



Vervanging schepen Westerschelde Ferry

Vervanging schepen Westerschelde Ferry

Algemeen

Project:	Vervanging schepen WSF
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	Februari, maart en april 2026
Status:	Definitief
Datum:	1-5-2026
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.

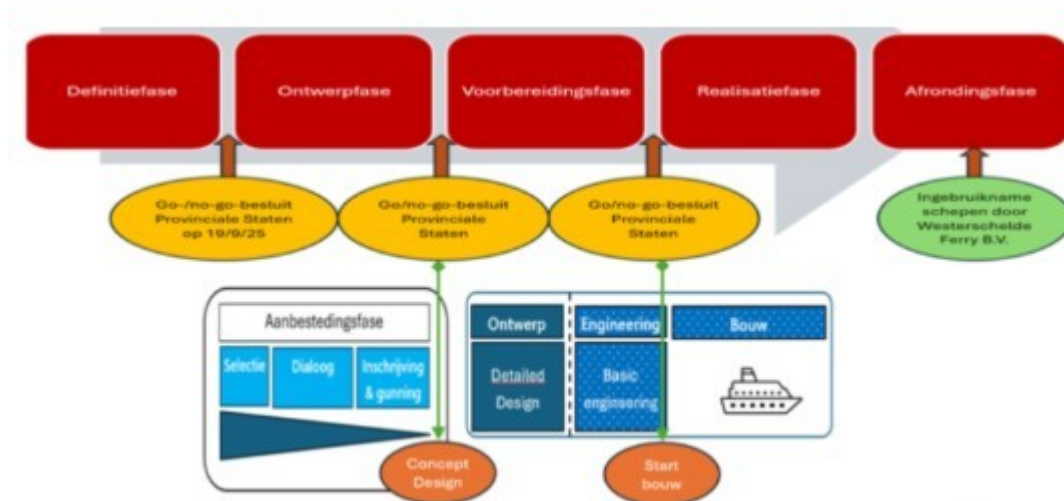
Belangrijkste ontwikkelingen

Aanbesteding vloot

Op 11 maart is de aanbesteding voor de nieuwe vloot gestart door publicatie van de selectieleidraad op het aanbestedingsplatform Mercell. Tot en met 14 april kregen geïnteresseerde partijen de gelegenheid om zich aan te melden als gegadigde. Op basis van onder andere expertise met dit soort opdrachten, financiële zekerheid en hun trackrecord worden tot maximaal vier partijen geselecteerd die, aansluitend op de selectiefase, mee mogen doen aan de dialoofase van de aanbesteding. Er hebben zich meerdere scheepswerven gemeld als geïnteresseerde partij. Vanwege vertrouwelijkheid in deze fase van het proces kan het exacte aantal niet openbaar gedeeld worden. Aan de partijen die zich aangemeld hebben zijn nog verduidelijkingsvragen gesteld die uiterlijk op 4 mei jl. beantwoord moesten zijn. Daarna zal de definitieve selectie plaatsvinden, en is bekend welke partijen mee mogen doen aan de dialoofase.

Ter voorbereiding op de dialoofase is ook de gunningsleidraad voorbereid die de deelnemende werven bij de start van de dialoofase zullen ontvangen.

Voor de volledigheid zijn de processtappen van deze concurrentiegerichtte dialoog in de ontwerpfase onderstaand schematisch weergegeven:



(Tijdelijke)aanlandvoorzieningen

De realisatie van de (tijdelijke) aanlandvoorzieningen en de aansluiting op het elektriciteitsnet is, net als de herbestemming van de huidige vloot, ondergebracht in een deelproject en maken geen onderdeel uit van de vlootaanbesteding.

Ter besparing van (ontwerp)tijd is aan een gespecialiseerd engineeringsbureau opdracht verleend om de drie meest realistische varianten van mogelijke aanlandvoorzieningen in een schetsontwerp aan beide zijden uit te werken en te toetsen op haalbaarheid met een kostenraming en vergunningsscan. Een schetsontwerp voor de tijdelijke aanlandvoorziening maakt ook onderdeel uit van de opdracht. De opdracht is afgerond en de resultaten worden eind mei aan het projectteam gepresenteerd.

Op het moment dat de omvang en samenstelling van de nieuwe vloot bekend is kan het schetsontwerp dat het dichtst in de buurt komt verder uitgewerkt worden naar een voorlopig ontwerp. Ook zijn (in samenwerking met Stedin) de eerste voorbereidingen getroffen voor de realisatie van de technische ruimtes op de wal ten behoeve van deze laadvoorziening. De aankoop en plaatsing van de transformatorhuizen zullen apart aanbesteed gaan worden. Het leggen van de stroomkabel en de aansluiting ervan op het net was al eerder bij Stedin in opdracht gegeven.

Status en voortgang

Beheersaspect :	Kwaliteit	Geld	Tijd	Risico	Omgeving
Status:					
Voortgang:					

Planning



Huidige projectfase: Ontwerpfase

Percentage gereed: 60%

Voortgang algemeen

.

Kwaliteit

Status:



Voortgang:



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

De concurrentiegerichtte 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 ontwerpvrijheid 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:



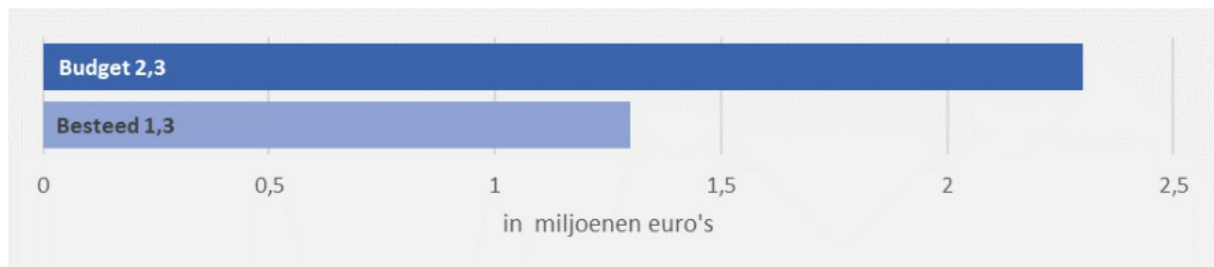
Voortgang:



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.

PS heeft op 13 maart 2026 € 0,8 miljoen extra beschikbaar gesteld 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 april 2026 zijn verplichtingen aangegaan ter waarde van -afgerond- € 1,3 miljoen waarvan € 0,7 miljoen is gefactureerd.



Tijd

Status:



Voortgang:



Als onderdeel van de aanbesteding is de start van de dialoofase begin juni 2026 gepland. Aansluitend dienen de deelnemende partijen na de zomer hun definitieve inschrijving in. Door een langere voorbereidingstijd is de aanbestedingsfase circa 1,5 maand later gestart dan oorspronkelijk gepland, waardoor ook de geplande uiterste inschrijfdatum is opgeschoven. Het definitieve gunningsbesluit staat gepland voor de PS-vergadering van december. De verwachting is dat de beperkte vertraging uit de ontwerpfase wordt ingelopen in de voorbereidingsfase, waardoor het totale project geen vertraging oploopt. De deadline van 1-1-2029 is nog steeds haalbaar. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat in de strakke planning geen tijd is gepland voor eventueel bezwaar door werven op besluiten in de aanbestedingsprocedure. Dit bezwaar kan leiden tot juridische procedures met vertraging tot gevolg.

Risico

Status:



Voortgang:



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

Beperkte capaciteit of animo bij scheepswerven (deelnemers concurrentiegericht dialog)

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.
- 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 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.

Beperkingen in de interne capaciteit binnen de provinciale organisatie.

Mitigerende maatregel:

- Externe inhuur van expertise, waaronder bijvoorbeeld 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

Mitigerende maatregel

Het risico op juridische procedures wordt gemitigeerd door transparante aanbestedingsdocumenten, juridische toetsing vooraf, zorgvuldige dossiervorming en een objectieve beoordelingsmethodiek

In algemene zin zijn er voor het project nog onderstaande risico's te benoemen:

Als gevolg van netcongestie bestaat de kans dat de stroom naar de laadinfrastructuur niet tijdig verkregen wordt met als gevolg dat de accu's van de schepen niet geladen kunnen worden.

Mitigerende maatregelen:

- Maatschappelijke prioritering bij Stedin is aangevraagd en toegekend. We blijven in gesprek over de status van beschikbare capaciteit.
- Inzet van walgeneratoren op HVO100 om de accu's van de vloot op te laden.

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

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 0,35 miljoen tot 0,8 miljoen 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 tussen de 1,8 - 3,1 mln. euro nodig per schip voor nieuwe motoren 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.

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. Er zijn nog geen beschikbare en geschikte schepen op de markt gevonden.

- (Mitigatie) D: Investeren in de huidige schepen waardoor voldaan wordt aan ES-TRIN

Uit een eerste onderzoek blijkt dat de investering ongeveer tussen 0,35 en 0,8 miljoen euro per schip bedraagt. Dit mitigeert alleen het risico van de herkeuring begin 2029.

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.

Met de gemeenten Vlissingen en Sluis zijn gesprekken gevoerd over de raakvlakprojecten Stationsplein Vlissingen en Veerplein Breskens. In deze periode lag de nadruk met name op de inpassing van de transformatorhuizen en de afstemming met beide projecten over de ruimtelijke en esthetische inpassing hiervan. Ook hebben eerste verkennende overleggen plaatsgevonden over de benodigde vergunningen voor de transformatorhuizen en de aanlandvoorzieningen.

Verder zijn de resultaten van de in februari uitgezette enquête onder reizigers van de Westerschelde Ferry geanalyseerd. De resultaten laten zien dat een groot deel van de reizigers gebruik maakt van de fiets (rond de 50%), wat het belang van voldoende fietsvoorzieningen aan boord benadrukt. Daarnaast worden betrouwbaarheid en flexibiliteit als belangrijkste aspecten van de verbinding genoemd. Ook komt uit de open reacties naar voren dat reizigers waarde hechten aan een stabiele dienstregeling, voldoende capaciteit, goede aansluiting op het openbaar vervoer en betaalbaarheid voor lokale gebruikers. De resultaten van de enquête worden betrokken bij de verdere uitwerking van het project.

Tenslotte is ook de eerste nieuwsbrief over het project verstuurd, en wordt er op vrijdag 3 juli een PS themasessie over dit project georganiseerd.

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 laainfrastructuur.

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.
- 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.
- 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.

Extra toelichting

n.v.t.