

Vragen Commissie Economie 5 september 2025

Vragen Björn Schutz (VVD), over Statenvoorstel Afsluiten definitiefase Vervanging schepen Westerschelde Ferry – 732899, agendapunt 6

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
In het eindfasedocument op blz 3 van 6 lezen we dat <i>“in de definitiefase is gestart met een adviestraject voor een haalbare inkoopstrategie. Een mogelijke aanpak is een concurrentiegericht dialog (of een variant hierop), waarbij meerdere scheepswerven betrokken worden in de ontwerpfasen. Deze aanpak vereist extra investeringen in de ontwerpfasen, die zich naar verwachting terugverdienen in de realisatiefase”</i>. 1. (.1) Kunt u deze verwachting nader duiden, met name het causaal verband? (.2) Ook in kwantitatieve zin, alstublieft? Dus hoe een extra investering van een miljoen euro's later kan worden bespaard of terugverdiend in de realisatiefase? (.3) Kunt u de waarschijnlijkheid van de verwachting nader toelichten?	<u>Vraag 1.1</u> De inkoopstrategie wordt bij aanvang van de ontwerpfasen verder uitgewerkt. Indien wordt geadviseerd te kiezen voor een concurrentiegericht dialog – of een vergelijkbare aanbestedingsvorm – worden marktpartijen actief betrokken bij het uitwerken van het vervoersconcept en daarmee bij de samenstelling van de vloot. Dit vraagt een inhoudelijke inspanning van marktpartijen, waarvoor een redelijke vergoeding passend is. Door hen vroegtijdig te betrekken, wordt optimaal gebruikgemaakt van hun kennis en ervaring. Dit vergroot de kans dat de uiteindelijke aanbesteding goed maakbaar is en nauw aansluit op de daadwerkelijke behoefte. Ervaringen uit eerdere trajecten laten zien dat deze aanpak voordelen oplevert. Scheepswerven hoeven minder veiligheidsmarges in te bouwen in hun 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. <u>Vraag 1.2</u> Aangezien hierover momenteel extern advies wordt ingewonnen, is verdere kwantificering op dit moment nog niet mogelijk. <u>Vraag 1.3</u> Aangezien hierover momenteel extern advies wordt ingewonnen, is verdere kwantificering op dit moment nog niet mogelijk.
In het eindfasedocument lezen we op blz. 5 van 6 over de risico's. “2. Beperkte capaciteit bij scheepswerven, wat de bouwtijd kan verlengen. Met een inkoopstrategie gericht op een zo groot mogelijke kans op brede interesse van de markt, kunnen we dit risico verkleinen.3. Beperkingen in de interne capaciteit binnen de provinciale organisatie in latere fasen van het project, wat de voortgang kan beïnvloeden. Externe inhuur van expertise kan dit risico	<u>Vraag 2.1:</u> Ja, deze vraag is tijdens de marktconsultatie aan alle werven voorgelegd, met als uitgangspunt een oplevering eind 2028. <u>Vraag 2.2</u>

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<i>mitigeren. Van de genoemde risico's zijn de eerste twee meer afhankelijk van externe factoren, waardoor ze moeilijker te beheersen zijn dan het derde risico."</i> 2. (.1) Is er met de werven waarmee is gesproken ook gevraagd naar de ruimte in hun orderboeken 'as is'? (.2) Zo ja, wat is het beeld dat daarover in algemene zin is opgedaan qua beschikbaarheid en ruimte? (.3) Wat is het beeld van de beschikbare capaciteit bij derden, indien externe capaciteit benodigd is omdat de interne capaciteit bij de Provincie niet toereikend is?	Alle werven die aan de marktconsultatie hebben deelgenomen, hebben aangegeven op dit moment over voldoende capaciteit te beschikken. De marktconsultaties zijn niet bindend waardoor aan deze uitspraken niet zonder meer de volledige zekerheid kan worden ontleend, en is dit aspect als risico benoemd. <u>Vraag 2.3</u> Hoewel hier geen specifiek onderzoek naar is gedaan, is de schaarste aan technisch ervaren personeel op dit moment een bekend knelpunt. Om die reden is dit risico expliciet benoemd.
In het Projectplan lezen we op blz. 9 van 14: <i>"In de definitiefase is de stakeholderanalyse uitgevoerd door middel van eerste gesprekken met verschillende belangengroepen."</i> In het staatje eronder blijkt dat in de definitie 'eerste gesprekken' zijn gevoerd, o.a. raadgevend met passagiers over betrouwbaarheid en comfort. In de Nota van Uitgangspunten lezen we op blz 2 van 9: <i>"Om optimaal in te spelen op de uiteenlopende behoeften van beide reizigersgroepen [toeristen vs. forenzen, scholieren en studenten - red], kan de nieuwe vloot worden samengesteld uit:</i> - <i>Grotere schepen met een lagere vaarsnelheid en uitgebreidere voorzieningen (met name om fietsen mee te kunnen nemen), gericht op comfort en beleving voor toeristen.</i> - <i>Kleinere, sneller varende schepen, bedoeld voor forenzen, scholieren en studenten. Hier is het kunnen maken van de overtocht bij hogere windsnelheden een hogere prioriteit dan het comfort."</i> De huidige boten zijn gebouwd om tot hoge windkrachten door te kunnen varen (hoewel aanlanden dan moeilijk blijkt) 3. (.1) Is deze scherpe knip tussen de resp. groepen en het comfort de uitkomst van deze eerste gesprekken met reizigers, met name de forenzen, scholieren en studenten? Geven forenzen en scholieren aan voor 'snel' en 'minder comfort' te gaan? Kan dit nader worden toegelicht? (.2) Worden behoeften aan comfort vs. snelheid nader onderzocht in toekomstige trajecten waarin deze deelgroep reizigers worden geraadpleegd?	<u>Vraag 3.1</u> De behoeften van de verschillende reizigersgroepen zijn in het voortraject onderzocht en beschreven in het rapport van FlyingFish. Het rapport geeft aan dat een goede aansluiting op het openbaar vervoer in Vlissingen en Breskens belangrijker wordt gevonden dan een zo hoog mogelijke vaarsnelheid. <u>Vraag 3.2</u> Ja, dit vormt onderdeel van de stakeholdersparticipatie, waarvoor doorlopend aandacht is binnen het project.
Op blz 3 van 8 van de Nota van Uitgangspunten lezen we: <i>"In maximaal 2% van de geplande afvaarten wordt vervangend vervoer ingezet."</i> (.1a) Zijn of worden aan reizigers, maar met name forenzen, studenten en scholieren die moeten reizen, in raadgevende zin ook gevraagd naar hun visie op het soms annuleren van afvaarten en de gevolgen	<u>Vraag 4.1ab</u> Het vervangend vervoer zal beschikbaar zijn wanneer nodig, in geval van geannuleerde afvaarten. Dit wordt niet gemaximeerd tot bijvoorbeeld 2%,

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
daarvan? Namelijk dat max. 2% vervangend vervoerdekking wellicht niet voldoende is om alle annuleringen te dekken? <i>[Ter toelichting op deze technische vraag: windkrachten over een jaar per plaats zijn publiekelijk niet op internet beschikbaar. Maar via Google - voor wat het waard is - vond ik wel dat er in 2024 27 dagen 'ergens in NL' windkracht 7 is gemeten. (doorgaans waait het aan de kust (zoals Vlissingen en Breskens) vaker en net wat harder dan in het binnenland, dus aannemelijk is dat het in ieder geval een aan of dicht bij de kust gelegen plaats betreft) En 9 dagen was het 'ergens in NL' windkracht 8 of hoger. Op een jaar tijd levert dat de volgende cumulatieve percentages op:</i> - windkracht 7; $27/365 = 7,4\%$ - windkracht 8-8+: $9/365 = 2,46\%$ <i>10% van het jaar waait het 'dus ergens in NL' (en waarschijnlijk aan de kust) windkracht 7 of hoger. Afvaartroosters zullen gedurende het jaar variëren, qua aantal en inzet het soort schepen. Eén op één kan dit niet op deze casus worden gelegd. Op deze korte berekeningen zal het nodige zijn af te dingen. Het zal soms ook niet de hele dag hard waaien maar wellicht wel een belangrijk deel van het rooster wordt getroffen].</i> Op blz 4 van 8 van de Nota van Uitgangspunten lezen we dat de grote schepen tot windkracht 7 kunnen varen en de kleine tot windkracht 8. Maar 7 en 8 is ook weer niet een heel groot verschil. (op blz 6 van 8 lezen we: “<i>Grotere schepen voor toeristen met een comfortabele inzetbaarheid tot windkracht 6-7. kleinere schepen voor forenzen, studenten en scholieren die inzetbaar zijn tot windkracht 8.</i>” Daar wordt ook een slag om de arm genomen tussen twee windkrachten). Mogelijk dat de kleine schepen vanuit een veiligheidsmarge, wellicht ook uit comfortoverwegingen, in de praktijk straks toch net niet varen bij een hoge windkracht 7, bijna 8. 4. (.1b) Is de technische aanname dat max 2% vervangend vervoerdekking geen volledige dekking zal bieden voor annuleringen, juist? Of volgt uit de zin op blz 4 van 8: “<i>Uit ervaringscijfers blijkt dat bij windkracht 8 Beaufort en hoger nog minimaal gebruik wordt gemaakt van de veerdienst</i>” dat de aanname niet juist is en max. 2% vervangend vervoerdekking wél voldoende zal zijn? (.2) In beide gevallen, kan dat in technische zin nader worden toegelicht?	maar is op afroep beschikbaar, zodat een 100% verbinding gegarandeerd blijft. Reizigers zijn niet specifiek gevraagd naar de persoonlijke impact van het annuleren van afvaarten en het inzetten van vervangend vervoer. In algemene zin betekent dit een langere reistijd, bijvoorbeeld doordat het vervangend busvervoer meer tijd nodig heeft om via de tunnel te rijden, of doordat reizigers moeten wachten op de eerstvolgende afvaart. De daadwerkelijke impact verschilt per reiziger; het zal nooit als prettig worden ervaren, maar het volledig voorkomen ervan is helaas niet mogelijk. <u>Vraag 4.2</u> De twee procent is een uitgangspunt waarbij voorop staat dat alle vormen van annulering vervelend is maar helaas niet te voorkomen. Hoe kleiner dit percentage gekozen wordt, hoe duurder aanschaf en exploitatie van de schepen zal worden om in zwaardere omstandigheden veilig en comfortabel kunnen varen en je zal meer van je storings- en onderhoudsdienst vragen. De wind gemeten aan boord van de PR Maxima in de periode december 2021 tot december 2022 was in 3.7% van de gevallen hoger dan 6bft en 1% van de tijd hoger dan 7bft. (zie eindrapport FlyingFish pagina 16) De genomen “slag om de arm” is omdat het definitieve vervoersconcept nog niet is vastgesteld. Het is goed denkbaar dat met de kleinere schepen vrijwel het gehele jaar door gevaren wordt omdat de passagiersaantallen bij hoge windsnelheden laag zijn en dat zij daarom om aan de 2% te komen wellicht met windkrachten tot bft 8 moeten kunnen varen. De grotere schepen varen dan in de zomerperiode waarin de windsnelheden lager zijn dan in de wintermaanden november tot en met februari en kunnen met een lagere windbestendigheid dezelfde percentages halen. Als echter het zo uitkomt dat het financieel gunstiger of veiliger blijkt te zijn om juist grotere schepen als “stormschip” in te zetten dan zal dit ook tot andere eisen aan de schepen leiden.
Op blz 11 van 52 van het C-Job rapport lezen we: “<i>Door middel van statistische analyse van de batterijprestaties van meerdere producenten, kan een schatting gemaakt worden van het maximale aantal ontladingen van het batterijpakket van het grote en kleine schip.</i>”	<u>Vraag 5.1:</u> De genoemde €975.000 geldt voor beide kleine schepen samen.

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<i>Dit is voor het kleine schip zo'n 55000 keer; met een gemiddeld aantal afvaarten van 7846 per jaar voor het kleine schip komt dit neer op een levensduur van zeven jaar. Dit betekent dat elk zevende jaar de batterijen voor de kleine schepen vervangen dienen te worden. De kosten hiervoor zijn €975.000".</i> 5. (1) Is dit EUR 975.000 per boot of voor de kleine boten tezamen? 7 jaar lijkt kort. Dat betekent dat er 4 batterijwisselingen zijn in de 25 jaar, waarvoor we dit doen. (2) Hoe past deze economische levensduur in het technische beeld van de optimale vlootsamenstelling en afvaart- of dienstregeling aan de voorkant van de besluitvorming? (3) Zou de optimalisatie van de vlootsamenstelling qua operationele kosten en vervangingskosten inzichtelijk kunnen worden gemaakt? Indien nu nog niet, kan dat dan later in het proces?	<u>Vraag 5.2:</u> Bij de besluitvorming wordt nadrukkelijk gekeken naar de kosten over de gehele levensduur (Total Cost of Ownership), waarbij ook de investeringen in batterijwisselingen worden meegenomen. <u>Vraag 5.3:</u> In de ontwerpfase zal deze inzichtelijk worden gemaakt.
6. Op blz 19 van 52 van het C-Job rapport lezen we over HVO als brandstof van tijdelijke voorkeur. (1) Is daarvan in algemene zin voldoende voorhanden in 2029 en volgende jaren en tegen een redelijke prijs?	<u>Vraag 6.1</u> Momenteel is HVO100 ruim beschikbaar en ligt het prijsniveau ongeveer tussen de 10 - 15% hoger dan dat van reguliere diesel. Het gebruik van HVO100 naar verwachting een blijvend onderdeel van de energiemix dus het is aannemelijk dat het in 2029 gewoon beschikbaar is tegen een redelijke prijs maar dit is nu niet met zekerheid te zeggen.
Op blz 27 van 52 van het C-Job rapport lezen we over alternatief D: "Aangezien de huidige verwachting is dat de generatoren slechts voor twee jaar nodig zijn, is er gekozen om deze te huren. De kosten voor het huren van twee 1500 kVA container aggregaten zijn ongeveer €1500 per dag exclusief de brandstofkosten [9], [10]. Na twee jaar worden de containers weer opgehaald door de verhuurder, dit heeft als gevolg dat er dan geen back-up meer beschikbaar is wanneer de stroom uitvalt. <i>Er kan ook onderzocht worden of het aanschaffen van walgeneratoren financieel een betere optie is. In dit onderzoek is vanwege de korte termijn waarop de generator nodig is ervoor gekozen te beperken tot het huren van walgeneratoren."</i> 7. (1) Wordt de koop-optie van generatoren nader onderzocht? (2) Hoe vaak komen er stroomstoringen voor in Vlissingen/op Walcheren? (3) Welke andere opties voor mitigatie van dit risico van annulering van afvaarten zijn er?	<u>Vraag 7.1:</u> Huur of koop wordt onderzocht zodra het meest waarschijnlijke scenario voor netcongestie gedurende 2028 duidelijk is. <u>Vraag 7.2:</u> Dit wordt in de ontwerpfase nader onderzocht. Afhankelijk van de resultaten nemen we dit risico mee in het verder onderzoek naar de uiteindelijke laadvoorzieningen aan de wal onder vraag 7.1. <u>Vraag 7.3:</u> In het rapport van C-job is er gekeken naar diverse mogelijke concepten waarin hybride een oplossing kan zijn voor het niet beschikbaar hebben van stroom door netcongestie. Naast de walgenerator is ook gekeken naar de mogelijkheid om walbatterijen aan te schaffen, om de schepen van een generator te voorzien of om tenminste één diesel schip in de vloot op te nemen. Al deze oplossingen scoren minder goed op de gestelde criteria maar zijn technisch gezien wel mogelijk. Als onderdeel van het onder 7.1 en 7.2 genoemde verdere onderzoek wordt ook bekeken welke mitigatiemogelijkheden haalbaar zijn bij kortere

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
	stroomonderbrekingen op Walcheren en Zeeuws-Vlaanderen, die minder dan een hele dag duren en niet de volledige vloot betreffen.
8. De afgelopen zomer heeft die dienstregeling flink onder druk gestaan. Door technische mankementen maar ook door uitval van personeel. De flexibiliteit om uitval op te vangen blijkt beperkt. De vervanging van de huidige schepen door de toekomstige grote en kleine zal ook het nodige vergen van bemanning en personeel qua scholing, training en certificering. (1) Zal er in de komende fase ook aandacht zijn voor risico's samenhangend met het 'human capital' van WSF? Zowel qua beschikbaarheid, kwalificatie en certificering om straks in 2029 de beoogde schepen in de vaart te hebben om volgens de gewenste dienstregeling te kunnen varen? (2) Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?	<u>Vraag 8.1:</u> 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. <u>Vraag 8.2:</u> 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.