

Vervanging schepen Westerschelde Ferry

Vervanging schepen Westerschelde Ferry

Algemeen

Project:	Vervanging schepen WSF
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	November, december 2025 en januari 2026
Status:	Definitief
Datum:	1-2-2026
Bestuurlijk opdrachtgever:	dhr. A.J. van der Maas

Projectomschrijving

De huidige twee schepen die gebruikt worden voor de (brom)fiets- voetveerverbinding 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.

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 bijbehorende aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur wordt gestreefd naar een betrouwbare, veilige en toekomstbestendige verbinding die ook financieel verantwoord geëxploiteerd kan worden.

Het project is verdeeld in een drietal deelprojecten en omvat:

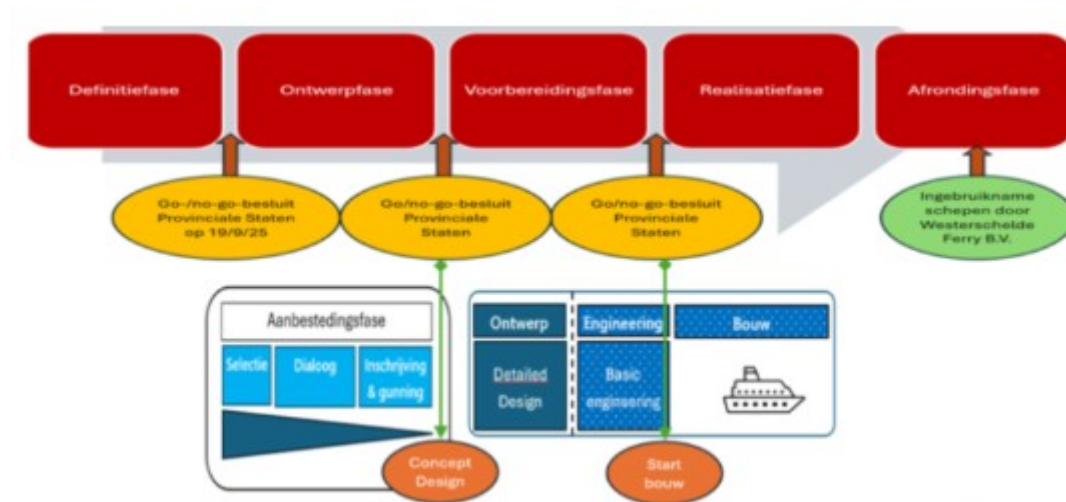
- De vervanging van de huidige schepen door een nieuwe vloot;
- De aanleg van (tijdelijke) aanlandingsvoorzieningen, inclusief laadinfrastructuur;
- Het herbestemmen van de huidige schepen.

Belangrijkste ontwikkelingen

Aanbesteding vloot

De rapportageperiode stond in het teken van het voorbereiden van de aanbesteding voor de nieuwe vloot die begin maart met een publicatie op een aanbestedingsplatform van start gaat. Gebaseerd op het advies van Twynstra Gudde is als aanbestedingsvorm gekozen voor de concurrentiegerichte dialoog. Gezien de korte doorlooptijd en complexiteit van de opdracht wordt het projectteam hierbij ondersteund door (juridische) specialisten van AT Osborne.

De uitwerking van deze concurrentiegerichte dialoog in de ontwerpfase is onderstaand schematisch weergegeven:



Uitstel herkeuringsdatum huidige vloot

Op 3 november 2025 is overleg geweest met Inspectie Leefomgeving & Transport (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) om de mogelijkheden te bespreken dispensatie te krijgen op geldende wet- en regelgeving. Voor uitstel van de certificering kan éénmalig gebruik gemaakt van het artikel 3.18 lid 4 van de binnenvaartregeling. Dit betreft een verlenging van 6 maanden en mitigeert het risico bij het uitlopen van de planning.

Taxatie huidige vloot

De huidige vloot is in november 2025 getaxeerd. Hiervan is door de taxateur een marktrapportage opgeleverd. Over de omvang van de markt en de marktwaarde kan openbaar geen nadere informatie worden verstrekt, aangezien het verstrekken van deze informatie de onderhandelingspositie in een eventueel verkooptraject kan beïnvloeden.

Aanlandvoorzieningen

De realisatie van de (tijdelijke) aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur is ondergebracht in een deelproject. De aanlandvoorzieningen en de aanleg van de netaansluiting door Stedin maakt geen onderdeel uit van de aanbesteding van de vloot en wordt, zodra de omvang en samenstelling van de vloot definitief bekend is, apart aanbesteedt.

Om tijd te besparen is vanuit het deelproject "Aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur" aan een gespecialiseerd engineeringsbureau opdracht verleend om de drie meest realistische varianten van mogelijke nieuwe aanlandvoorzieningen aan beide zijden uit te werken en te toetsen op haalbaarheid met een kostenraming en vergunningenscan. Op het moment dat de omvang en samenstelling van de nieuwe vloot bekend is, kan de variant die hier het dichtst in de buurt komt verder uitgewerkt worden naar een detail-ontwerp.

Maatschappelijke prioritering

Voor de elektrificatie van de veerverbinding Vlissingen–Breskens is voldoende transportcapaciteit op het elektriciteitsnet essentieel. Provincie Zeeland heeft hiervoor in december 2024 capaciteit aangevraagd bij Stedin, maar staat voor beide locaties op de wachtlijst zonder zekerheid over beschikbaarheid. De ACM heeft inmiddels een nieuw maatschappelijk prioriteringskader vastgesteld, waarin regionaal openbaar vervoer, zoals de Westerschelde Ferry, onder maatschappelijke prioriteit valt. Een aanvraag om in aanmerking te komen voor maatschappelijke prioritering is voorbereid en wordt na instemming door GS bij Stedin ingediend.

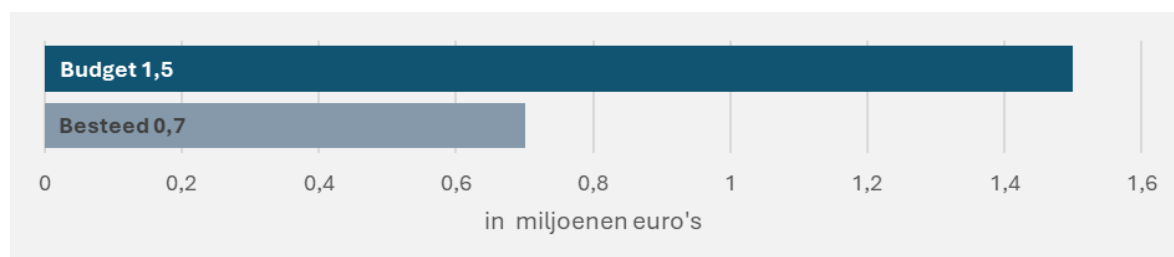
Status en voortgang

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

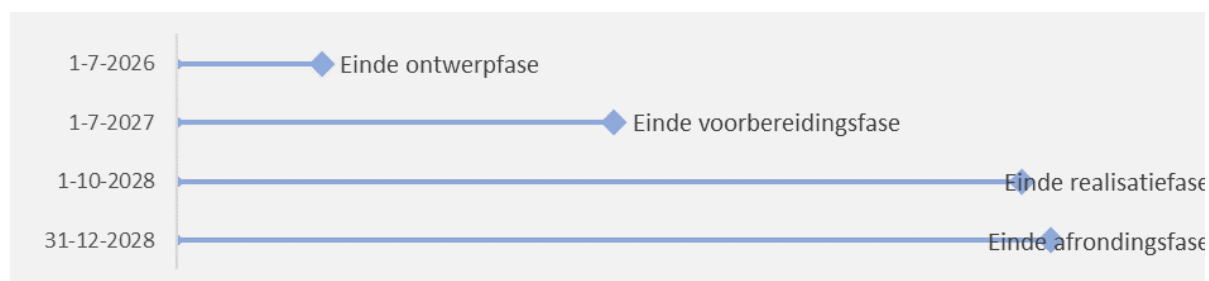
Status:     

Voortgang:     

Budget



Planning



Huidige projectfase: Ontwerpfase

Percentage gereed: 45%

Voortgang algemeen

Kwaliteit

Status:



Voortgang:



Gebaseerd op het advies van Twynstra Gudde is als aanbestedingsvorm gekozen voor de concurrentiegerichte dialoog.

De concurrentiegerichte dialoog is een aanbestedingsprocedure die wordt toegepast bij complexe opdrachten waarbij vooraf de beste technische, financiële of juridische oplossing nog met zekerheid kan worden bepaald. In deze procedure gaat wordt na een selectiefase, in dialoog met meerdere marktpartijen mogelijke oplossingsrichtingen verkend. Op basis van deze dialogen wordt de definitieve uitvraag vastgesteld, waarna de geselecteerde partijen een eindinschrijving doen en gunning plaatsvindt. Met deze aanbestedingsvorm wordt invulling gegeven aan:

- De aantoonbare behoefte van de markt aan ontwerp vrijheid met eigen oplossingen en ideeën bij de relatief nieuwe accu-elektrische aandrijftechniek.
- Het verkrijgen van een brede kennis van de markt waarmee het projectresultaat voor de Provincie Zeeland geoptimaliseerd kan worden.
- De mogelijkheid om beter grip te houden op het proces door het inbouwen van twee go-/no go momenten voor PS.

Geld

Status:



Voortgang:



Provinciale Staten hebben een bestemmingsreserve van € 9,4 miljoen gevormd uit het ZEH-dividend voor het project 'Zero Emissie Schepen WSF'. Hiervan is eerder € 1,5 miljoen beschikbaar gesteld als voorbereidingskrediet voor de definitie- en ontwerpfase.

Aan PS wordt in de vergadering van maart 2026 voorgesteld om € 0,8 miljoen extra beschikbaar te stellen als voorbereidingskrediet voor de ontwerpfase. De verwachte kosten voor de huidige ontwerpfase worden hiermee aangepast tot een totaalbedrag van € 2,3 miljoen. Dit als gevolg van voorbereidende handeling ten behoeve van het initiëren en uitvoeren van het aanbestedingsproces van de vloot, de laadinfrastructuur en inhuur van externe (nautische) expertise.

Tot en met eind januari 2026 zijn verplichtingen aangegaan ter waarde van -afgerond- € 702.000 waarvan € 466.000 is gefactureerd.

Tijd

Status:



Voortgang:



Ten opzichte van de oorspronkelijke planning is er een vertraging van ongeveer 1,5 maand. We hadden gehoopt het voorlopige gunningsbesluit te agenderen voor de GS-vergadering net voor het zomerreces. Dit is door een verlate start van het aanbestedingsteam in december 2025 en wettelijke termijnen niet mogelijk gebleken waardoor deze doorschuift naar de eerste GS-vergadering na het zomerreces. Behandeling door PS vindt dan plaats in november. In de periode tussen september en november gaan de werkzaamheden die horen bij de voorbereidingsfase (uiteraard onder voorbehoud van instemming gunningsbesluit PS) wel door. Het is overigens niet de verwachting dat deze vertraging negatief van invloed is op de totale planning.

Risico

Status:



Voortgang:



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

1. Vertraging in de aanbestedingsprocedure kan resulteren in tijdsverlies en hogere kosten voor het project.

Mitigerende maatregelen:

- 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 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 het financiële kader tijdig 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

2. Beperkte capaciteit of animo bij scheepswerven (deelnemers concurrentiegericht dialog), wat de ontwerp- en bouwtijd kan verlengen.

Mitigerende maatregel: 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.

3. Beperkingen in de interne capaciteit binnen de provinciale organisatie wat de voortgang negatief kan beïnvloeden.

Mitigerende maatregel: Externe inhuur van expertise, waaronder bijvoorbeeld het aanbestedingsteam, kan helpen dit risico te beperken. Dit geldt eveneens voor technisch personeel.

4. Als gevolg van netcongestie bestaat de kans dat de stroom naar de laadinfrastructuur niet tijdig verkregen wordt met als gevolg dat de schepen niet kunnen varen.

Mitigerende maatregelen:

- Onderzoeken van mogelijkheden om maatschappelijke prioritering bij Stedin aan te vragen.
- Inzet van walgeneratoren op HVO100 om de accu's van de vloot op te laden.

5. Wijzigingen in wet- en regelgeving tijdens het ontwerpproces, die kunnen leiden tot noodzakelijke alternatieve oplossingsrichtingen en een langere doorlooptijd van het project.

ES-TRIN

Een belangrijk risico dat 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 blijven voldoen, zijn geraamde investeringen noodzakelijk van 350K – 800K euro per schip om deze in de vaart 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:

- Mitigatie A: Alles in het werk stellen om de planning te halen. Dit mitigeert alleen het risico van de herkeuring in 2029.

Om de doorlooptijd van de aanbestedingsfase zo kort mogelijk te houden, is het plan om het ontwerp (inclusief vervoersconcept) en de bouw van de schepen integraal als één uitvraag aan de markt uit te vragen. Een integrale uitvraag wordt gedefinieerd als een opdracht aan de markt waarbij het vervoersconcept, het ontwerp en de bouw van de schepen gezamenlijk en als één (gefaseerde) opdracht worden uitgevraagd.

- Mitigatie B: IL&T -> dispensatie op geldende wet- en regelgeving. Dit mitigeert deels bovengenoemde risico's.

Update: Op 3 november 2025 is overleg geweest met de Inspectie Leefomgeving & Transport (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) om de mogelijkheden te bespreken om dispensatie te krijgen op geldende wet- en regelgeving. Voor uitstel van de certificering kan éénmalig gebruik gemaakt van het artikel 3.18 lid 4 van de binnenvaartregeling. Dit betreft een verlenging van 6 maanden. Over het gebruik van de ruilmotor denkt IL&T na over een maatwerkoplossing. Hierover is nog geen uitsluitel ontvangen.

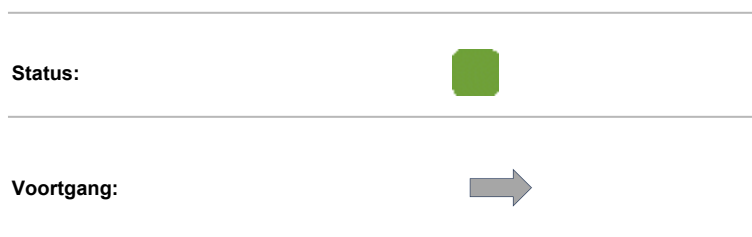
- Mitigatie C: Tijdelijke inzet van andere schepen. Dit mitigeert beide benoemde risico's.

In samenwerking met de scheepstaxateur, die tevens ervaring heeft binnen de scheepsmakelaardij, wordt de markt continu gevolgd om inzicht te houden in de beschikbaarheid van geschikte schepen voor de veerverbinding.

- (Mitigatie) D: Vervangen van de motoren in de bestaande schepen door dieselmotoren die minder milieubelastend zijn.

Uit een eerste onderzoek blijkt dat de investering ongeveer tussen 1,8 en 3,1 miljoen euro per schip bedraagt. Door een bedrijf dat gespecialiseerd is in een dergelijke hermotorisering is een onderzoek opgestart naar de mogelijkheid van hermotorisering door schone dieselmotoren van de huidige vloot.

Omgeving

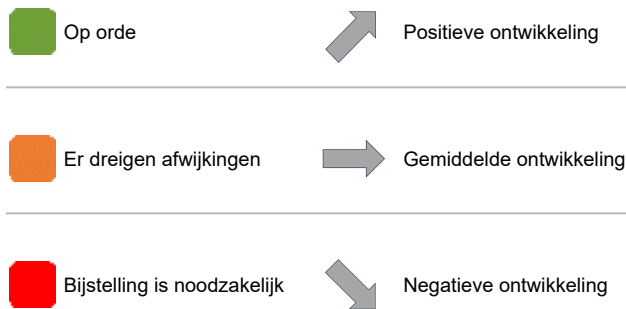


In februari 2025 zijn in de definitiefase gesprekken gevoerd met belanghebbende partijen in het kader van een consultatieronde. In de ontwerpfase worden opnieuw gesprekken gevoerd met deze partijen ter voorbereiding op de aanbesteding. Doel van deze gesprekken is het geven van een actuele stand van zaken 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 deel van deze gesprekken heeft in januari plaatsgevonden, de overige gesprekken volgen in februari.

Daarnaast vindt afstemming plaats met de gemeenten Vlissingen en Sluis over raakvlakprojecten bij het Stationsplein Vlissingen en het Veerplein Breskens. Deze afstemming is gericht op het borgen van samenhang tussen de verschillende projecten, met name waar het gaat om de overgangsfase en de inrichting van de openbare ruimte.

Verder is een enquête voorbereid die in februari wordt uitgezet onder reizigers van de Westerschelde Ferry en via online-kanalen. Met de enquête wordt inzicht verkregen in welke aspecten gebruikers belangrijk vinden voor de toekomstige verbinding. De resultaten worden geanalyseerd en betrokken bij de verdere uitwerking richting aanbesteding.

Legenda status en voortgang



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 vaar zekerheid 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.

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.

Extra toelichting

n.v.t.