Breskens 5-10-2016

Geachte,

Zie dit als een aanvulling op het statenvoorstel Toekomstverkenning-fietsvoetveer.

Hierbij verzoek ik u om dit document aandachtig door te nemen en te vergelijken met de documentatie van de toekomstverkenning. Ik hoop dat u scenario 6 of 7 die extra gegeven zijn mee kunt nemen in uw besluitvorming, want de toekomstverkenning zoals oorspronkelijk gegeven was is alles behalve compleet en toereikend en geeft in mijn ogen niet het gehele plaatje weer.

Hoogachtend,

Ing. S.J.P. Keijmel
Boulevard 8
4511AC Breskens
sjp_keijmel@hotmail.com
+31651426837

Scenario's toekomstverkenning Veer Vlissingen-Breskens
Scenario's 6a,6b,7a,7b zijn als alternatief uitgewerkt door ing. S.J.P. Keijmel

Scenario	Inhoud	Kosten 30 jaar (2019-2048)
1a	Voortzetten huidige exploitatie totdat huidige schepen zijn afgeschreven (2033). In deze dienstregeling biedt het eerste schip dagelijks een uursverbinding en biedt het tweede schip in de ochtendspits, avondspits en het zomerseizoen extra afvaarten, waarmee een halfuurs-verbinding ontstaat.	€ 178.649.600
1b	Beperkte inkrimping dienstregeling vanaf 2019 in lijn met uitstroom personeel	€ 164.649.700
2a	Vervang één SWATH schip door een nieuw (groot) schip (capaciteit 299) i.c.m. uursdienstregeling in 2019	€ 151.344.000
2b	Vervang één SWATH schip door een nieuw (groot) schip (capaciteit 299) i.c.m. uursdienstregeling in 2024	€ 153.660.900
3a	Gefaseerde vervanging van beide schepen - één in 2019 en één in 2024 - door nieuwe schepen (capaciteit 200)	€ 159.916.300
3b	Gefaseerde vervanging van beide schepen - één in 2024 en één in 2029 - door nieuwe schepen (capaciteit 200)	€ 163.220.800
4	Verkoop één SWATH schip en vraag de markt een groot schip mee te nemen i.c.m. uursdienstregeling in 2019	€ 168.772.800
5	Busvervoer	€ 40.609.200
6a	Vervanging van beide schepen in 2019 - door nieuwe conventionele schepen (type EIRA/VOLDA) (capaciteit 299) die VOLDOEN aan alle zeegangseisen voor de Westerschelde. In deze dienstregeling biedt het eerste schip dagelijks een uursverbinding en biedt het tweede schip in de ochtendspits, avondspits en het zomerseizoen extra afvaarten, waarmee een halfuurs-verbinding ontstaat. Toekomstige groei blijft mogelijk!	**€ 176.925.911**
6b	Vervanging van beide schepen in 2019 - door nieuwe ELEKTRISCHE SCHEPEN (type EIRA/VOLDA) (capaciteit 299) die VOLDOEN aan alle zeegangseisen voor de Westerschelde. In deze dienstregeling biedt het eerste schip dagelijks een uursverbinding en biedt het tweede schip in de ochtendspits, avondspits en het zomerseizoen extra afvaarten, waarmee een halfuurs-verbinding ontstaat. Toekomstige groei blijft mogelijk!	**€ 160.454.770**
7a	Vervanging van beide schepen in 2019 - door nieuwe conventionele schepen (type EIRA/VOLDA) (capaciteit 299p+90voertuigen) die VOLDOEN aan alle zeegangseisen voor de Westerschelde. Benut de mogelijkheid tot voertuigenvervoer en pas de haven hier minimaal op aan. In deze dienstregeling biedt het eerste schip dagelijks een uursverbinding en biedt het tweede schip in de ochtendspits, avondspits en het zomerseizoen extra afvaarten, waarmee een halfuurs-verbinding ontstaat. Toekomstige groei blijft mogelijk! Enige optie waarbij evt. een marktpartij interesse zou tonen.	**€ 142.472.462**
7b	Vervanging van beide schepen in 2019 - door nieuwe ELEKTRISCHE SCHEPEN (type EIRA/VOLDA) (capaciteit 299p+90voertuigen) die VOLDOEN aan alle zeegangseisen voor de Westerschelde. Benut de mogelijkheid tot voertuigenvervoer en pas de haven hier minimaal op aan. In deze dienstregeling biedt het eerste schip dagelijks een uursverbinding en biedt het tweede schip in de ochtendspits, avondspits en het zomerseizoen extra afvaarten, waarmee een halfuurs-verbinding ontstaat. Toekomstige groei blijft mogelijk! Enige optie waarbij evt. een marktpartij interesse zou tonen.	**€ 126.001.321**

Aanvulling op het statenvoorstel Toekomstverkenning-fietsvoetveer







S.J.P. Keijmel
Boulevard 8
4511AC Breskens
sjp_keijmel@hotmail.com
+31651426837

Korte Inleiding

In dit document staan op- en aanmerking vermeld over de toekomstverkenning wat in wezen een sterfhuisconstructie is voor het fietsvoetveer. Ook worden er dingen rooskleurig voorgesteld waardoor kosten en opbrengsten zullen afwijken en de totale kosten van het voorgestelde scenario hoger uit zullen komen dan geraamd. Daarnaast zijn er 4 scenario's uitgewerkt (6a,6b,7a&7b), waarvan scenario 7 het meest ideale scenario is wanneer gebruik wordt gemaakt van de zelfde beoordeling, maar ondanks dat dit scenario 25mln. goedkoper is dan het voorgestelde scenario,is dit ook het meest controversiële scenario, maar wel met de meeste potentie voor de toekomst.

Motivatie

Een vervoersmiddel (de boot/PSD) is uiteengetrokken in 2, een tunnel en een fietsvoetveer, waarvan in het begin al duidelijk was dat het nooit rendabel zou worden. Een normaal denkend persoon zou daarom de WesterscheldeVerbindingen (Westerschelde Tunnel en Westerschelde Ferry) financieel in zijn totaliteit bekijken, iets wat niet gebeurd is. Het is zoals een busdienst voor Forenzen, studenten en ouderen die gesplitst wordt in een busdienst voor Forenzen die winst maakt en een busdienst voor Studenten en Ouderen die uiteindelijk geschrapt wordt omdat deze niet winstgevend is.

In 2002 is er de burger verteld dat er niks zou veranderen, de tarieven voor abonnementen zijn echter gestegen met 20.000% en waar we begonnen met 17.500 afvaarten zijn er nog geen 15.000 over terwijl de prijzen zijn blijven stijgen. In het voorgestelde scenario zal er teruggevallen worden naar een~12.000 afvaarten, omdat de provincie een FOUT heeft gemaakt bij de keuze en invulling van het veer. Ondanks eventueel een ander schip moeten de gebruikers er WEER voor bloeden in de vorm van besparingen, omdat men fouten niet durft toe te geven en deze ook niet volledig durft te herstellen, maar tolvrije zaterdagen zijn dan wel mogelijk bij de WST. In deze aanvulling zijn scenario's beschreven waarbij 7b alle problemen aanpakt, het veer toekomst bestendig kan maken en bijna €25mln goedkoper is dat het gekozen scenario in het rapport. Dus maak van een politiek probleem geen maatschappelijk probleem!

Inhoudsopgave

Korte Inleiding 4

Motivatie 4

Inhoudsopgave 4

1. Vervoersaanbod 5
2. Beoordeling van de Scenario's 6
3. De schepen van scenario 6&7. 8
4. Validatie van vervoerspotentie auto's via veer Vlissingen-Breskens bij scenario 7a&7b 9
5. (Fiets-Voet)Veer 9

1. Vervoersaanbod

In de toekomstverkenning staan verschillende mogelijkheden uitgewerkt, echter als men dit goed leest is het een zogenaamde sterfhuis constructie waarvoor gekozen wordt. Men gaat er vanuit dat er geen groei meer zal zijn, terwijl het toerisme het grootste deel van de omzet genereert en wel in Zeeland groeit.

De cijfers van toerisme en de vervoersaantallen van de WesterscheldeFerry liepen redelijk hand in hand tot een paar jaar geleden. Waar het toerisme groei doormaakte (CBS), kende de WesterscheldeFerry krimp. Zou dit kunnen komen door bezuinigingen of verminderde afvaarten en evt. tariefsverhogingen?

Daarnaast zal het voor de toerist niet beter worden, ondanks alle mooie woorden in de toekomstverkenning. Op pagina 15 hiervan staat dat men rekent met 165 betalende reizigers en er van uitgaat dat gemiddeld 12% (21 personen) niet geregistreerd worden omdat deze onder de 4 jaar zijn. Als men dan kijkt naar de reizigers aantallen in het hoogseizoen (pagina 13 van de toekomstverkenning) ziet men dat het aantal reizigers een paar keer op een dag piekt tussen de 120 en 140 geregistreerde reizigers. Dit zijn dus 240-280 reizigers per uur. Ook is bekend dat in de zomer (pagina 15 toekomstverkenning) er 6,7% van de afvaarten vol zat, dus meer dan 165 betalende reizigers.

In het nieuwe scenario van de toekomst verkenning wordt er erg makkelijk hiermee om gegaan (pagina 20). Als men een schip kiest van 299personen, dan kunnen daar effectief 265 personen op (ivm 12% <4jaar). Dit gaat dus inhouden dat er meer mensen last krijgen van een wachttijd die zelfs 60 minuten is t.o.v. de 30 minuten nu. Hierop wordt u dus verkeerd voorgelicht in de toekomstverkenning!

De zelfde situatie zal zich gaan voordoen bij de forenzen als het 299persoons schip in onderhoud is, nu is er nog een halfuursdienst in de ochtend, maar bij een uursdiensten een beperkte capaciteit, omdat men met 1 SWATH als reserve schip vaart zullen er forenzen en scholieren (vaste captive reiziger). Dit is onacceptabel, aangezien een heleboel hiervan geen alternatief hebben. Hierdoor zal men het veer ook minder aantrekkelijk maken voor deze groep.

Door deze genoemde capaciteitsproblemen zullen het aantal reizigers dalen, waardoor de omzet zal dalen, waardoor het voorgestelde scenario duurder uit zal komen. Waardoor meer gesneden zal moeten worden, enz. enz. enz….Men komt in een negatieve spiraal (als men daar nu al niet in zit). Dit is dus een sterfhuisconstructie, waarbij toekomstige groei uitgesloten is.

Deze situatie zal zich niet voordoen bij scenario 6&7!

2. Beoordeling van de Scenario's

De scenario's die geproduceerd zijn met alternatieve schepen zijn beoordeeld en weergegeven op de zelfde manier als de scenario's uit de toekomstverkenning (pagina 27&28).

Scenario 6a: SWATH schepen vervangen in 2019 door 2 realistische conventionele schepen van het type "EIRA/VOLDA", met de dienstregeling zoals Scenario 1a.	
Vraaggerichtheid	Gelijk aan scenario 1a, echter doordat een conventioneel schip meer ruimte bied dan de huidige SWATH schepen zal er in de zomer ook geen wachttijden meer ontstaan en is de kans op wachttijden bij uitval van 1 schip (storing/onderhoud/etc) minimaal.
Aantrekkelijkheid	Zowel de captive reiziger als de recreatieve reiziger hebben in dit scenario veel reismogelijkheden. In het hoogseizoen zijn er namelijk twee afvaarten per uur. Nieuwe schepen kunnen wel meer comfort bieder in de zin van horeca, wifi en dekruimte.
Kosten	De totale kosten over 30 jaar zijn: **€176.925.911**, iets goedkoper dan scenario 1a.
Scenario 6b: SWATH schepen vervangen in 2019 door 2 ELEKTRISCH aangedreven schepen van het type "EIRA/VOLDA", met de dienstregeling zoals Scenario 1a.	
Vraaggerichtheid	Gelijk aan scenario 1a, echter doordat dit schip meer ruimte bied dan de huidige SWATH schepen zal er in de zomer ook geen wachttijden meer ontstaan en is de kans op wachttijden bij uitval van 1 schip (storing/onderhoud/etc) minimaal. Daarnaast is dit een 100% CO2 vrij schip, iets wat voor mensen en provincie een bewuste keuze kan zijn.
Aantrekkelijkheid	Zowel de captive reiziger als de recreatieve reiziger hebben in dit scenario veel reismogelijkheden. In het hoogseizoen zijn er namelijk twee afvaarten per uur. Nieuwe schepen kunnen wel meer comfort bieder in de zin van horeca, wifi en dekruimte.
Kosten	De totale kosten over 30 jaar zijn: **€160.454.770**, echter is het zeer waarschijnlijk dat, doordat dit ELEKTRISCH aangedreven schepen zijn er een financiële meevaller extra kan ontstaan als de emissieregelgeving i.v.m. de klimaatdoelstellingen verschept worden. Dit schip is 100% toekomst bestendig.
Scenario 7a: SWATH schepen vervangen in 2019 door 2 realistische conventionele schepen van het type "EIRA/VOLDA" incl. voertuigenvervoer, met de dienstregeling zoals Scenario 1a.	
Vraaggerichtheid	Gelijk aan scenario 6a, echter doordat dit schip ook voertuigen kan meenemen heeft men een alternatief voor stremming van de tunnel, mensen met claustrofobie en gevaarlijke stoffen en Landbouwvoertuigen kunnen mee.
Aantrekkelijkheid	7a&b zijn de meest aantrekkelijke scenario's voor de reiziger en zouden eigenlijk een 6 of schaal van 1-5 moeten scoren. Zowel de captive reiziger als de recreatieve reiziger hebben in dit scenario veel reismogelijkheden. In het hoogseizoen zijn er namelijk twee afvaarten per uur en er is voertuigen vervoer mogelijk, waardoor mensen hun optimale route kunnen plannen niet om hoeven te rijden wat weer zorgt voor minder CO2 uitstoot van het autoverkeer. Nieuwe schepen kunnen wel meer comfort bieder in de zin van horeca, wifi en dekruimte.
Kosten	De totale kosten over 30 jaar zijn: **€142.472.462**, ofwel een **€9mln** goedkoper dan de aantrekkelijkste variant (2a) uit de toekomstvisie. In dit bedrag is al rekening gehouden met aanpassingen van de aanlandinrichting in beide havens.
Scenario 7b: SWATH schepen vervangen in 2019 door 2 ELEKTRISCH aangedreven schepen van het type "EIRA/VOLDA" incl. voertuigenvervoer, met de dienstregeling zoals Scenario 1a.	
Vraaggerichtheid	Gelijk aan scenario 6b, echter doordat dit schip ook voertuigen kan meenemen heeft men een alternatief voor stremming van de tunnel, mensen met claustrofobie en gevaarlijke stoffen en Landbouwvoertuigen kunnen mee.
Aantrekkelijkheid	Gelijk aan scenario 7a.
Kosten	De totale kosten over 30 jaar zijn: **€126.001.321**, ofwel een **€25mln** goedkoper dan de aantrekkelijkste variant (2a) uit de toekomstvisie. Daarnaast is het zeer waarschijnlijk dat, doordat dit ELEKTRISCH aangedreven schepen zijn er een financiële meevaller extra kan ontstaan als de emissieregelgeving i.v.m. de klimaatdoelstellingen verschept worden. Dit schip is 100% toekomst bestendig. In dit bedrag is al rekening gehouden met aanpassingen van de aanlandinrichting in beide havens.
EXTRA kostenbesparende aanpassing op Scenario's 1-7	
Kosten	Er zijn nog aanpassing mogelijk waardoor er nog een **€10-30mln** nog extra bespaard kan worden op de gegeven scenario's. Deze mogelijkheden zullen besproken worden, zodra er serieus naar de gegeven Scenario's gekeken wordt.

Aan de hand van de nieuwe scenario's is ook een aangepast scoremodel gemaakt, waarin scenario 6a, 6b, 7a en 7b in verwerkt zijn (Pagina 29 uit de toekomstverkenning).

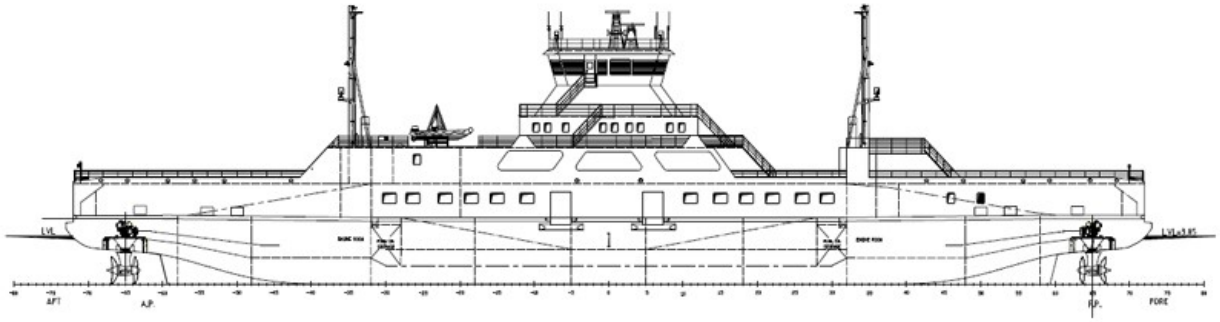
Scores Scenario's													
Beoordelingscriteria	**Gewicht**	**1a**	**1b**	**2a**	**2b**	**3a**	**3b**	**4**	**5**	**6a**	**6b**	**7a**	**7b**
Vraaggerichtheid dienstregeling voor recreatieve reiziger	15%	2	3	5	4	2	2	5	1	2	2	3	3
Aantrekkelijkheid dienstregeling voor recreatieve reiziger	15%	5	4	4	4	5	5	4	1	5	5	5	5
Vraaggerichtheid dienstregeling voor captive reiziger	15%	1	3	5	4	1	1	5	3	2	2	3	3
Aantrekkelijkheid dienstregeling voor captive reiziger	15%	5	4	3	3	5	5	3	1	5	5	5	5
Totale kosten over 30 jaar	40%	1	2	3	3	2	2	2	5	2	2	4	4
Totaal	100%	47%	58%	75%	69%	55%	55%	67%	58%	58%	58%	80%	80%

Te zien is dat scenario 7a en 7b beduidend hoger scoren dan het meest ideale scenario uit de toekomstverkenning (2a). 7b scoort hoger eigenlijk op kosten dan 7a, maar gezien er gehele cijfers gebruikt worden hebben deze te zelfde toewijzing. Tevens is scenario 7 het meest aantrekkelijk voor een marktpartij en is er ruimte voor toekomstige groei en mocht het dan nodig zijn, dan kan de dienstregeling aangepast worden om deze groei te faciliteren.

3. De schepen van scenario 6&7.

In tegenstelling tot de toekomstverkenning is er voor scenario 6&7 een bestaand schip gebruikt om mee te rekenen. Hierdoor zijn de waardes veel nauwkeuriger dan de aannames in de toekomstverkenning. Navraag heeft al opgeleverd dat de schepen uit de toekomst verkenning te goedkoop zijn ingeschat en waarschijnlijk 1,5x zo duur zullen uitvallen als voorgesteld. Rede hiervoor is dat het eisenpakket nog niet verwerkt is in de schepen. Hieronder valt de betrouwbaarheid (maximaal 2% uitval), veiligheid (zoute veren/EC regelgeving ferries) en naast passagiers moeten er nog fietsen ook mee, 90 bij een 200persoons- en 135 bij een 299persoonsschip. In de toekomstverkenning (pagina 19&20) staat bijvoorbeeld windkracht 7 genoemd als maximale windkracht, maar het is 5-10% (bron KNMI) van het jaar windkracht 7 of meer. Hierop wordt u dus onvolledig voorgelicht in de toekomstverkenning!

Scheepskeuze Scenario 6a&6b					
Type:	EIRA/VOLDA	**Nieuwbouwprijs:**	€12,5mln (6a) / €13,75mln (6b)		
Passagiers:	299	**Voertuigen:**	0		
Scheepskeuze Scenario 7a&7b					
Type:	EIRA/VOLDA	**Nieuwbouwprijs:**	€12,5mln (7a) / €13,75mln (7b)		
Passagiers:	299	**Voertuigen:**	90	**Havenaanpassingen:**	€5mln
Vervoersprognose:	Cat1 Auto's~1% van WST~4 Auto's per afvaart & ~1 Vrachtwagen per afvaart.				



Er is gekozen om ook een elektrische variant na te reken. Een elektrisch schip is tegenwoordig mogelijk, de techniek is volledig beproefd in Noorwegen en men is daar zo enthousiast dat men de stap Hybride-Schepen (motor in combinatie met accu) grotendeels overslaat. Een elektrisch schip heeft veel lagere brandstofkosten en onderhoudskosten dan een conventioneel schip, het stoot geen CO2 uit en kan in de havens opgeladen worden. Deze technologie is niet mogelijk in een klein schip, want de huidige accutechnologie bepaald het gewicht van de accu's die nodig zijn. Op dit moment zijn accu's nog te zwaar voor kleine schepen. Het verschil in CO2 uitstoot tussen de conventionele en elektrische schepen in scenario 6&7 is een 3mln kilogram CO2 per jaar (de SWATH-schepen stoten een 5,5mln kilogram CO2 uit).

Een tussenoplossing in de vorm van LNG of CNG zou ook mogelijk zijn, dan komt men met brandstofkosten en CO2 in het midden uit, onderhoudskosten zijn dan niet veel lager als bij een conventioneel schip. Elektrisch varen is echter wel de toekomst voor "korte"afstanden en is ook future-proof voor alle nieuwe milieueisen die er aan staan te komen en heeft het ultieme groene imago.

4. Validatie van vervoerspotentie auto's via veer Vlissingen-Breskens bij scenario 7a&7b

Zoals de onderstaande tabel aangeeft is er alleen voor de regio Terneuzen een voordeel behaald door de komst van de WST. Gezien dat West-Zeeuws-Vlaanderen een kleine 25% van de bevolking bevat en uitgaande van 5mln. autopassages van de WST, betekend dat er een kleine 50mln kilometer extra nu gereden wordt. Dat kost ongeveer 3mln liter brandstof ofwel er wordt 7,2mln kilogram CO2 die extra dankzij de WST gegenereerd vanuit West-Zeeuws-Vlaanderen alleen al. De 1% die gegeven is als voertuigenvervoer in scenario 7 is gegeven als EXTRA vervoer over de Westerschelde, dankzij een veerverbinding, dit gaat dus niet van de WST af, integendeel, het totale vervoer zal toenemen door meer keuze en zal never-nooit-niet dalen hierdoor. Er zal altijd een plus over het totaal zijn.

	Vlissingen		Middelburg		Goes		Bergen op Zoom		Bergen op Zoom	
	WST vs PSD		WST vs PSD		WST vs PSD		WST vs PSD		WST vs ANTW	
	Delta-t	Delta-s	Delta-t	Delta-s	Delta-t	Delta-s	Delta-t	Delta-s	Delta-t	Delta-s
Hulst	**4 min**	**16,4 km**	**5 min**	**15,8 km**	**11 min**	**37,2 km**	**23 min**	**59,7 km**	**32 min**	**42,8 km**
Kloosterzande	**11 min**	**21,9 km**	**12 min**	**21,3 km**	**18 min**	**42,7 km**	**30 min**	**65,2 km**	**20 min**	**28,7 km**
Axel	-5 min	**12,1 km**	-11 min	**2,6 km**	-10 min	**13,7 km**	**2 min**	**36,2 km**	**13 min**	**16,7 km**
Terneuzen Centrum	-8 min	**6,4 km**	-14 min	-3,1 km	-20 min	-2,8 km	-8 min	**19,7 km**	-7 min	-6,7 km
Terneuzen Skihal	-3 min	**14,7 km**	-9 min	**5,2 km**	-12 min	**8,3 km**	0 min	**30,8 km**	**3 min**	**6,2 km**
Sas van Gent	-5 min	**12,1 km**	-11 min	**2,6 km**	-16 min	**2,5 km**	-4 min	**25, km**	**13 min**	**10, km**
Zaamslag	-4 min	**13,2 km**	-10 min	**3,7 km**	-5 min	**17, km**	**7 min**	**39,5 km**	**8 min**	**13,7 km**
Perkpolder	**20 min**	**29,4 km**	**21 min**	**28,8 km**	**27 min**	**50,2 km**	**39 min**	**72,7 km**	**26 min**	**32,8 km**
Breskens	**36 min**	**64,3 km**	**30 min**	**54,8 km**	**22 min**	**36,9 km**	**19 min**	**36,7 km**	**1 min**	-6,3 km
Schoondijke	**26 min**	**54,1 km**	**20 min**	**44,6 km**	**12 min**	**26,7 km**	**9 min**	**26,5 km**	-1 min	-5,1 km
Hoofdplaat	**20 min**	**44,7 km**	**14 min**	**35,2 km**	**6 min**	**17,3 km**	**3 min**	**21,3 km**	-5 min	-4,6 km
Oostburg	**24 min**	**53,9 km**	**18 min**	**44,4 km**	**10 min**	**26,5 km**	**7 min**	**26,3 km**	0 min	-1,4 km
Sluis	**28 min**	**57,7 km**	**22 min**	**48,2 km**	**14 min**	**30,3 km**	**11 min**	**30,1 km**	**9 min**	**8,3 km**
Aardenburg	**26 min**	**53,9 km**	**20 min**	**44,4 km**	**12 min**	**26,5 km**	**9 min**	**26,3 km**	**16 min**	**9, km**
Cadzand	**27 min**	**58, km**	**21 min**	**48,5 km**	**13 min**	**30,6 km**	**10 min**	**30,4 km**	-1 min	-6,8 km
Nieuwvliet	**32 min**	**62,3 km**	**26 min**	**52,8 km**	**18 min**	**34,9 km**	**15 min**	**34,7 km**	-1 min	-6,4 km
Biervliet	**10 min**	**32,5 km**	**4 min**	**23, km**	-4 min	**5,1 km**	-7 min	**4,9 km**	-4 min	-4,6 km
Hoek	0 min	**15,2 km**	-6 min	**5,7 km**	-14 min	-2,3 km	-7 min	**20,2 km**	-6 min	-7,2 km

Afstands- en Tijdsverschillen (Delta-s & Delta-t) sinds de WST, er is geen rekening gehouden met congestie en men dient de maximum snelheid te respecteren voor. (Bron: Google Maps ®)

5. (Fiets-Voet)Veer en het bestuursakkoord

Scenario 7 is controversieel, in verband met de WST en het bestuursakkoord WOV. Hierin staat fietsvoetveer genoemd. Om scenario 7 uit te voeren moet het bestuursakkoord aangepast worden. Gezien de grote kosten besparing is er geen dwingende reden behalve "het bestuursakkoord"om dit niet te doen, tenzij er ***niet openbare afspraken liggen met andere instanties/bedrijven/derden***, maar in dat geval verzoek ik u om hierover artikel 44 vragen te stellen om dit op te helderen. Want scenario 7b geeft een potentiële kostenbesparing van €52mln op de huidige situatie en is het dus WEL waard om als scenario te onderzoeken in een businesscase!