

Vervanging schepen Westerschelde Ferry

Provincie Zeeland

Vervanging schepen Westerschelde Ferry

Algemeen

Project:	Vervanging schepen WSF
Document:	Voortgangsrapportage
Periode:	Augustus, september, oktober 2026
Status:	Definitief
Datum:	1-11-2026
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 dieselverbruik 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

Eind augustus vonden de tweede dialooggesprekken met de drie geselecteerde werven plaats. Uit de eerste gesprekken begin juli bleek dat zij de opdracht goed begrijpen, maar de planning krap vinden. Dit is in de tweede dialoog opnieuw en beargumenteerd bevestigd. Alle werven hebben vervolgens via officiële vragen om meer voorbereidingstijd voor hun inschrijving gevraagd. Daarom heeft de provincie de inschrijfdatum met twee maanden verschoven naar 14 december 2026 en een derde dialoogronde toegevoegd. Dit verkleint het risico dat werven niet inschrijven, vergroot de kans op kwalitatief goede en financieel passende inschrijvingen en beperkt het risico op juridische procedures over de inschrijftermijn. Daarbij is het de verwachting dat de verruiming van de ontwerpfase door kwalitatief betere inschrijvingen leidt tot een kortere doorlooptijd van de voorbereidingsfase omdat de behoefte tot optimalisatie van het ontwerp mogelijk beperkter zal zijn.

Vooruitblik op de planning

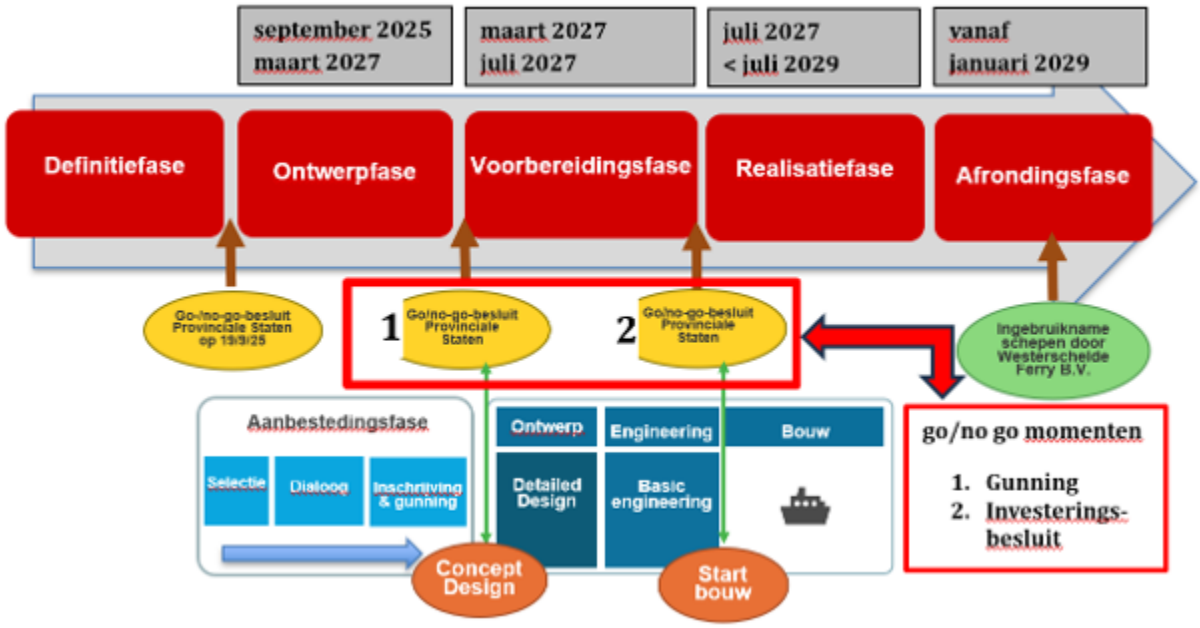
Het gunningsbesluit van Gedeputeerde Staten staat eind februari 2027 gepland. Daarmee wordt de winnende werf, het ontwerp en de vlootsamenstelling met bijbehorende prijs bekend. Provinciale Staten besluiten in maart 2027 over de overgang van de ontwerp- naar de voorbereidingsfase, met een eerste go/no-go. Bij instemming door Provinciale Staten met de faseovergang wordt de gunning definitief.

De werven geven uit oogpunt van efficiëntie en kwaliteit van het bouwproces de voorkeur aan een gefaseerde oplevering van de vloot. Dit sluit aan bij de wens van de provincie om het toekomstig onderhoud en de keuring van de nieuwe vloot ook te kunnen faseren in de tijd. De oplevering van het eerste schip is daarom voorzien in januari 2029, gevolgd door de overige schepen, waarbij de volledige vloot vóór het zomerseizoen operationeel moet zijn. Daarmee blijft de volledige oplevering binnen de herkeuringstermijnen van de huidige vloot, inclusief het door ILT toegestane wettelijke uitstel van zes maanden en blijft de veerverbinding tussen Breskens en Vlissingen operationeel.

Uitgaande van een bouwtijd van anderhalf jaar voor de vloot is in juli 2027 een investeringsbesluit nodig. Tegelijk besluiten Provinciale Staten dan over de overgang naar de realisatiefase. Naast het investeringsbesluit voor de vloot wordt dan ook de investering in de (tijdelijke) aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur voorgelegd, zodat er op basis van een integraal overzicht besloten kan worden.

Op basis van de huidige informatie wordt deze herziene planning haalbaar geacht, met behoud van beide go/no-go-momenten voor Provinciale Staten (voor en na de verkiezingen). Daarbij is echter geen tijdsbuffer beschikbaar voor eventueel bezwaar door werven op besluiten in de aanbestedingsprocedure of voor verminderde of vertraagde beschikbaarheid van de benodigde materialen en grondstoffen tijdens de bouw van de vloot als gevolg van de geopolitieke situatie in de wereld. Dit zijn niet beïnvloedbare risico's waarbij er geen mitigerende maatregelen mogelijk zijn door de provincie.

Voor de volledigheid zijn de processtappen hieronder schematisch weergegeven.



(Tijdelijke) aanlandvoorzieningen

De (tijdelijke) aanlandvoorzieningen met bijbehorende laadinfrastructuur en de herbestemming van de huidige vloot zijn ondergebracht in afzonderlijke deelprojecten en vallen buiten de lopende aanbesteding van de vloot.

Voor beide locaties zijn drie kansrijke varianten voor de aanlandvoorzieningen uitgewerkt, inclusief een haalbaarheidsbeoordeling, globale kostenraming en vergunningsscan. Daarnaast wordt onderzocht hoe de continuïteit van de veerdienst tijdens de werkzaamheden gewaarborgd blijft.

Zodra de omvang en samenstelling van de nieuwe vloot bekend is, wordt de best passende variant uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Voor de begeleiding van dit ontwerpproces is de aanbesteding van een technisch adviseur gestart. De gunning staat gepland voor december 2026.

De Europese aanbesteding van een waterbouwkundig aannemer voor de tijdelijke en definitieve aanlandvoorzieningen is in voorbereiding. Hiervoor heeft een marktconsultatie met gespecialiseerde aannemers plaatsgevonden. De gunning staat gepland voor maart 2027.

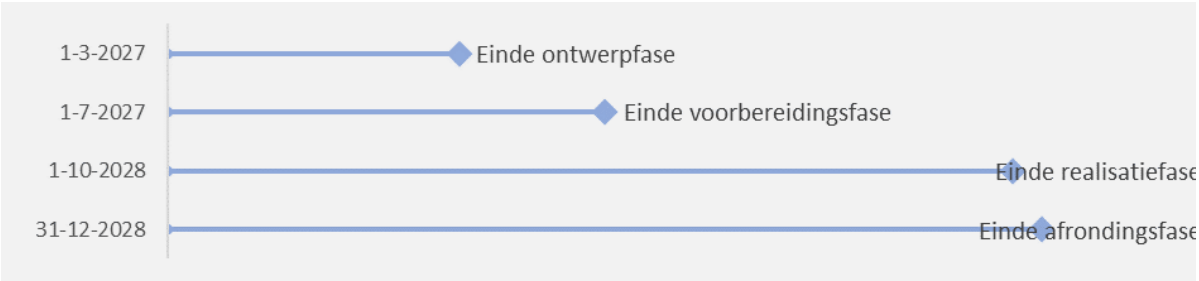
Een extern bureau begeleidt zowel de aanbesteding van een technisch adviseur als die van de waterbouwkundig aannemer.

Status en voortgang

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

Status:

Voortgang:



Huidige projectfase:	Ontwerpfase
Percentage gereed:	80%

Voortgang algemeen

.

Kwaliteit

Status:	
Voortgang:	

Een zorgvuldig doorlopen selectiefase heeft geleid tot deelname van drie gerenommeerde scheepswerven aan de concurrentiegerichte dialoog. Daarmee is brede marktkennis en ervaring bij het project betrokken.

Uit de dialooggesprekken blijkt dat de werven de opdracht en de gestelde kaders goed begrijpen. De functionele eisen bieden ruimte voor eigen ideeën en innovatieve oplossingen, onder meer voor de accu-elektrische aandrijving. Tijdens de dialoog wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de samenhang tussen vervoersconcept, scheepsontwerp, aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur.

De extra dialoogronde en verruimde inschrijftermijn geven de werven meer gelegenheid hun voorstellen zorgvuldig uit te werken. Extra technische en juridische overleggen helpen onduidelijkheden voor de werven weg te nemen.

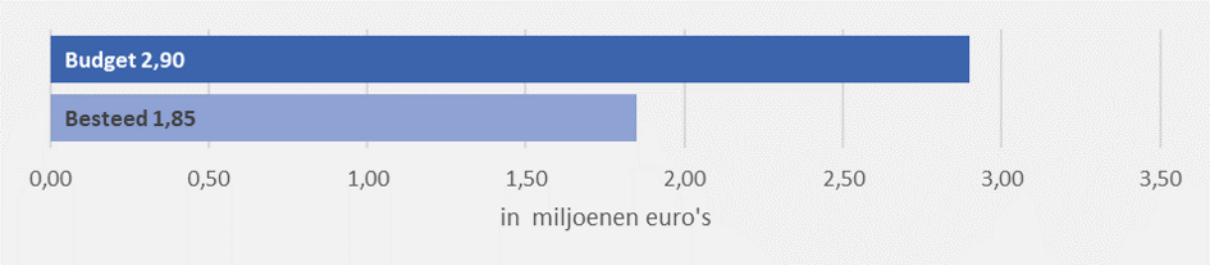
De inschrijvingen worden beoordeeld op prijs en kwaliteit in een verhouding van 30/70. De kwaliteitsbeoordeling richt zich op de robuustheid en betrouwbaarheid van de totale levensduurkosten, de aansluiting op de reizigersbehoefte en op duurzaamheid. Daarbij krijgen onder meer operationele beschikbaarheid, comfort, toegankelijkheid en realistische aannames over energie, onderhoud en bemanning aandacht.

In de verdere ontwerp- en bouwfase wordt de kwaliteit geborgd door technische begeleiding en toetsing aan de overeengekomen eisen (contractmanagement). Daarbij is ook aandacht voor de werking van de schepen en laadvoorzieningen als één samenhangend systeem.

Geld

Status: 

Voortgang: 



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

De langer durende selectiefase, de op verzoek van de werven verlengde dialoogfase en de grotere behoefte aan maritiem-juridische en aanbestedingsexpertise leiden tot hogere inhuurkosten dan begroot. De kortere voorbereidingsfase zal deze meerkosten naar verwachting grotendeels compenseren.

Het voorbereidingskrediet van € 2,9 miljoen (inclusief € 0,6 voor de transformatorgebouwen) is naar verwachting voldoende om de ontwerpfase af te ronden. Mocht door onvoorziene omstandigheden in deze fase extra krediet nodig zijn, dan wordt dit onderbouwd via een begrotingswijziging aangevraagd.

Tijd

Status:	
Voortgang:	

De uitgelopen selectiefase, het direct daaropvolgende zomerreces en het recent verzoek van de werven om de dialoogfase te verlengen, vertragen de ontwerpfase met 5 maanden. Door de faseovergang in overleg met de griffie optimaal te plannen en de voorbereidingsfase te verkorten, blijft oplevering van het eerste schip in januari 2029 volgens de oorspronkelijke planning haalbaar. De overige schepen volgen gefaseerd vóór het zomerseizoen. Daarmee blijft de volledige oplevering binnen de herkeuringstermijnen van de huidige vloot, inclusief het door ILT toegestane uitstel van zes maanden, en blijft de veerverbinding Breskens–Vlissingen operationeel.

De belangrijkste risico's die druk op de planning van het projectresultaat kunnen zetten zijn:

1. Juridische procedures tijdens de aanbestedingsfase

2. Verminderde of vertraagde beschikbaarheid van de benodigde materialen en grondstoffen tijdens de bouw van de vloot als gevolg van de geopolitieke situatie in de wereld

Door de krappe projectplanning is geen tijdsbuffer beschikbaar om de gevolgen van deze veelal niet beïnvloedbare risico’s op te vangen.

Risico

Status:	
Voortgang:	

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 concurrentiegerichte dialoog)**

<u>Maatregelen:</u>

· 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 aanbesteding 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 dialoogfase. 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.

Door de krappe projectplanning is geen tijdsbuffer beschikbaar 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:	

Mede door de zomerperiode hebben in deze periode relatief weinig ontwikkelingen plaatsgevonden op het gebied van omgevingsmanagement. De aandacht lag voornamelijk bij de verdere afstemming over de locatie van het elektriciteitsgebouw in Vlissingen.

Daarnaast worden de gesprekken met de gemeenten Vlissingen en Sluis, Waterschap Scheldestromen en North Sea Port voortgezet over de benodigde vergunningen voor de aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur. Door vroegtijdig en regelmatig af te stemmen met deze partijen worden vergunningvereisten en mogelijke aandachtspunten tijdig in beeld gebracht en meegenomen in de verdere voorbereiding.

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 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

-

Provinciale Staten:

- **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.