

Zaaknummer: 735673

Vragen van statenlid François Babijn (Partij voor Zeeland) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de Provinciale Staten van Zeeland 2025 nummer 193.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake Aanschaf nieuwe veerboten tussen Breskens en Vlissingen:

(ingekomen: 11 juli 2025)

Vragen aan Gedeputeerde Staten	Antwoorden van Gedeputeerde Staten
1. Wij vernemen graag van uw college of u bereid bent om rekening te houden met de inbreng van de PARTIJ VOOR ZEELAND (PVZ)?	1. Het Projectplan en de bijbehorende Nota van Uitgangspunten zijn geagendeerd voor behandeling in de Commissie Economie op 5 september en in Provinciale Staten op 19 september a.s. Op dat moment zullen Provinciale Staten alle ruimte krijgen haar inbreng te leveren.
2. In de PZC van 10 juli jl. lazen wij dat de vervanging van de veerboten tussen de 33 tot 43 miljoen gaat kosten en indien de veerboten niet voor 1 januari 2029 in bedrijf genomen kunnen worden, dat er dan nog 7 ton à 1,6 miljoen bij komt voor ombouw van de huidige schepen, om ze te laten voldoen aan de nieuwe milieuwet die dan in werking zal treden. Kan uw college gedetailleerd uitleggen waarom er nu ruwweg van een verdubbeling van de kostprijs wordt uitgegaan t.o.v. eerdere ramingen; of heeft de PZC de bedragen niet goed weergegeven?	2. Omdat de exacte samenstelling van de toekomstige vloot met bijbehorende aanlandvoorzieningen en laadinfrastructuur in de aankomende Ontwerpfase wordt bepaald, is een nauwkeurige kostenraming op dit moment nog niet mogelijk. In onze brief van 11 juli 2023 (kenmerk 250164) hebben wij u geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden voor Zero-Emissieschepen op de veerverbinding Vlissingen - Breskens. Daarin hebben we aangegeven dat rekening gehouden moet worden “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.” Voor de vlootsamenstelling werd in het onderzoek uitgegaan van 3 kleine snelle schepen en 1 groot schip, waarbij het prijspeil voor bouw- en materiaalkosten gebaseerd zijn op het prijspeil van begin 2023. Op basis van informatie uit onderzoeken in de Definitiefase is een eerste indicatieve investering geraamd die ligt tussen de 33 en 43 miljoen euro. Deze raming is (rekenkundig) gebaseerd op 2 kleinere en 2 grotere schepen, inclusief de realisatie van bijbehorende aanlandvoorzieningen, laadinfrastructuur en projectkosten (waaronder inhuur van expertise op gebied van scheepsbouw en aanbesteding), gebaseerd op het prijspeil van bouw- en materiaalkosten van medio 2025.

3. Onder het motto "een beter milieu begint bij jezelf", wil uw college dat de nieuwe schepen op elektromotoren gaan varen, maar omdat het stroomnet naar verwachting tegen 2029 nog muurvast zit, wil uw college de veerboten in Vlissingen gaan opladen met een dieselgenerator. Spant uw college hiermee niet 'het paard achter de wagen' en is het dan wellicht niet beter om voor een plug-in hybride vorm van aandrijving te kiezen waarbij een dieselmotor (als generator) de accu's kan opladen maar ook walstroom; dit in afwachting van een oplossing voor de netcongestie en omdat de aandrijving dan te allen tijde gewaarborgd is, wat ook veiliger/betrouwbaarder is?	3. Het risico van netcongestie is een kortetermijnrisico met een hoge onzekerheid en vraagt om mitigatie. Op verzoek van Provinciale Staten is hier onderzoek naar gedaan. De conclusie van het onderzoek is dat een hybride laadvoorziening op de wal (walgenerator op biodiesel) het beste presteert in de afweging tussen financiële exploitatie, betrouwbare verbinding en uitstoot van CO2 en stikstof. Dit biedt ook de mogelijkheid om het korte termijn probleem van netcongestie op te lossen met een flexibele kortetermijnoplossing, zonder te komen tot dure en technisch gecompliceerde oplossingen aan boord van de schepen. Gebaseerd op de huidige ontwikkelingen is de inschatting van Stedin dat netcongestie na het in gebruik nemen van de vloot (begin 2029) in Vlissingen nog ongeveer 1,5 jaar en in Breskens 5 jaar duurt.
4. Uw college geeft aan dat de huidige schepen duur zijn in onderhoud, beheer en afschrijving en dat de nieuwe schepen zo moeten worden gebouwd dat dit goedkoper wordt en dat de huidige schepen verplicht zijn om met vier bemanningsleden te varen en het op de nieuwe schepen mogelijk moet zijn om met twee mensen toe te kunnen. Acht uw college dat daadwerkelijk verantwoord, terwijl u op de hoogte bent van de negatieve conclusies n.a.v. een rampen oefening m.b.t. de evacuatie van (gewonde)passagiers, en staat veiligheid dan niet langer voorop bij het maken van beleidskeuzes?	4. Veiligheid staat te allen tijde voorop bij alle beleidskeuzes. De bemanningssamenstelling wordt daarom bepaald op basis van de Binnenvaartregeling, waarbij onder meer het type schip, het aantal passagiers en de vaarsnelheid bepalend zijn. In de Ontwerpfase zal per schip worden vastgesteld wat de vereiste bemanning is, met inachtneming van alle geldende wet- en regelgeving en op basis van ervaringen en aanbevelingen uit onder meer rampen oefeningen.
5. In het artikel lezen wij dat de nieuwe schepen tot en met windkracht 7 of 8 kunnen blijven varen en de huidige SWATH-schepen tot windkracht 10. Eerder gaf uw college aan dat de huidige SWATH-schepen kunnen varen t/m windkracht 7 en dat de nieuwe, nog aan te schaffen schepen, minder stormbestendig zouden zijn. Kan uw college aangeven wat juist is en wat onjuist is, want dit is een belangrijk element om een inschatting te kunnen maken van het uitvallen van de veerverbinding?	5. De huidige SWATH-schepen zijn technisch ontworpen om comfortabel te kunnen varen tot en met windkracht 8 Beaufort. Echter, in de praktijk wordt bij windkracht 8 of hoger de veerdienst vaak gestaakt, omdat de (combinatie van) golfhoogte en de windrichting ervoor zorgen dat niet veilig kan worden aangemeerd. Zoals meer in detail beschreven in de Nota van Uitgangspunten wordt de nieuwe vloot zodanig ontworpen dat zij operationeel inzetbaar zijn tot windkracht 7 à 8. En sluit daarmee aan op de huidige praktijk.

MIDDELBURG, 26 augustus 2025

Namens fractie: Partij voor Zeeland
statenlid François Babijn

Gedeputeerde Staten

H.M. de Jonge

Drs. M.C.J. Franken

statenstukken