

14 november 2019

Geachte Statenleden,

U bespreekt a.s. vrijdag 16 november in de commissie Economie de plannen voor de Westerschelde Ferry.

Het recente minisymposium in Breskens onderstreepte nog eens het belang van een kwalitatief goede veerverbinding voor de bereikbaarheid van de bewoners van West Zeeuw Vlaanderen alsook voor toerisme en recreatie over en weer tussen (West) Zeeuws Vlaanderen en Walcheren. Niet alleen behoud van het veer is cruciaal, ook wordt onderkend dat een half uursfrequentie – en late bediening – wezenlijk grotere maatschappelijke toegevoegde waarde – en kansen-biedt ten opzichte van de uursbediening. Voor forenzen, scholieren, de ontwikkelkansen, in bijzonder van het havengebied van Breskens en verlenging van het toeristisch seizoen en de woonkwaliteit van West Zeeuws Vlaanderen.

De bij de agendastukken voor de commissie toegevoegde (vervolg)studie van Royal Haskoning geeft een goed inzicht in de mogelijkheden voor de Westerschelde ferry: Het is zinvol om op termijn met twee catamarans verder te gaan, een back-up met bus te verzorgen bij (zware) storm) en de markt te betrekken bij een verdere uitwerking. Deze inzichten van Royal Haskoning sluiten goed aan bij mijn advies in 2016 hierover.

Vanwege de hoge (boek)waarde van de huidige SWATH-schepen, adviseert GS om tot 2024 door te varen met de huidige SWATH schepen. Zonder een analyse van de kosten van de catamaran-variant is echter niet te beoordelen of dit het goede besluit is.

- *Versneld starten met catamarans ?*

In tegenstelling tot het advies van GS is mijn verwachting dat het –ook financieel- aantrekkelijker is om zo snel mogelijk te gaan varen met (twee) catamarans. Het versneld afstoten van de SWATH-schepen is weliswaar een stevige kostenpost, maar mijn verwachting is dat gaan varen met de catamarans dusdanige besparingen met zich meebrengt, dat deze de versnelde afschrijving van de SWATH-schepen ruimschoots compenseert.

Dit wordt toegelicht in de bijgevoegde financiële verkenning. Het is een scherpe verkenning, die nader gecheckt zal moeten worden. Een nadere uitwerking zal het definitieve beeld bepalen. Niettemin kan nu al geconcludeerd worden dat het kostenniveau en de benodigde provinciale bijdrage bij de invulling met catamarans aanmerkelijk lager zullen liggen, mogelijk gehalveerd kunnen worden.

Mijn voorstel zou zijn nu deze financiële verkenning verder uit te werken en daarna te besluiten of tot 2024 wordt doorgevaren met de SWATH schepen of dat het zinvol is zo spoedig mogelijk naar de nieuwe variant met catamarans toe te werken.

Deze analyse door of in opdracht van de provincie – afgestemd met andere betrokken partijen, gemeenten en maatschappelijke partijen- zou dan gelijk een stevige basis vormen om het overleg met marktpartijen over de nieuwe situatie aan te kunnen gaan.

Voor een nadere toelichting kunt u uiteraard met mij contact opnemen. Mijn contactgegevens staan hieronder vermeld.

met vriendelijke groeten,

ir. \_\_\_\_\_, adviseur in mobiliteit

Mail: \_\_\_\_\_@gmail.com, telefoon: 06 \_\_\_\_\_

## BIJLAGE : Financiële verkenning Westerschelde Ferry

### *Exploitatie met catamarans*

In bijgaande opzet zijn de benodigde kosten voor het varen met catamarans en de mogelijkheden om de opbrengsten te verhogen in beeld gebracht en vergeleken met de huidige exploitatie.

De kosten voor het varen met de catamarans (investeringen, brandstofgebruik en onderhoud) zijn gebaseerd op een verkenning in de markt, voor de personeelslasten is gerekend met 2 maal 3 vaarploegen met 4 man bezetting en is een inschatting gemaakt van de aanmeerconstructies en landfaciliteiten op basis van de huidige kosten.

Voor additionele opbrengsten is in de verkenning gerekend met 1 euro per reiziger.

Dit is een conservatieve inschatting, gebaseerd op de opbrengsten per reiziger op NS stations. Het dubbele lijkt realiseerbaar met horeca aan boord en maar ook afspraken met horeca-ondernemers aan de wal bv. Met combinatiekaartjes (de toegevoegde waarde per dagtoerist is ca 20 euro per dag).

### *Elektrisch varen*

In deze opzet is uitgegaan van twee catamarans. De bediening met twee catamarans biedt ook goede mogelijkheden om elektrisch te gaan varen. De omlooptijd en de tijd aan de wal biedt voldoende gelegenheid om per overtocht voldoende bij te laden. Een duurzame ferry is dus goed mogelijk. Elektriciteitskosten liggen veel lager dan de dieselkosten, zodat het goed denkbaar is dat de totale exploitatiekosten in dezelfde orde of lager komen te liggen.

### *Half uursdienst met één boot ?*

De overtocht is in principe met een snel varende ferry mogelijk in 10 minuten. Met een laad-lostijd van 5 minuten, duurt het heen en weer oversteken van de Westerschelde dan 30 minuten. Er kan dan met de inzet van één boot een half uursdienst worden gevaren. Te verwachten is dat dit tot een nog lager kostenniveau zal leiden. Wel zijn er belangrijke (nog niet verkende) nautische overwegingen die verder beoordeeld moeten worden of dergelijke snelheden zijn toe te staan. In ieder geval is het waardevol dit nader uit te zoeken.

Als dit niet uitvoerbaar blijkt, is wellicht een oversteek van 15 minuten wel haalbaar (totaal 20 minuten). Met twee boten kan dan een twintig minuten frequentie worden gevaren, leidend tot 50% meer vervoerscapaciteit.

## EXPLOITATIE met 2 catamarans , financiële verkenning, een wenkend perspectief

KOSTEN	SWATH huidige (*)	CATAMARAN	toelichting	(*) begroting 2016
onderhoud	€ 785.400	€ 392.700	50%	
brandstof	€ 714.592	€ 357.296	50%	
directe personeelskosten vaarploegen	€ 2.356.967	€ 1.086.228	6 ploegen pm staart	
algemene overhead				
afschrijving schepen	€ 897.000	€ 400.000	2 catamarans a	€ 4.000.000 afschrijving 20 jaar
rentelasten		€ 140.000	3,50% gemiddeld	1,75%
afschrijving aanlanding	€ 244.500	€ 244.500		
PM onderhoud walvoorzieningen ?	€ 382.235	€ 200.000	check : huidig afgeleid van subtotale huur provincie	
baggerkosten	€ 637.500	€ 318.750	50% minder diepgang	
subtotaal huurbijdrage provincie	€ 2.161.235	€ 1.303.250		
overhead / staart	€ 686.499	€ 941.842	30% overhead, winst en risico	
Totaal kosten exploitatie	€ 6.704.693	€ 4.081.316	€ 2.623.377	verschil kosten



BATEN			622.899 reizigers per jaar (2015)	€ 2,50 gemiddeld tarief
opbrengsten kaartverkoop	€ 1.560.000	€ 1.794.000	15% reizigerstoename marketing	716334 reizigers per jaar
opbrengsten horeca aan boord	€ -	€ 622.899	€ 1,00 per reiziger vgl omzet retail NS	€ 360 mio bron NRC ; 1 mio reizigers per dag op stations
Exploitatiebijdrage (benodigd)	€ 2.984.645	€ 362.354		
Huurbijdrage provincie	€ 2.161.235	€ 1.303.250		
benodigde bijdrage Provincie	€ 5.145.880	€ 1.665.604	(*) NB volgens rapport Haskoning 2018 ligt totale kostenniveau SWATH schepen (en bijdrage provincie) in 2018-2023 ca 400.000 hoger, niet gespecificeerd.	
Resultaat	€ 1.187	€ 1.187		

kostendekking	23%	44%
bijdrage per reiziger	€ 2,50	€ 2,50
kosten per reiziger	€ 10,76	€ 5,70

## begroting provincie SWATH - schepen:

Tabel 3: Begroting Westerschelde ferry BV			
Posten	Toelichting	Bedrag 2016	Hoe beïnvloedbaar
KOSTEN			
Onderhoud	Met name onderhoud SWATH is grote post	€ 785.400	Gerelateerd aan type schip en niveau onderhoud
Brandstof		€ 714.592	Gerelateerd aan schip, dienstregeling, strategisch inkopen en vaarsnelheid.
Personeel		€ 2.356.967	Gerelateerd aan dienstregeling, type schip en rechtspositie
Algemene overhead kosten	* Schoonmaak en afvalverwerking, verzekering en overige kosten onroerende zaken. * Klantenservice, IT, OV chip, kosten transactieverwerking, inhuur finance en P&O * Organiseren arrangementen en andere promotie. * Accountantscontrole en onvoorziene kosten	€ 686.499	Andere dekking op verzekering accepteren (en risicopositie vergroten)
Huur van Schepen/ gebouwen/ aanlandvoorzieningen	Noodzakelijke infrastructuur voor veerdienst.	€ 2.161.235	Huur wordt gecompenseerd door provincie
Totale kosten		€ 6.704.693	
BATEN			
Exploitatiebijdrage Provincie	Uit algemene middelen	€ 2.984.645	
Opbrengsten kaartverkoop		€ 1.560.000	Prijsdifferentiatie, marketing, derde betalers
Huurbijdrage Provincie	Gelijk aan betaalde huur, geen netto kosten provincie	€ 2.161.235	
Totale baten		€ 6.705.880	

## wel of niet doorvaren met SWATH schepen:

eigen analyse bij stilleggen	
afschrijving SWATH	€ 897.000 per jaar tot 2033
besparing exploitatie catamaran	€ 2.623.377
besparing	€ 1.726.377 per jaar
<b>bij verkoop SWATH</b>	
boekwaarde	€ 16.000.000
restwaarde	€ 4.000.000
verlies	€ 12.000.000
afschrijving verlies	€ 672.750
besparing exploitatielasten catam	€ 2.623.377
besparing	€ 1.950.627 per jaar

## tarieven

*Kostendekkende overtocht*  
Op basis van het jaar 2015, waarin 622.899 betalende reizigers de overtocht met het fietsvoetveer (15.109 afvaarten) hebben gemaakt, is een opbrengst gegenereerd van € 1.593.809. Dit komt neer op gemiddeld 41 reizigers per afvaart, met een opbrengst van € 2,56 per reiziger. Afgezet tegen de totale kosten, € 6.705.880, geeft dit een kostendekkingsgraad van 25%.

## analyse provincie

Tabel 4: Kosten in provinciale begroting			
Posten	Toelichting	Bedrag 2016	Hoe beïnvloedbaar
Afschrijving schepen		€ 897.000	Andere schepen
Afschrijving aanlandingsvoorzieningen/gebouwen		€ 244.500	Niet in eigendom houden
Baggerkosten		€ 637.500	Niet
Vervoersbijdrage	Uit algemene middelen	€ 2.984.645	Andere concessievoorwaarden
Totale kosten		€ 4.763.645	