

Aan de voorzitter van Provinciale Staten van Zeeland  
T.a.v. de Statengriffie

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Uitkomsten onderzoek mogelijkheden Zero-Emissieschepen veerverbinding Vlissingen-Breskens na 2027	250164		

Middelburg, 11 juli 2023

Geachte voorzitter,

### **Samenvatting**

*In opdracht van de Provincie Zeeland is door een samenwerkingsverband van vier adviesbureaus, Flying Fish, C-Job, MuConsult en Panteia, een breed onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid om de veerverbinding Vlissingen – Breskens na 2027 volledig Zero-Emissie (ZE) uit te voeren door de huidige twee swath-schepen te vervangen.*

*Om zo efficiënt mogelijk in te spelen op de vervoersvraag adviseert het adviesbureau een gemengde vloot van drie kleine, snelle schepen en één groot schip, alle accu-elektrisch. De nieuwe gemengde vloot biedt een grote flexibiliteit in het bepalen van een dienstregeling. Daarnaast levert de voorgestelde vloot een energiebesparing op van 75% en een emissiereductie van 100% ten opzichte van de huidige situatie.*

*Door minder schepen in te zetten in het laagseizoen, fors te besparen op energie en de tariefstructuur aan te passen komt het nieuwe exploitatieresultaat van de veerdienst, volgens het adviesbureau, € 2,1 miljoen per jaar positiever uit dan het huidige exploitatieresultaat. Daarbij dient rekening te worden gehouden met een eenmalige investering van ten minste € 21,1 miljoen (indicatief), dat is inclusief vloot en laadinfrastructuur en exclusief uitbreiding of aanpassing van de steigers en terminals. Op het moment van vervanging van de huidige twee swath-schepen dient daarnaast rekening te worden gehouden met het afboeken van het saldo van de verkoopwaarde en de boekwaarde van de huidige twee swath-schepen en de aanlandvoorzieningen op dat moment. Op 31 december 2022 was sprake van een boekwaarde van € 11,6 mln.*

*In het vervolgtraject zullen wij onderzoeken welke aanpassingen er nodig zijn aan de walinfrastructuur aangezien deze van invloed zijn op het ontwerp van de schepen. Het is van belang vast te stellen welke aanlandvoorzieningen er nodig zijn en waar uitbreiding mogelijk is.*

*Op basis van de uitkomsten van het eindrapport zullen wij vervolgens, in lijn met uw besluit van 1 april 2022, onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de concessie na 2027 door een marktpartij te laten varen en daarbij verdiepende gesprekken met marktpartijen te voeren. Bij dit onderzoek zullen wij als uitgangspunt de door het adviesbureau voorgestelde vloot van drie kleine en één groot schip nemen. Daarbij is er de keuze de schepen zelf in opdracht van de Provincie Zeeland te laten bouwen en te financieren, of te leasen. Een andere optie is dat een marktpartij eigen ZE-schepen inzet om de veerverbinding te exploiteren waarbij heldere afspraken dienen te worden gemaakt ten aanzien van o.a. tarieven en dienstregeling.*

*Als aan het voorgaande is voldaan kan vervolgens worden overgegaan tot het aanbesteden van de verschillende onderdelen (de ontwikkeling en bouw van kleine schepen, de bouw van het grote schip, de aanpassingen aan de steigers en de aanleg van laadinfrastructuur). Voorafgaand aan deze*

*aanbesteding zullen wij u een voorstel voorleggen waarin de kaders van deze aanbesteding zijn uitgewerkt, waaronder een definitieve keuze voor de schepen, alsmede een kredietvoorstel.*

## **I. Inleiding**

Door uw Staten is op 1 april 2022 het Statenvoorstel “Marktconsultatie Westerschelde Ferry” (kenmerk 108467) vastgesteld. Daarmee hebben uw Staten o.a. het volgende besloten:

- i. De veerverbinding Vlissingen-Breskens tot en met 2027 bij de huidige Westerschelde Ferry BV met de huidige swath-schepen te continueren, onder voorbehoud dat uit de vrijwillige openbare publicatie op TenderNed, geen bezwaren worden ontvangen tegen dit besluit in het kader van een algemeen belang;
- ii. Onderzoek doen naar de mogelijkheden om na 2027 de veerverbinding Vlissingen-Breskens te varen met nieuwe Zero-Emissie (ZE) schepen ter vervanging van de huidige swath-schepen;
- iii. Nadat meer duidelijkheid is over het voorgaande, onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de concessie na 2027 door een marktpartij te laten varen en daarbij verdiepende gesprekken met marktpartijen voeren.

In lijn met het voorgaande besluit is de concessie van de veerverbinding Vlissingen-Breskens tot en met 2027 bij de huidige Westerschelde Ferry BV met de huidige swath-schepen gecontinueerd (punt i).

Daarnaast is in lijn met het besluit ii., na een inkooptraject begin augustus 2022, opdracht verleend aan een samenwerkingsverband van vier adviesbureaus Flying Fish, C-Job, MuConsult en Panteia om onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de veerverbinding Vlissingen-Breskens na 2027 met ZE-schepen uit te voeren. Het eindrapport van dit onderzoek is recent opgeleverd en hiermee is invulling gegeven aan besluit ii. (**bijlage 1**). In de voorliggende brief worden uw Staten over de uitkomsten hiervan geïnformeerd.

## **II. Uitkomsten onderzoek adviesbureau**

### Inleiding

In opdracht van de Provincie Zeeland is door een samenwerkingsverband van vier adviesbureaus, Flying Fish, C-Job, MuConsult en Panteia, een breed onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid om de veerverbinding Vlissingen – Breskens na 2027 volledig ZE uit te voeren door de huidige swath-schepen te vervangen. Een provinciale ambtelijke werkgroep heeft dit onderzoek begeleid waarbij vertegenwoordigers van de gemeente Sluis en Vlissingen vertegenwoordigd waren en de directie Westerschelde Ferry BV een adviserende rol had.

Bij dit onderzoek is o.a. het volgende betrokken:

- o de eisen die aan de veerdienst worden gesteld;
- o de huidige en verwachte vervoersvraag;
- o de technische mogelijkheden voor een ZE vloot;
- o de dienstregelingen die met een dergelijke vloot gevaren kunnen worden;
- o bestaande of nieuwe schepen die aan de eisen voldoen;
- o de benodigde laadinfrastructuur en;
- o de benodigde investering, operationele kosten en verwachte inkomsten.

### Huidige situatie

Het huidige veer Vlissingen-Breskens dankt zijn bestaan aan afspraken tussen het Rijk en de Provincie Zeeland. Het betreft een fiets-/voetveer dat één tot twee keer per uur afvaart vanaf Vlissingen en Breskens. De veerdienst wordt uitgevoerd door twee swath-schepen met elk plaats voor 180 passagiers en 90 fietsen. De schepen zijn zeer ongevoelig voor golven en kunnen daardoor onder vrijwel alle omstandigheden uitvaren, maar verbruiken veel diesel per oversteek. De huidige vloot wordt dagelijks jaarrond ingezet. Daardoor hebben uitval en gepland onderhoud van een schip altijd een directe invloed op de operatie en dienstverlening.

In het laagseizoen vervoert het veer op piekmomenten gemiddeld ongeveer 60 passagiers per uur. In het hoogseizoen loopt dit op naar gemiddeld ongeveer 250 passagiers per uur. Er zijn ook momenten waarop passagiers moeten wachten op de volgende afvaart omdat het schip al vol zit. Over het gehele jaar gemeten is ongeveer 80% van de passagiers toerist, de overige 20% zijn forensen en scholieren.

De investering die voor deze schepen destijds was gedaan bedraagt € 25,5 miljoen (voor beide schepen samen) exclusief de aanlandvoorzieningen. Mede vanwege het hoge brandstofverbruik van

de schepen (1,6 miljoen liter diesel per jaar) en de lage bezettingsgraad in het laagseizoen (ca. 10%), draait de veerdienst met verlies. De exploitant Westerschelde Ferry BV, voor 100% eigendom van de Provincie Zeeland, wordt hiervoor gecompenseerd door een provinciale exploitatiebijdrage en een provinciale bijdrage voor de huur van de schepen, terminals en aanlandvoorzieningen.

#### Gewenste verandering

Provinciale Staten van Zeeland hebben aangegeven onderzoek te doen om de veerdienst na 2027 emissieloos uit te voeren. De huidige schepen zijn volgens het adviesbureau niet geschikt om om te bouwen naar een ZE aandrijving. Om de vloot optimaal af te stemmen op de omgeving en het missieprofiel zijn volgens het adviesbureau nieuwe schepen vereist. Daarnaast leeft de wens van Provinciale Staten om het exploitatieresultaat te verbeteren en de financiële bijdrage van de Provincie te verlagen.

#### Voorgestelde emissieloze veerdienst na 2027

Om een beeld te krijgen van de vervoersvraag zijn door het adviesbureau de huidige passagiersaantallen gecombineerd met de demografische en toeristische ontwikkelingen in de omgeving van het veer. Indien de exploitant kans ziet in te spelen op de groei van het toerisme, kan volgens het adviesbureau, een geprognosticeerde passagiersgroei van 1,75% per jaar worden gerealiseerd op de middellange termijn. Bij het vlootontwerp is deze passagiersgroei als uitgangspunt genomen.

Om zo efficiënt mogelijk in te kunnen spelen op de vervoersvraag adviseert het adviesbureau een gemengde vloot van drie kleine, snelle schepen en één groot schip, alle accu-elektrisch:

- Drie kleine schepen  
De kleine schepen bieden plaats aan ongeveer 40 passagiers en 20 fietsen. Indien ze tussentijds worden opgeladen kan met twee kleine schepen een vaarfrequentie van drie keer per uur en een capaciteit van 120 passagiers worden gerealiseerd. Het derde kleine schip dient om uitval te ondervangen en is in te zetten op piekmomenten. Om de benodigde energie-efficiëntie te kunnen bereiken dienen deze te worden uitgerust met draagvleugels.
- Eén groot schip  
In het hoogseizoen kan de veerdienst worden aangevuld met het grote schip. Dit schip biedt plaats aan minstens 200 passagiers en 100 fietsen en kan in een uur heen en weer varen en weer volledig opladen. Er zijn verschillende scheepstypes geïdentificeerd die hiervoor kunnen worden ingezet, waarvan een aluminium catamaran het meest voor de hand ligt.

Doordat de schepen veel efficiënter zullen varen en bovendien volledig elektrisch kunnen worden uitgevoerd, leveren de voorgestelde vloot en dienstregeling, volgens het adviesbureau, een energiebesparing op van 75% en een emissiereductie van 100% ten opzichte van de huidige situatie.

De nieuwe gemengde vloot biedt een grote flexibiliteit in het bepalen van een dienstregeling. Uitval van een klein schip kan makkelijk worden ondervangen door het derde kleine schip. Bij het ontwerp van de kleine schepen is er vanuit gegaan dat deze per jaar 14 dagen niet kunnen varen als gevolg van stormachtige weersomstandigheden. Dit komt overeen met een golfhoogte van 1,36 meter veroorzaakt door een combinatie van windkracht, windrichting en stroming. Indien de weersomstandigheden minder gunstig zijn voor de kleine schepen kan het grote schip worden ingezet en fungeren als "stormschip" omdat dit schip beter bestand is tegen extreme weersomstandigheden.

Door minder schepen in te zetten in het laagseizoen en in de avonduren, fors te besparen op energie en de tariefstructuur aan te passen komt het nieuwe exploitatieresultaat van de veerdienst, volgens het adviesbureau, € 2,1 miljoen per jaar positiever uit dan het huidige exploitatieresultaat. Daarbij wordt door het adviesbureau uitgegaan van de huidige jaarlijkse structurele provinciale exploitatiebijdrage van € 3,8 miljoen en de huidige jaarlijkse structurele provinciale huurbijdrage van € 2,3 miljoen. E.e.a. is weergegeven in de volgende tabel:

<b>Indicatie raming Westerschelde Ferry BV per jaar</b>		
<b>(* 1 mln. euro)</b>		
	<b>huidige vloot</b>	<b>nieuwe vloot</b>
opbrengsten	2,5	2,8
kosten	8,7	6,9
operationeel resultaat	-6,2	-4,1
exploitatiebijdrage provincie	3,8	3,8
huurbijdrage provincie	2,3	2,3
<b>netto resultaat</b>	<b>-0,1</b>	<b>2,0</b>

Naast de hiervoor genoemde kosten dient rekening te worden gehouden met een eenmalige investering van ten minste € 21,1 miljoen (indicatief), dat is inclusief vloot en laadinfrastructuur en exclusief uitbreiding of aanpassing van de steigers en terminals.

Op het moment van vervanging van de huidige twee swath-schepen dient tot slot rekening te worden gehouden met het afboeken van het saldo van de verkoopwaarde en de boekwaarde van de huidige twee swath-schepen en de aanlandvoorzieningen op dat moment. Op 31 december 2022 was sprake van een boekwaarde van € 11,6 mln. Tot en met 2033 wordt hier jaarlijks € 1,05 mln. op afgeschreven.

Door het adviesbureau is ook beoordeeld of een waterstof-elektrisch systeem tot de mogelijkheden zou kunnen behoren? Zij komt echter tot de conclusie dat zowel de aanschafkosten van het boordsysteem als de brandstofkosten van een waterstof-elektrisch systeem vele malen hoger zijn. Aan de wal kan daarnaast het probleem optreden dat waterstof vanuit veiligheidsoverwegingen niet getankt mag worden in de buurt van passagiers. Daarbij komt dat bij gebruik van waterstof die opgewekt wordt met groene elektriciteit, zeker 75% van de energie verloren gaat, waar dit met een accu-elektrisch systeem ongeveer 10% is.

#### Aanbevelingen door het adviesbureau

Het traject om te komen tot ZE-schepen op de veerverbinding Vlissingen-Breskens valt volgens het adviesbureau uiteen in de volgende vervolgstappen:

- i. In de eerste plaats moeten er beslissingen genomen worden over de inzetbaarheid van de kleine schepen, en vooral de rol van het grote schip. Als de wens is dit schip ook op langere (toeristische) routes in te zetten, moeten er aanvullende eisen worden opgesteld;
- ii. In de tweede plaats adviseert het adviesbureau nader te onderzoeken welke aanpassingen er nodig zijn aan de walinfrastructuur. Op dit moment is het vooral van belang vast te stellen welke aanlandvoorzieningen er nodig zijn en waar uitbreiding mogelijk is;
- iii. Als het voorgaande inzichtelijk is, kan worden overgegaan tot het aanbesteden van de verschillende onderdelen (de ontwikkeling en bouw van de kleine schepen, de bouw van het grote schip, de aanpassingen aan de steigers en de aanleg van laadinfrastructuur). Voor de ontwikkeling van de kleine schepen moet rekening worden gehouden met een doorlooptijd van drie jaar. Het ligt dan ook in de rede om hiermee als eerste te beginnen.

### **III. Overige**

In uw Statenvergadering op 1 april 2022 zijn aan ons college meerdere vragen gesteld waaronder de mogelijkheid van het vervoer van auto's op de ferry en of het mogelijk is, indien dit rendabel is, gebruik te maken van een commerciële pakketdienst op de ferry. Daarnaast is gevraagd om gebruik te maken van (Europese) subsidies voor de bouw van ZE-schepen.

#### Autovervoer

De mogelijkheid voor het vervoeren van auto's op de veerverbinding Vlissingen-Breskens na 2027 is door het adviesbureau niet nader onderzocht. Hier is een aantal redenen voor. Ten eerste wordt de Westerscheldetunnel op termijn tolvrij. Het aantal reizigers dat gebruik zou maken van een autoveer zal daardoor naar verwachting zeer klein zijn omdat een reis door de tunnel sneller en goedkoper zal zijn. Ten tweede zouden er veel grotere schepen nodig zijn om auto's te vervoeren. Dit maakt de verduurzamingsopgave vele malen ingewikkelder en duurder. Wij achten nader onderzoek naar deze optie dan ook niet wenselijk.

#### Pakketpost

Na consultatie van enkele postbedrijven is gebleken dat hiervoor geen interesse is bij de postbedrijven. Om die reden is deze optie in het verdere onderzoek niet meegenomen.

### Subsidies

Adviesbureau Panteia heeft onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om voor de verschillende onderdelen van het nieuwe veerdienstconcept, subsidies aan te vragen. Naast de kosten voor nieuwe schepen moet de walinfrastructuur worden aangepast. Hiervan is alleen de aanleg van laadinfrastructuur onderzocht. Voor de laadinfrastructuur zijn Europese subsidies beschikbaar die tot 50% van de kosten kunnen dekken.

Het conceptontwerp dat is gemaakt voor het type klein snel schip valt binnen de eisen van een subsidie die de maritieme sector mogelijk krijgt te verdelen vanuit het Nationaal Groeifonds in het kader van het Maritiem Masterplan. Mogelijk kan een deel van de ontwikkelingskosten, materiaalkosten en operationele kosten worden vergoed met deze subsidie. Het betreft hier een subsidie voor de ontwikkelaar/ bouwer van de schepen. Het risico of deze subsidie wel of niet wordt verkregen ligt dan ook bij deze partij.

Tot slot is de transitie naar ZE-schepen meegenomen als maatregel in het concept Zeeuwse gebiedsprogramma 1.0. Met de overgang naar ZE-schepen wordt een reductie in emissie en depositie gerealiseerd die mogelijk past binnen de kaders van het Transitiefonds (NPLG). De officiële aanvraag hiervoor zal begin 2024 ingediend worden bij het Rijk. Het Transitiefonds richt zich o.a. op maatregelen om stikstof te reduceren en de natuur te herstellen.

### **IV. Vervolgtraject**

Door uw Staten is op 1 april 2022 het Statenvoorstel “Marktconsultatie Westerschelde Ferry” (*kenmerk 108467*) vastgesteld. Met het bijgevoegde eindrapport van het samenwerkingsverband van vier adviesbureaus Flying Fish, C-Job, MuConsult en Panteia is invulling gegeven aan het besluit van uw Staten om onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de veerverbinding Vlissingen-Breskens na 2027 met ZE- schepen uit te voeren (punt ii. PS besluit 1 april 2022).

Op basis van de uitkomsten van het eindrapport zullen wij in het vervolgtraject onderzoeken welke aanpassingen er nodig zijn aan de walinfrastructuur. Op dit moment is het van belang vast te stellen welke aanlandvoorzieningen er nodig zijn en waar uitbreiding mogelijk is aangezien deze van invloed zijn op het ontwerp van de schepen. Daarna zullen wij in lijn met uw besluit van 1 april 2022 punt iii, onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de concessie na 2027 door een marktpartij te laten varen en daarbij verdiepende gesprekken met marktpartijen te voeren. Bij dit onderzoek zullen wij als uitgangspunt de door het adviesbureau voorgestelde vloot van drie kleine en één groot schip nemen. Daarbij is er de keuze de schepen zelf in opdracht van de Provincie Zeeland te laten bouwen en te financieren, of te leasen. Een andere optie is dat een marktpartij eigen ZE- schepen inzet om de veerverbinding te exploiteren waarbij heldere afspraken dienen te worden gemaakt ten aanzien van o.a. tarieven en dienstregeling.

Als het voorgaande onderzoek is uitgevoerd kan vervolgens worden overgegaan tot het aanbesteden van de verschillende onderdelen. Voorafgaand aan deze aanbesteding zullen wij u een voorstel voorleggen waarin de kaders van deze aanbesteding zijn uitgewerkt, waaronder een definitieve keuze voor de schepen, alsmede een kredietvoorstel.

In het kader van zorgvuldigheid zullen wij ook in het vervolgtraject rekening houden met aanbestedingsprocedures (creëren ‘level playing field’). Daarnaast zal rekening worden gehouden met de mogelijkheid van subsidies. Een uiteindelijke adviesaanvraag zullen wij voorleggen aan het reizigersoverleg OPOV (Overleg Platform Openbaar Vervoer Zeeland).

Middels de voorliggende brief informeren wij uw Staten actief over de huidige stand van zaken om te komen tot ZE-schepen ten behoeve van de veerverbinding Vlissingen-Breskens. Daarbij zijn wij blij dat uit het huidige onderzoek blijkt dat het realiseren van deze verbinding met ZE-schepen technisch haalbaar blijkt, waarbij een jaarlijks exploitatieresultaat wordt verwacht dat financieel gunstiger is dan het verwachte exploitatieresultaat met de huidige swath-schepen.

Tegelijkertijd beseffen wij dat in het vervolgproces nog nader onderzoek dient plaats te vinden dat nadere richting zal geven en uiteindelijk zal leiden tot een voorstel dat ter besluitvorming aan uw Staten zal worden voorgelegd. Gedurende dit proces zullen wij uw Staten periodiek informeren.

Indien uw Staten dit wensen zijn wij bereid middels een informatiesessie een toelichting te geven op de huidige stand van zaken middels het presenteren van de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek door Flying Fish, C-Job, MuConsult en Panteia.

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

drs. J.M.M. Polman, voorzitter

drs. M.C.J. Franken, secretaris-algemeen directeur

Bijlage: 1. rapport "Westerschelde Ferry emissie vrij" van Flying Fish, C-Job, MuConsult en Panteia  
d.d. 25 mei 2023

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.