten en Onderzoekrapport hybride.	Ontwerp	Gepland gereed eind 2 ^e kwartaal 2026	Definitief programma van eisen voor de vloot, (tijdelijke)aanlandingsvoorzieningen inclusief laadinfrastructuur met bijbehorende inkoopstrategie.	Vorbereiding	Gepland gereed eind 4 ^e kwartaal 2026	Gedetailleerde investeringsbegroting plus benodigde vergunningen en certificeringen.	Realisatie	Gepland gereed eind 3 ^e kwartaal 2028	Bouw van de schepen, realisatie van aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur (incl. tijdelijke voorzieningen)
Fase	Planning	Oplevering																		
Initiatief	Afgerond 15 november 2024	Startnotitie met vooronderzoeken																		
Definitie	Gepland gereed eind 2 ^e kwartaal 2025 (<i>behandeling GS: 1 juli, PS: 19 september</i>)	Projectplan met Omgevingsmanagementplan, Nota van uitgangspunten en Onderzoekrapport hybride.																		
Ontwerp	Gepland gereed eind 2 ^e kwartaal 2026	Definitief programma van eisen voor de vloot, (tijdelijke)aanlandingsvoorzieningen inclusief laadinfrastructuur met bijbehorende inkoopstrategie.																		
Vorbereiding	Gepland gereed eind 4 ^e kwartaal 2026	Gedetailleerde investeringsbegroting plus benodigde vergunningen en certificeringen.																		
Realisatie	Gepland gereed eind 3 ^e kwartaal 2028	Bouw van de schepen, realisatie van aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur (incl. tijdelijke voorzieningen)																		

		<table border="1"> <tr> <td>Afronding</td><td>Gepland gereed eind 4^e kwartaal 2028</td><td>Overdracht van de nieuwe schepen, aanlandingsvoorzieningen en laadinfrastructuur aan de Westerschelde Ferry B.V.</td></tr> </table> Een project is dynamisch hetgeen gevolgen kan hebben voor de planning en fasering. De ontwerpfase heeft een geplande doorlooptijd van één jaar, waarbij afhankelijk van de in de inkoopstrategie gekozen aanbestedingsvorm de looptijd van de ontwerpfase langer kan worden (en vervolgens de voorbereidingsfase korter) of andersom. Voor de realisatiefase wordt nu op basis van informatie vanuit marktpartijen in Nederland rekening gehouden met een bouwtijd van tussen de 12 en 18 maanden voor de vloot. De realisatie van de nieuwe aanlandvoorzieningen bedragen ongeveer een half jaar. 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.	Afronding	Gepland gereed eind 4 ^e kwartaal 2028	Overdracht van de nieuwe schepen, aanlandingsvoorzieningen en laadinfrastructuur aan de Westerschelde Ferry B.V.
Afronding	Gepland gereed eind 4 ^e kwartaal 2028	Overdracht van de nieuwe schepen, aanlandingsvoorzieningen en laadinfrastructuur aan de Westerschelde Ferry B.V.			
II.3		Risico'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. <u>ES-TRIN</u> 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 euro 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.																																													
II.4	Omgeving en Communicatie Het doel van het omgevingsmanagement is het opbouwen van een duurzame en transparante relatie met stakeholders en hen actief betrekken bij het projectproces. Dit draagt bij aan een breed gedragen besluitvorming en verhoogt het draagvlak in de regio. In de definitiefase is de stakeholderanalyse uitgevoerd door middel van eerste gesprekken met verschillende belangengroepen. <table><tr><th>Stakeholdergroep</th><th>Belangen & Verwachtingen</th><th>Betrokkenheidsniveau</th></tr><tr><td>Provincie Zeeland</td><td>Realiseren duurzame mobiliteit, beleidsdoelen</td><td>Besluitvormend</td></tr><tr><td>Westerschelde Ferry B.V.</td><td>Exploitatie continuïteit, bedrijfsvoering</td><td>Meewerkend</td></tr><tr><td>Passagiers</td><td>Betrouwbaarheid en comfort van de veerdienst</td><td>Raadplegend</td></tr><tr><td>Gemeenten Vlissingen & Sluis</td><td>Regionale bereikbaarheid en economische ontwikkeling</td><td>Adviserend</td></tr><tr><td>Waterschap Scheldestromen</td><td>Veiligheid water, milieueisen</td><td>Adviserend</td></tr><tr><td>Rijkswaterstaat</td><td>Scheepvaartveiligheid, infrastructuur</td><td>Adviserend</td></tr><tr><td>OPOV</td><td>Betrouwbaarheid en comfort van de veerdienst</td><td>Raadplegend</td></tr><tr><td>Recreatie en Toerisme (RECRON)</td><td>Toegankelijkheid en aantrekkelijkheid regio</td><td>Raadplegend</td></tr><tr><td>Busvervoerder & NS</td><td>Reizigersservice en integratie</td><td>Raadplegend</td></tr><tr><td>Dorpsraden (Breskens, e.a.)</td><td>Leefbaarheid en verkeersveiligheid</td><td>Raadplegend</td></tr><tr><td>Fietsersbond</td><td>Fietsveiligheid en voorzieningen</td><td>Raadplegend</td></tr><tr><td>Onderwijsinstellingen (HZ, Scalda)</td><td>Veilig en betrouwbaar vervoer voor studenten</td><td>Raadplegend</td></tr><tr><td>Maritieme sector</td><td>Innovatie en werkgelegenheid</td><td>Raadplegend</td></tr><tr><td>Media</td><td>Transparante en actuele informatie</td><td>Informerend</td></tr></table> De ontvangen input is meegewogen in het opstellen van de Nota van Uitgangspunten op basis van haalbaarheid en wenselijkheid. Ook is de communicatiestrategie bepaald en vastgelegd in het communicatieplan. De basisstrategie is om alle stakeholders regelmatig en actief op de hoogte te houden van de voortgang. Door regelmatig te communiceren, blijven de stakeholders op de hoogte van de stand van zaken, wordt openheid en transparantie getoond en het vertrouwen in een zorgvuldig proces in stand gehouden. Zowel de stakeholdersanalyse als het communicatieplan zijn samengevoegd in het omgevingsmanagementplan die bijgevoegd is als bijlage 3.	Stakeholdergroep	Belangen & Verwachtingen	Betrokkenheidsniveau	Provincie Zeeland	Realiseren duurzame mobiliteit, beleidsdoelen	Besluitvormend	Westerschelde Ferry B.V.	Exploitatie continuïteit, bedrijfsvoering	Meewerkend	Passagiers	Betrouwbaarheid en comfort van de veerdienst	Raadplegend	Gemeenten Vlissingen & Sluis	Regionale bereikbaarheid en economische ontwikkeling	Adviserend	Waterschap Scheldestromen	Veiligheid water, milieueisen	Adviserend	Rijkswaterstaat	Scheepvaartveiligheid, infrastructuur	Adviserend	OPOV	Betrouwbaarheid en comfort van de veerdienst	Raadplegend	Recreatie en Toerisme (RECRON)	Toegankelijkheid en aantrekkelijkheid regio	Raadplegend	Busvervoerder & NS	Reizigersservice en integratie	Raadplegend	Dorpsraden (Breskens, e.a.)	Leefbaarheid en verkeersveiligheid	Raadplegend	Fietsersbond	Fietsveiligheid en voorzieningen	Raadplegend	Onderwijsinstellingen (HZ, Scalda)	Veilig en betrouwbaar vervoer voor studenten	Raadplegend	Maritieme sector	Innovatie en werkgelegenheid	Raadplegend	Media	Transparante en actuele informatie	Informerend
Stakeholdergroep	Belangen & Verwachtingen	Betrokkenheidsniveau																																												
Provincie Zeeland	Realiseren duurzame mobiliteit, beleidsdoelen	Besluitvormend																																												
Westerschelde Ferry B.V.	Exploitatie continuïteit, bedrijfsvoering	Meewerkend																																												
Passagiers	Betrouwbaarheid en comfort van de veerdienst	Raadplegend																																												
Gemeenten Vlissingen & Sluis	Regionale bereikbaarheid en economische ontwikkeling	Adviserend																																												
Waterschap Scheldestromen	Veiligheid water, milieueisen	Adviserend																																												
Rijkswaterstaat	Scheepvaartveiligheid, infrastructuur	Adviserend																																												
OPOV	Betrouwbaarheid en comfort van de veerdienst	Raadplegend																																												
Recreatie en Toerisme (RECRON)	Toegankelijkheid en aantrekkelijkheid regio	Raadplegend																																												
Busvervoerder & NS	Reizigersservice en integratie	Raadplegend																																												
Dorpsraden (Breskens, e.a.)	Leefbaarheid en verkeersveiligheid	Raadplegend																																												
Fietsersbond	Fietsveiligheid en voorzieningen	Raadplegend																																												
Onderwijsinstellingen (HZ, Scalda)	Veilig en betrouwbaar vervoer voor studenten	Raadplegend																																												
Maritieme sector	Innovatie en werkgelegenheid	Raadplegend																																												
Media	Transparante en actuele informatie	Informerend																																												
	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. <u>Vorbereidingskrediet</u>																																													

	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 dialog (of een variant hierop), waarbij meerdere scheepswerven betrokken worden in de ontwerpfase. Deze aanpak vereist extra investeringen in de ontwerpfase, 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. <u>Eerste indicatie totale projectinvestering</u> 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 <u>eerste indicatief investeringsbedrag</u> 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. <table border="1"> <tr> <td>Indicatieve projectinvestering</td><td>€ 33 – 43 miljoen</td></tr> </table>	Indicatieve projectinvestering	€ 33 – 43 miljoen
Indicatieve projectinvestering	€ 33 – 43 miljoen		

III. BEHEERSASPECTEN

III.1	Projectbudget Het voorbereidingskrediet is in de projectbegroting nader gespecificeerd in deelbudgetten. Maandelijks beoordelen de projectleider, projectsecretaris, projectbeheerser, financiële adviseur en project-administrateur de gedetailleerde financiële overzichten van begroting, bestedingen en verplichtingen voor het gehele project. Op deze manier wordt de besteding van het voorbereidingskrediet zorgvuldig gemonitord en beheerst.
III.2	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.
III.3	Projectrisico's Aan het begin van de Definitiefase is een risico-inventarisatie uitgevoerd, gericht op het verkrijgen van inzicht in belangrijke aandachtspunten en potentiële obstakels binnen het project. Conform het Handboek Grote Projecten worden de geïdentificeerde risico's elk kwartaal herbeoordeeld en waar nodig aangevuld. Alle risico's en bijbehorende mitigerende maatregelen zijn vastgelegd in het risicomanagementsysteem van de Provincie Zeeland. Gedurende de looptijd van het project worden deze voortdurend geactualiseerd en geëvalueerd, minimaal eenmaal per kwartaal bij het opstellen van de voortgangsrapportages. De mitigerende maatregelen worden opgenomen in de actielijst en wekelijks besproken tijdens het kernteamoverleg om opvolging en bewaking te waarborgen.
III.4	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.
III.5	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.

III.6	Projectplanning Op basis van de Work Breakdown Structure (WBS), waarin alle werkpakketten van het project zijn gedefinieerd, wordt een projectplanning opgesteld met behulp van de planningssoftware die door de Provincie Zeeland wordt gehanteerd. De kritieke keten van werkpakketten vormt de basis voor de prioritering van werkzaamheden binnen het projectteam. Deze werkzaamheden worden vastgelegd op een actielijst. Tijdens het wekelijkse kernteamoverleg worden zowel de actielijst als de totale projectplanning besproken, met daarbij extra aandacht voor de gedetailleerde planning van de huidige projectfase. In de realisatiefase zal het extern ingehuurd Owner's Representative Team (ORT) via reguliere bezoeken aan de werf en de bouwlocaties van de aanlandvoorzieningen toezien op de naleving van de contractueel vastgelegde planning.
III.7	Scopemanagement De projectleider bewaakt actief of alle projectactiviteiten binnen de vastgestelde scope blijven. Om ongewenste scope creep te voorkomen, wordt elke wijziging zorgvuldig getoetst op noodzaak, haalbaarheid en bestuurlijke dekking. Alleen wijzigingen die formeel zijn goedgekeurd, worden in het projectplan verwerkt. Verzoeken tot wijziging van de scope worden binnen het projectteam besproken en voorzien van een impactanalyse op tijd, kosten en kwaliteit. Deze worden vastgelegd in een wijzigingsvoorstel. Bij significante wijzigingen die de afgesproken scope overschrijden, is goedkeuring van Provinciale Staten vereist. Dergelijke wijzigingen worden doorgaans behandeld tijdens formele faseovergangen of, indien urgent, via een apart besluitvormingstraject. 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: <u>De opdrachtgever (Provincie Zeeland)</u> 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. <u>De scheepswerf /aannemer</u> 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. <u>Het classificatiebureau en de vlaggenstaat (Nederland)</u> 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 milieuprestaties.
--	--

Bijlagen:

1. Nota van uitgangspunten van de (brom)fiets-/voerveerverbinding
2. Rapport onderzoek "Westerschelde Ferry Hybride Opties"
3. Omgevingsmanagementplan

