

Vragen Commissie Economie 5 september 2025

Vragen Guus Baert (BBB), over Statenvoorstel Afsluiten definitiefase Vervanging schepen Westerschelde Ferry – 732899, agendapunt 6

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
1. Wij lezen in het C-job rapport dat de Totale Kosten van Eigenaarschap van 2 kleine schepen na 25 jaar ten gevolge van het frequenter moeten vervangen van de batterijen door het vele laden en ontladen bijna 1,75 x zo hoog zijn dan die van 1 groter schip. Heeft deze kortere levensduur van de batterijen invloed op de storingsgevoeligheid hiervan? Hoe storingsgevoelig zijn de batterijen tegen het einde van hun levensduur?	Naarmate batterijen ouder worden en meer laadcycli doorlopen, nemen zowel hun capaciteit als hun prestaties af. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de schepen, zeker als er onvoldoende redundantie of monitoring is ingebouwd.
2. Op basis van welke informatie stelt u dat het verantwoord is om kleine, snelle schepen, met een snelheid van zo'n 50 km/uur in te zetten op het traject Vlissingen – Breskens?	In de ontwerpfase wordt de vlootsamenstelling met bijbehorende vaarsnelheden bepaald. Over vaarsnelheden is om die reden nog geen informatie beschikbaar. In algemene zin zal de vaarsnelheid zodanig zijn dat de veiligheid gewaarborgd is.
3. “De samenstelling van de vloot wordt pas in de ontwerpfase uitgewerkt”. Volgens ons zit hier het gevaar in dat door de inbreng van vele bij de ontwerpfase betrokken partijen het project ontspoord in tijd en geld. (1) Wat zijn deze meerkosten? (2) Waarom maken we niet eerst de keuze in de samenstelling van de vloot? (3) Hoeveel extra ambtelijke capaciteit vraagt de uitwerking van een gedifferentieerde vloot t.o.v. 3 identieke schepen	Ervaringen uit eerdere trajecten laten zien dat deze aanpak voor het project als geheel eerder tot minder kosten leidt. Marktpartijen worden tijdens de ontwerpfase betrokken bij het uitwerken van de samenstelling van de vloot. Scheepswerven zullen hierdoor minder veiligheidsmarges in hoeven te bouwen in hun uiteindelijke aanbiedingen, omdat zij in het voortraject al zicht hebben op de risico's. Dit leidt niet alleen tot realistischere prijsstellingen, maar ook tot lagere bouwkosten, doordat tijdens de uitvoering minder meerkosten ontstaan als gevolg van onvoorziene aanpassingen. Deze bijdrage van marktpartijen vindt plaats binnen het kader van de aanbesteding en vereist daarom geen extra inzet van ambtelijke capaciteit.
4. Verwacht u over voldoende, goed opgeleide, getrainde en gemotiveerde bemanningsleden te kunnen beschikken om goed en veilig met de nieuwe batterij-elektrische schepen te kunnen varen en hoe denkt u dit te kunnen realiseren?	Ja, wij verwachten over voldoende, goed opgeleide, getrainde en gemotiveerde bemanningsleden te kunnen beschikken om veilig en efficiënt met de nieuwe batterij-elektrische schepen te varen. Tegelijk erkennen wij dat deze energietransitie ook vraagt om aanvullende kennis en vaardigheden op het gebied van elektrische aandrijving, batterijmanagement en veiligheid bij hoogspanningssystemen.

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
	Hoewel dit buiten de scope van het huidige project valt, is in het projectplan opgenomen dat voor deze en andere operationele aanpassingen bij Westerschelde Ferry B.V. aldaar een intern project zal worden opgestart. Uiteraard zal het projectteam 'Vervanging Schepen WSF' daarbij nauw samenwerken met dit aanverwante traject.
5. Bent u voornemens om de bemanningen van de nieuwe schepen voldoende voor te bereiden op alle denkbare calamiteiten aan boord w.o. ook een eventuele brand in/of bij de batterijen en voor de behandeling van deze calamiteiten door de scheepsbemanning ook goede procedures en draaiboeken te doen opstellen? En hoe denkt u dit te doen?	Zie beantwoording vraag 4.
6. Welke soorten gehandicaptenvoertuigen zou u willen toelaten tot de schepen? Wat zijn hiervan de gevolgen voor de inrichting van de schepen, waaronder het mogelijk plaatsen van een lift?	De veerverbinding blijft een (brom)fiets-voetveer, inclusief toegankelijkheid voor gehandicaptenvoertuigen volgens de nu geldende verkeerswetgeving. De Definitie van een gehandicaptenvoertuig is terug te vinden via onderstaande link: Regels voor gehandicaptenvoertuigen met motor Voertuigen op de weg Rijksoverheid.nl
7. Wat is de te verwachten technische levensduur van de huidige aanlanding? Is het een mogelijkheid dat deze aanlegplaatsen ook voor de nieuwe schepen gebruikt gaan worden?	Tijdens de ontwerpfase wordt technisch onderzocht in hoeverre de bestaande aanlandvoorzieningen (gedeeltelijk) hergebruikt kunnen worden.
8. Wat is de restwaarde van de huidige schepen?	De boekwaarde van de schepen bedraagt eind 2024 € 8,075 miljoen. Tijdens de ontwerpfase wordt een marktverkenning gestart, inclusief een taxatie van de huidige schepen.
9. Hebben de huidige schepen potentie om deze te verkopen op de internationale markt?	Het herbestemmen van de huidige schepen valt binnen de scope van het project. Tijdens de ontwerpfase wordt een marktverkenning gestart, inclusief een taxatie van de bestaande schepen.
10. Zijn de huidige schepen om te bouwen naar batterij-elektrische aandrijving?	Uit eerder onderzoek blijkt dat het niet mogelijk is om de huidige vloot om te bouwen naar accu-elektrische aandrijving.
11. (2) Tot welke windkracht en andere omgevingsfactoren als windrichting, getijde en golfpatronen en combinaties daarvan op het traject Vlissingen-Breskens wilt u de veerboten nog kunnen inzetten en (1) waarom zijn deze grenzen nog niet opgenomen in de uitgangspunten? (3) Worden hierbij de ervaringen uit het verleden en van de huidige scheepsbemanning meegenomen?	<u>Vraag 11.1</u> Uit de voorlopige marktverkenning en het tussentijds advies van het onderzoeksbureau blijkt dat de Provincie Zeeland erbij gebaat zal zijn de markt ruimte te geven om zelf concepten aan te dragen. Er worden dus bewust weinig harde kaders vooraf gesteld zoals een specifieke windsnelheid. Dit vergroot de kans dat meerdere partijen interesse tonen

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
	en dat zij gebruikmaken van eerder gebouwde scheepsontwerpen of varianten daarop. Dit sluit aan bij de Nota van Uitgangspunten: zo veel mogelijk bewezen technologie inzetten om betrouwbare schepen te krijgen. <u>Vraag 11.2</u> De omgevingsfactoren op de Westerschelde zijn meegenomen in de Nota van Uitgangspunten, via de eis van een maximaal uitvalspercentage van 2%. Om dit te halen moeten de schepen technisch bewezen betrouwbaar zijn en geschikt voor de omstandigheden. Het is aan aanbieders om aan te tonen of dit beter lukt met kleinere stormbestendige schepen, of door grotere schepen als “stormschip” in te zetten bij zwaar weer. Om wel vooraf een indruk te geven voor waar 2%-uitvalspercentage in de praktijk op neer komt zijn indicatieve windkrachten benoemd. Metingen op de PR Maxima (dec. 2021–dec. 2022) laten zien dat de wind in 3,7% van de tijd boven 6 Bft lag en in 1% boven 7 Bft (zie eindrapport FlyingFish, p.16). <u>Vraag 11.3</u> De bemanning geeft bovendien aan dat de huidige schepen technisch wel bij hogere windsnelheden kunnen varen, maar dat operationele beperkingen, zoals het niet veilig kunnen aanmeren, ertoe leiden dat de dienst dan vaak toch wordt stilgelegd. Uit een vergelijk van bezoekersaantallen bij verschillende windsnelheden blijkt dat bij windkracht 8 Bft en hoger er nog nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de veerdienst.
12. Denkt u dat de huidige rederij in staat is om een gedifferentieerde vloot te exploiteren gezien de complexiteit hiervan?	We gaan ervan uit dat met 'de rederij' de concessiehouder Westerschelde Ferry B.V. wordt bedoeld. De exploitatie van een gedifferentieerde vloot brengt inderdaad extra complexiteit met zich mee, vooral op het gebied van onderhoud, operationele planning en bemanning. Echter, wij zijn van mening dat onze huidige rederij, met haar ervaring en organisatorische capaciteit, in staat is om deze uitdaging aan te gaan.
13. Bestaat de mogelijkheid dat onder bepaalde omstandigheden alsnog gekozen moet worden voor diesel gedreven schepen?	Dit lijkt niet waarschijnlijk. In het rapport van C-Job zijn verschillende concepten onderzocht waarbij hybride oplossingen een rol kunnen spelen bij het ontbreken van beschikbare stroom door netcongestie. Naast het inzetten van een walgenerator is ook gekeken naar de aanschaf van walbatterijen, het gebruik van generators aan boord van de schepen, en het opnemen van ten minste één dieselschip in de vloot. Hoewel deze

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
	oplossingen technisch haalbaar zijn, scoren zij minder goed op de gestelde criteria.
14. Wat zijn de redenen om nu niet voor diesel aangedreven schepen te kiezen?	Zie beantwoording vraag 13.
15. Heeft u onderzocht wat het prijsverschil is tussen een batterij-elektrisch schip en een gelijkwaardig diesel-gedreven schip?	Ja, C-Job heeft onderzoek uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn te vinden in paragraaf 7.3, 'Kostenanalyse', van het onderzoeksrapport.