



Vervanging schepen Westerschelde Ferry

Vervanging schepen Westerschelde Ferry

[Projectdetails \(klik in het onderstaande scherm voor meer detailinformatie\)](#)

Vervanging schepen Westerschelde Ferry

Algemeen

Project:	Vervanging schepen WSF
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	Mei, juni, juli 2026
Status:	Definitief
Datum:	1-8-2026
Bestuurlijk opdrachtgever:	dhr. A.J. van der Maas

Projectomschrijving

De twee huidige schepen voor de fiets- en voetveerverbinding Vlissingen-Breskens naderen het einde van hun technische levensduur. Daardoor nemen de onderhoudskosten en het risico op uitval toe. Ook hebben het hoge dieselvebruik en de uitstoot een negatief effect op de exploitatie, het milieu en de stikstofruimte.

Het project heeft als doel om vóór 1 januari 2029 een nieuwe zero-emissievloot in gebruik te nemen. De nieuwe schepen, aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur moeten zorgen voor een betrouwbare, veilige, toekomstbestendige en financieel verantwoorde verbinding die beter aansluit op de behoeften van reizigers.

Het project is verdeeld in een drietal deelprojecten en omvat:

- De vervanging van de huidige schepen door een nieuwe vloot;
- De aanleg van (tijdelijke) aanlandingsvoorzieningen, inclusief laadinfrastructuur;
- Het herbestemmen van de huidige schepen.

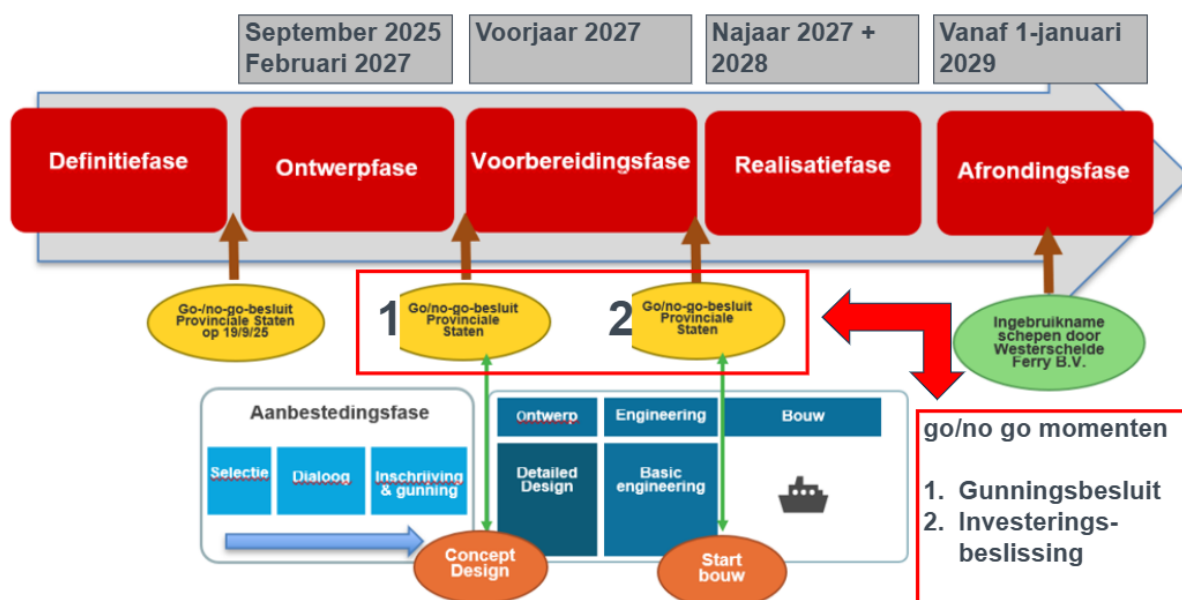
Belangrijkste ontwikkelingen

Aanbesteding vloot

De selectieleidraad is op 11 maart gepubliceerd. Vier partijen hebben zich aangemeld, waarvan er drie zijn geselecteerd voor de dialoofase. Vanwege de vertrouwelijkheid van de procedure kunnen de namen van de werven niet openbaar worden gemaakt.

Aanvullende verduidelijkingsvragen in de selectiefase hebben tot vertraging geleid. Hierdoor is de faseovergang verschoven naar februari 2027. Deze vragen en de beoordeling van de antwoorden waren noodzakelijk voor een zorgvuldige beoordeling en juridische toetsing van het selectiebesluit. De dialoogleidraad is op 17 juni gepubliceerd. Direct daarna zijn met de drie geselecteerde werven de startgesprekken en eerste dialooggesprekken gevoerd. De conclusie van de eerste dialooggesprekken is dat de opdracht door de werven goed wordt begrepen, maar de planning naar het projectresultaat als krap wordt ervaren.

Voor de volledigheid zijn de processtappen hieronder schematisch weergegeven.



(Tijdelijke) aanlandvoorzieningen

De (tijdelijke) aanlandvoorzieningen, de aansluiting op het elektriciteitsnet en de herbestemming van de huidige vloot zijn ondergebracht in afzonderlijke deelprojecten. Zij maken geen deel uit van de aanbesteding voor de vloot.

Een gespecialiseerd ingenieursbureau heeft voor beide locaties drie kansrijke varianten voor de aanlandvoorzieningen uitgewerkt. De varianten zijn beoordeeld op haalbaarheid en voorzien van een globale kostenraming en vergunningsscan. Ook wordt een tijdelijke voorziening onderzocht om de veerdienst tijdens de realisatie van de nieuwe aanlandvoorzieningen in stand te houden. Daarbij wordt onder meer beoordeeld of de voormalige PSD-fuiken geschikt kunnen worden gemaakt.

Zodra de omvang en samenstelling van de nieuwe vloot bekend zijn, wordt de best passende variant door uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp.

De aanbesteding is gestart voor:

- Een aannemer voor de realisatie van de (tijdelijke) aanlandvoorzieningen;
- Een technisch adviseur voor de begeleiding van het ontwerp- en bouwproces.

Een extern ingehuurd bureau begeleidt beide aanbestedingen.

Laadinfrastructuur

De aanbesteding voor de realisatie van de transformatorhuizen is gestart. Provinciale Staten hebben hiervoor op 10 juli, via de achtste begrotingswijziging, € 0,6 miljoen beschikbaar gesteld. De locatie in Breskens is in overleg met de betrokken partijen bepaald; de afstemming over de locatie in Vlissingen bevindt zich in een afrondende fase.

Stedin heeft al eerder opdracht gekregen voor het leggen van de kabels en het realiseren van de netaansluitingen. Volgens de huidige planning is de complete laadinfrastructuur uiterlijk op 1 juli 2028 gereed.

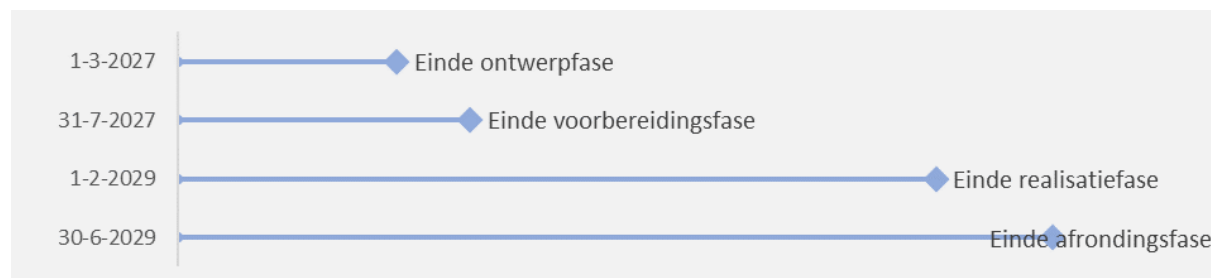
Begin 2026 is maatschappelijke prioriteit toegekend. Op 15 juni heeft netbeheerder Stedin de volledig aangevraagde transportcapaciteit (stroom) voor zowel Vlissingen als Breskens toegekend. Hiermee is een belangrijk projectrisico komen te vervallen.

Status en voortgang

Beheersaspect: *Kwaliteit* *Geld* *Tijd* *Risico* *Omgeving*

Status:     

Voortgang:     



Huidige projectfase:

Ontwerpfase

Percentage gereed: 70%

Status en voortgang

Kwaliteit

Status:



Voortgang:



Een zorgvuldig doorlopen selectiefase heeft geleid tot deelname van drie gerenommeerde scheepswerven aan de concurrentiegerichtte dialoog. Hiermee is brede kennis en ervaring uit de markt bij het project betrokken.

Uit de eerste dialooggesprekken blijkt dat de geselecteerde werven de opdracht en de gestelde kaders goed begrijpen. Het kader van beperkte technische en vervoerskundige eisen bieden voldoende ontwerpvrijheid voor eigen ideeën en innovatieve oplossingen, onder meer voor de relatief nieuwe accu-elektrische aandrijftechniek.

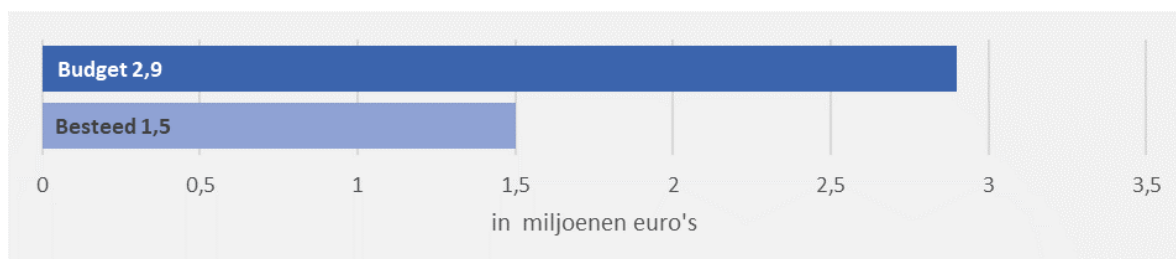
De inschrijvingen worden beoordeeld op prijs en kwaliteit in een verhouding van 30/70. Daarmee weegt kwaliteit zwaar mee in de gunning.

Geld

Status:



Voortgang:



Provinciale Staten hebben uit het ZEH-dividend een bestemmingsreserve van € 9,4 miljoen gevormd voor het project 'Zero Emissie Schepen WSF'. Daarvan is € 2,3 miljoen beschikbaar gesteld als voorbereidingskrediet voor de definitie- en ontwerpfase.

Op 10 juli 2026 hebben Provinciale Staten via de achtste begrotingswijziging een afzonderlijk investeringskrediet van € 0,6 miljoen beschikbaar gesteld voor twee transformatorhuizen. Dit bedrag verhoogt het voorbereidingskrediet tot € 2,9 miljoen. De aanbesteding van de transformatorhuizen is gestart.

Verwacht wordt dat het huidige budget van € 2,9 miljoen toereikend is om de vertraagde ontwerpfase af te ronden. Mocht dit door onvoorziene omstandigheden niet het geval zijn, dan zal middels een begrotingswijziging beargumenteerd extra voorbereidingskrediet aangevraagd worden.

Tijd

Status ontwerpfase:



Voortgang:



De dialoogleidraad is op 17 juni gepubliceerd. Direct daarna zijn met de drie geselecteerde werven startgesprekken en eerste dialooggesprekken gevoerd. Hieruit blijkt dat de werven de opdracht goed begrijpen. Zij ervaren de planning echter als krap, mede door de uitloop van de selectiefase.

Vanwege deze uitloop is de uiterste inschrijfdatum verschoven naar 16 oktober.

Eind augustus vinden de tweede dialooggesprekken plaats, gevolgd door afzonderlijke technische en juridische sessies. Tijdens deze gesprekken wordt nadrukkelijk en opnieuw getoetst of de planning voor de werven haalbaar is. Zo nodig wordt deze bijgesteld. Hiermee wordt het risico verkleind dat werven uiteindelijk niet inschrijven en wordt de kans op kwalitatief goede en financieel passende inschrijvingen vergroot. Provinciale Staten worden afzonderlijk geïnformeerd over een eventuele bijstelling van de planning en de gevolgen daarvan.

Als een verdere verschuiving van de uiterste inschrijfdatum noodzakelijk blijkt, wordt ook de opleveringsplanning daarop aangepast om de noodzakelijke bouwtijd voor de werven te behouden.

Risico

Status:



Voortgang:



Door de toekenning van voldoende transportcapaciteit (stroom) voor beide locaties door netbeheerder Stedin is een belangrijk (financieel) risico vervallen. De overige risico's zijn ongewijzigd.

De belangrijkste risico's in deze fase van het project hebben allemaal betrekking op de doorlooptijd. Vertragingen kunnen ertoe leiden dat de aanbestedingsprocedure langer duurt en de (volledige) vloot voorbij de uitgestelde herkeuring datum van de huidige vloot in gebruik kan worden genomen

❖ **Beperkte capaciteit of animo bij scheepswerven (deelnemers concurrentiegericht dialoge)**

Maatregelen:

- Door een inkoopstrategie te hanteren die gericht is op het vergroten van de interesse van een brede markt, kunnen we dit risico beperken. Dit geldt eveneens voor de beschikbaarheid van technisch personeel bij scheepswerven, aangezien deze capaciteit daarin is inbegrepen.
- Door de uitvraag van de besteding niet te gedetailleerd te specificeren, een ontwerpvergoeding te geven, een marktconsultatie te houden, reële selectiecriteria te hanteren en uit te gaan van de functionele eisen (zoals vastgelegd in de nota van uitgangspunten, aangevuld met duidelijke (technische) kaders), kan de belangstelling vanuit de markt worden vergroot en daarmee de concurrentie worden bevorderd.
- Een goed ingericht extern aanbestedingsteam met ruime kennis en ervaring is een belangrijke randvoorwaarde. Daarnaast is het essentieel om blijvend het financiële kader aan de markt te communiceren.
- Gebruik maken van een bij de markt bekend standaardcontract met een gebalanceerde verdeling van risico's tussen scheepswerf en Provincie Zeeland.

Drie partijen nemen deel aan de dialoofase. Zij tonen serieuze interesse, waardoor inschrijvingen worden verwacht.

❖ **Beperkingen in de interne capaciteit binnen de provinciale organisatie.**

Maatregelen:

- Externe inhuur van expertise, waaronder binnen het aanbestedingsteam, kan helpen dit risico te beperken. Dit geldt eveneens voor technisch personeel.
- ❖ **Wijzigingen in wet- en regelgeving tijdens het ontwerpproces die kunnen leiden tot het doorvoeren van noodzakelijke alternatieve oplossingsrichtingen.**

❖ **Juridische procedures tijdens de aanbestedingsfase**

Maatregelen

Dit risico wordt beperkt met transparante aanbestedingsdocumenten, voorafgaande juridische toetsing, zorgvuldige dossiervorming en een objectieve beoordelingsmethodiek.

Gezien de strakke planning is geen tijd gepland voor eventueel bezwaar door werven op besluiten in de aanbestedingsprocedure.

Daarnaast is het volgende algemene projectrisico actueel:

- ❖ **Stijgende prijzen en verlaagde of vertraagde beschikbaarheid van de benodigde materialen en grondstoffen als gevolg van de geopolitieke situatie in de wereld.**

Herkeuring van de huidige vloot begin 2029

De herkeuring van de huidige vloot in 2029 zet druk op de planning. Om daarna aan ES-TRIN te blijven voldoen, is naar raming € 0,35 miljoen tot € 0,8 miljoen per schip nodig.

Daarnaast kan onherstelbare motorschade tot vervroegde vervanging leiden. Omdat ES-TRIN het één-op-één vervangen van een bestaande motor niet toestaat, kan een investering van circa € 1,8 miljoen tot € 3,1 miljoen per schip nodig zijn. In dat geval moet ook de herkeuring eerder plaatsvinden.

De volgende maatregelen beperken deze risico's:

Maatregel A: sturen op tijdige ingebruikname. Dit beperkt alleen het risico van de herkeuring in 2029.

Het vervoersconcept, het ontwerp en de bouw zijn daarom als één gefaseerde opdracht in de markt gezet.

Maatregel B: tijdelijk uitstel van certificering en maatwerk met ILT. Dit beperkt beide risico's gedeeltelijk.

ILT heeft bevestigd dat de certificering op grond van artikel 3.18, vierde lid, van de Binnenvaartregeling eenmalig met zes maanden kan worden verlengd. Voor het gebruik van een ruilmotor wordt een maatwerkoplossing onderzocht; hierover is nog geen uitsluitsel.

Maatregel C: tijdelijke inzet van andere schepen. Dit beperkt beide risico's.

De markt wordt samen met een scheepstaxateur en -makelaar gevolgd. Tot nu toe zijn geen geschikte schepen beschikbaar.

Maatregel D: investeren in de huidige schepen, zodat zij aan ES-TRIN voldoen.

De investering bedraagt naar eerste inschatting € 0,35 miljoen tot € 0,8 miljoen per schip. Dit beperkt alleen het risico van de herkeuring.

Omgeving

Status:



Voortgang:



Met de belangrijkste stakeholders vindt doorlopend overleg plaats. Doel van deze gesprekken is het geven van een actuele stand van zaken van het project en het toelichten van de gekozen uitgangspunten. Daarbij is ruimte voor het signaleren van aandachtspunten die relevant zijn voor de verdere uitwerking binnen de vastgestelde projectkaders.

Een belangrijk onderwerp in de omgevingsafstemming is de inpassing van de transformatorhuizen die nodig zijn voor de toekomstige laadinfrastructuur. In Breskens is in afstemming met Westerschelde Ferry B.V., Waterschap Scheldestromen, gemeente Sluis en het project Zwinquest/Veerplein Breskens overeenstemming bereikt over de locatie. In Vlissingen vindt hierover nog afstemming plaats met Westerschelde Ferry B.V., Waterschap Scheldestromen, gemeente Vlissingen, het projectteam Stationsplein Vlissingen en Dutch Offshore Contractors. Hierbij worden verschillende ruimtelijke en functionele belangen afgewogen om tot een passende locatie en inpassing te komen.

Daarnaast zijn gesprekken gevoerd over de vergunningen die voor de realisatie van de aanlandvoorzieningen nodig zijn. Daarbij is aandacht besteed aan de vereisten op het gebied van natuur en stikstof, met name in relatie tot de werkzaamheden aan de (tijdelijke) aanlandvoorzieningen en de laadinfrastructuur. De benodigde onderzoeken en vergunningprocedures worden in samenhang met de verdere technische uitwerking voorbereid.

Op 3 juli heeft een informatiesessie voor Provinciale Staten plaatsgevonden. Tijdens deze sessie zijn de Statenleden bijgepraat over de actuele stand van zaken van het project, waaronder de doelstellingen en fasering, het omgevingsmanagement en de financiering. Ook is ingegaan op de deelprojecten Aanlandvoorzieningen en Laadinfrastructuur en Herbestemming huidige vloot en op relevante aandachtspunten zoals netcongestie, planning en risico's. Aansluitend was er gelegenheid voor Statenleden om vragen te stellen.

Legenda status en voortgang

	Op orde		Positieve ontwikkeling
	Er dreigen afwijkingen		Gemiddelde ontwikkeling
	Bijstelling is noodzakelijk		Negatieve ontwikkeling

Scopebeschrijving

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 vaarveiligheid 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.

Relevante besluiten

GS:

- 4 juli 2024: Brief van GS aan PS over Zero Emissie schepen, met voornemen groot project voor te bereiden en handhaving van de status als Dienst van Algemeen Economisch Belang voor de exploitatie.
- 9 juli 2024: Instemmen met 'Inzet ZEH dividend 2024' vastgesteld inclusief het instellen van een nieuwe bestemmingsreserve 'Zero emissie schepen WSF' en het toevoegen hieraan van het vrije deel van het ZEH-dividend van € 9,4 miljoen.
- 17 september 2024: Vaststellen Startnotitie "Vervanging schepen Westerschelde Ferry"; het Statenvoorstel "Vervanging schepen Westerschelde Ferry" verzenden naar Provinciale Staten om voor het project "Vervanging schepen Westerschelde Ferry" de Startnotitie vast te stellen en als Groot Project te benoemen.
- 1 juli 2025: Goedkeuring van het Projectplan Vervanging schepen Westerschelde Ferry en het eindfasedocument definitiefase groot project Vervanging schepen Westerschelde Ferry.
- 27 januari 2026: Vaststellen Statenvoorstel 4e begrotingswijziging 2026 waarbij € 0,8 mln. wordt onttrokken aan de bestemmingsreserve "Zero emissie schepen WSF" en toegevoegd aan de dekkingsreserve ZE-schepen als voorbereidingskrediet.
- 2 juni 2026: Vaststellen Statenvoorstel 8ste begrotingswijziging 2026 waarbij € 0,6 mln. wordt onttrokken aan de bestemmingsreserve "Zero emissie schepen WSF" en toegevoegd aan de dekkingsreserve ZE-schepen als investeringskrediet ten behoeve van het realiseren van twee transformatorhuizen.

PS:

- 27 september 2024: Statenvoorstel “Inzet ZEH dividend 2024” vastgesteld inclusief het instellen van een nieuwe bestemmingsreserve “Zero emissie schepen WSF” en het toevoegen hieraan van het vrije deel van het ZEH-dividend van € 9,4 mln.
- 15 november 2024: Vaststellen van de Startnotitie voor het project “Vervanging schepen WSF” zodat de Definitiefase van het project kan starten. Daarnaast is het project op basis van de uitkomsten van het adviesmodel grote projecten bestempeld als groot project en is € 1.5 mln. onttrokken aan de bestemmingsreserve “Zero emissie schepen WSF” en toegevoegd aan de nieuwe dekkingsreserve ZE-schepen als voorbereidingskrediet ten behoeve van de definitie- en ontwerpfase.
- 19 september 2025:
 - Instemming 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 beheer aspecten uit het “Projectplan Vervanging schepen Westerschelde Ferry”.
 - Instemming met de Nota van uitgangspunten voor de (brom)fiets-/voetveer Veerdienst Vlissingen – Breskens.
- 10 maart 2026: Brief GS: Project Vervanging schepen Westerschelde Ferry – inkoopstrategie, financieel kader en proces & planning.
- 13 Maart 2026: Instemming met 4de begrotingswijziging 2026 waarbij € 0,8 mln. wordt onttrokken aan de bestemmingsreserve “Zero emissie schepen WSF” en toegevoegd aan de dekkingsreserve ZE-schepen als voorbereidingskrediet.
- 10 juli 2026: Instemming met de 8ste begrotingswijziging 2026 waarbij € 0,6 mln. wordt onttrokken aan de bestemmingsreserve “Zero emissie schepen WSF” en toegevoegd aan de dekkingsreserve ZE-schepen als investeringskrediet ten behoeve van het realiseren van twee transformatorhuizen.

Extra toelichting

n.v.t.