



# Vervanging schepen Westerschelde Ferry



## Vervanging schepen Westerschelde Ferry

### Algemeen

|                                   |                                     |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| <b>Project:</b>                   | Vervanging schepen WSF              |
| <b>Document:</b>                  | Voortgangsrapportage                |
| <b>Periode:</b>                   | Augustus, september en oktober 2025 |
| <b>Status:</b>                    | Definitief                          |
| <b>Datum:</b>                     | 1-11-2025                           |
| <b>Bestuurlijk opdrachtgever:</b> | 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 dieselvebruik 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

De rapportageperiode stond grotendeels in het teken van het afronden van de definitiefase. De nadruk lag daarbij op het opstellen van het projectplan en de bijbehorende nota van uitgangspunten voor de (brom)fiets-/voetveerverbinding, het omgevingsmanagementplan en het eindfasedocument.

Op 1 juli 2025 hebben Gedeputeerde Staten het projectplan, het eindfasedocument, de nota van uitgangspunten en de overige bijlagen vastgesteld. Vervolgens heeft Provinciale Staten op 19 september 2025 ingestemd met deze documenten, waarmee de overgang naar de ontwerpfase formeel is bekrachtigd.

Daarnaast is de adviesopdracht voor het vaststellen van de meest geschikte inkoopstrategie voor de nieuwe vloot afgerond. Geadviseerd wordt om te kiezen voor een concurrentiegericht dialogoog. Dit is een inkoopstrategie waarbij de marktpartijen met hun kennis en kunde actief betrokken worden bij het uitwerken van het vervoersconcept inclusief bijbehorende omvang, samenstelling en ontwerp van de vloot. In de ontwerpfase wordt hier verder invulling aangegeven, waarbij per projectfase go-/no-go-momenten worden ingepland.

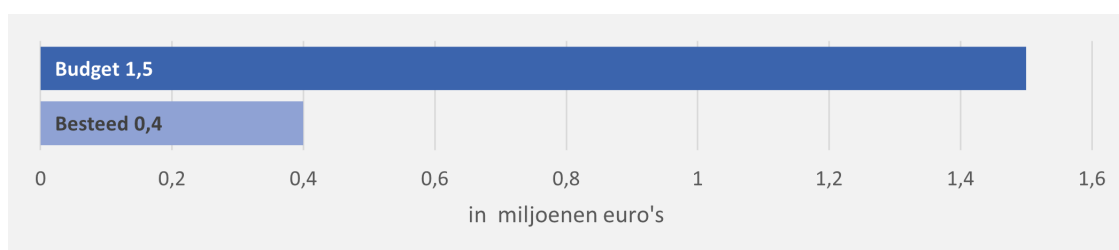
## Status en voortgang

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

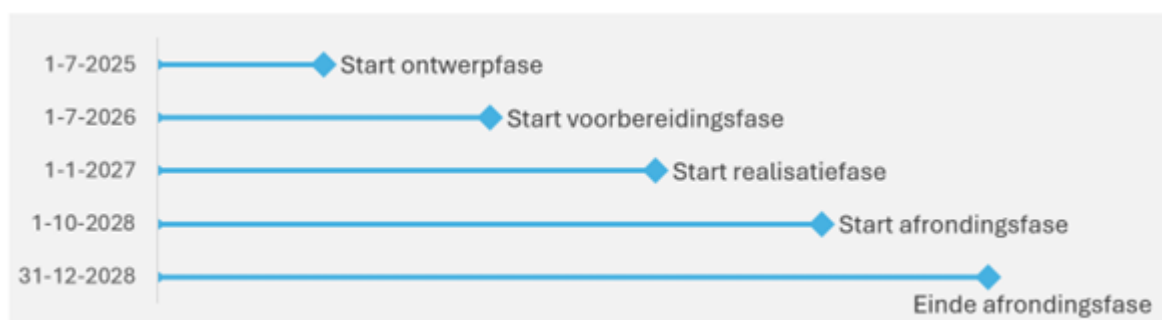
*Status:*                                      

*Voortgang:*                                      

## Budget



## Planning



**Huidige projectfase:**

Ontwerpfase

|                           |     |
|---------------------------|-----|
| <b>Percentage gereed:</b> | 15% |
|---------------------------|-----|

### Voortgang algemeen

Het project verloopt zowel qua budget als tijd volgens de planning. De definitiefase is inmiddels afgerond; Provinciale Staten hebben op 19 september 2025 ingestemd met het bijbehorende voorstel.

De daaropvolgende ontwerpfase is daarmee gestart. In deze fase wordt, op basis van de vastgestelde nota van uitgangspunten voor de (brom)fiets-/voetveerverbinding Vlissingen–Breskens, de omvang en samenstelling van de toekomstige vloot vastgesteld. Hierbij worden tevens de functionele en technische specificaties van de vloot uitgewerkt.

Ook worden in deze fase de (tijdelijke) aanlandvoorzieningen ontworpen, inclusief de aansluiting van de laadvoorzieningen op het elektriciteitsnet. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met het projectteam van Stedin.

Om inzicht te krijgen in de actuele waarde van de huidige vloot en de mogelijkheden voor herbestemming, is een scheepstaxateur ingeschakeld om de bestaande schepen te taxeren.

### Kwaliteit

Status:



Voortgang:



De adviesopdracht voor het vaststellen van de meest geschikte inkoopstrategie voor de nieuwe vloot is afgerond. Geadviseerd wordt te kiezen voor een concurrentiegericht dialogoog, waarbij per projectfase go-/no-go-momenten worden ingepland.

Met deze aanpak wordt optimaal gebruikgemaakt van de aanwezige (technische) kennis en expertise van marktpartijen. Op basis van de vastgestelde nota van uitgangspunten voor de veerverbinding kan zo gezamenlijk worden toegewerkt naar een passend vervoersconcept, inclusief bepaling van de omvang en samenstelling van de nieuwe vloot.

### 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 € 1,5 miljoen beschikbaar gesteld als voorbereidingskrediet voor de definitie- en ontwerpfase.

Tot en met medio oktober 2025 zijn verplichtingen aangegaan ter waarde van -afgerond- € 438.000.

## Tijd

Status:



Voortgang:



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.

Daarmee lopen de ontwerpfase en voorbereidingsfase meer in elkaar over. Het kan dus zijn dat de ene fase langer duurt en andere fase korter. De planning blijft ambitieus, maar is met de huidige informatie wel realistisch en haalbaar.

## Risico

Status:



Voortgang:



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

1. Het niet slagen van de integrale uitvraag en daarmee de aanbesteding.

### Mitigerende maatregel

- Door de uitvraag niet te gedetailleerd te specificeren en uit te gaan van de functionele eisen zoals vastgelegd in de nota van uitgangspunten voor de veerverbinding, 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.

2. Beperkte capaciteit bij scheepswerven, wat de 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. Wijzigingen in wet- en regelgeving, die kunnen leiden tot noodzakelijke alternatieve oplossingsrichtingen en een langere doorlooptijd van het project.

#### 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 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:

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

**Waarschijnlijkheidspercentage:** 80% (vastgelegd in het risicomangementsysteem). Concreet in dit geval: Door het ontwerp en de bouw van de vloot als één uitvraag bij de markt neer te leggen, wordt de kans op het halen van de planning op 80% ingeschat.

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

Begin november is een afspraak gepland met IL&T om de mogelijkheden te bespreken om dispensatie te verkrijgen op geldende wet- en regelgeving.

**Waarschijnlijkheidspercentage:** 10% (vastgelegd in het risicomangement-systeem).

Concreet in dit geval: de kans wordt (conservatief) op 10% succes geschat dat IL&T werkbare mogelijkheden biedt om langer met de huidige vloot door te varen.

- **Plan 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.

**Waarschijnlijkheidspercentage:** 10% (vastgelegd in het risicomanagement-systeem).

Concreet in dit geval: de kans dat er andere schepen zijn die op zeer korte termijn beschikbaar zijn en geschikt zijn om tijdelijk in te zetten op de veerverbinding wordt (conservatief) ingeschat op 10%.

- **(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 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.

**Waarschijnlijkheidspercentage:** 10% (vastgelegd in het risicomanagementsysteem).

Concreet in dit geval: de kans dat hermotorisering van de vloot een passend alternatief zal zijn wordt ingeschat op 10%.

## Omgeving

---

Status:



---

Voortgang:



---

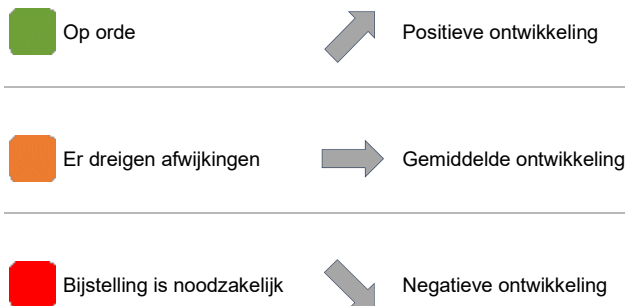
Tijdens de vorige rapportageperiode lag de focus op het opstellen van het omgevingsmanagementplan. In de ontwerpfase wordt hierop voortgebouwd door het plan verder te verdiepen en de stakeholderanalyse te actualiseren. Parallel daaraan wordt een specifiek communicatieplan ontwikkeld, waarin wordt vastgelegd hoe belanghebbenden in deze fase tijdig en op passende wijze worden geïnformeerd over de voortgang van het project en de uitwerking van de ontwerpen.

De afgelopen periode stond in het teken van planvorming en verkennende activiteiten richting de omgeving. Daarmee is een solide basis gelegd voor verdere participatie en communicatie in de volgende fase.



## 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 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.

## 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.

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. (zaaknummer 477644).
- 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 (zaaknummer 519821).
- 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 beheersaspecten 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.