

Van: [Walravens, F.C. \(Fred\)](#)
Aan:
Cc:
Onderwerp: Plan Stichting tot behoud van de pont te Sluiskil
Datum: maandag 29 maart 2021 17:03:26
Bijlagen: [Aanvulling plan elektrisch varen pont Sluiskil.def.pdf](#)
[Pont College van Gedeputeerde Staten van Zeeland projectplan elektrische aandrijving pont concept\[2\].pdf](#)
[Begroting pont 2021 met elektrische aandrijving.xlsx](#)

Aan de leden van de Provinciale Staten van Zeeland

Beste Statenleden,

Naar aanleiding van het advies van Gedeputeerde van der Maas in de Cie. Economie van 26 maart jl. en op verzoek en met toestemming van het Bestuur van de Stichting tot behoud van de pont te Sluiskil, treft u hierbij aan ter informatie het door de Stichting bij GS ingediende plan (d.d. 23 juni 2020), een aanvulling op het plan (d.d. 24 oktober 2020) n.a.v. vragen van de Provincie Zeeland (gesteld via mail op 13 oktober 2020) en een uitgewerkte begroting na elektrificatie van de pont. Dit naar aanleiding van gestelde eisen van GS om de pont van Sluiskil na 2021 in de vaart te kunnen houden.

Zoals door Gedeputeerde van der Maas bevestigd tijdens de Cie. Economie op vrijdag jl. is GS van mening dat het ingediende plan momenteel niet aan de eisen van GS voldoet. Daarmee zou het lot van de pont Sluiskil zijn bezegeld.

Beste Statengriffie,

Hierbij het verzoek om deze mail aan PS + de bijlagen toe te voegen aan het agendapunt Ingekomen Stukken van de eerstvolgende Cie. Economie.

Namens de FVD-fractie alvast onze dank.

Met vriendelijke groeten,

Fred Walravens

Statenlid Provinciale Staten van Zeeland
Forum voor Democratie

Stichting tot behoud van de pont te Sluiskil

Aan het College van Gedeputeerde Staten van Zeeland

Postbus 6001

4330 LA Middelburg

Sluiskil 23 juni 2020

Onderwerp: Investeringskosten en exploitatiekosten veerpont Sluiskil aandrijving met elektromotor.

Geacht College

Zoals afgesproken doen wij u hierbij toekomen een uitgewerkt businessplan voor de exploitatie van de pont te Sluiskil voor de komende jaren op basis van aandrijving pont met elektromotor.

Investeringskosten veerpont inleiding.

Navraag bij diverse scheepswerven en huidige eigenaren van elektrisch aangedreven veerponten levert geen eenduidig beeld op. Elke overzetsituatie is specifiek en vraagt om plaatselijke oplossingen. Zo is de situatie rond scheepvaartbewegingen, grootte van passerende schepen, snelheid van passerende schepen voor het Kanaal van Gent naar Terneuzen heel bijzonder en vraagt vanwege de intensiteit van het vaarverkeer professionaliteit bij de schippers en zijn daardoor dezelfde vaarbewijzen vereist dan de huidige. Ook de benodigde capaciteit van de veerpont schatten wij op maximaal 25 fietsers per overtocht. Gezien de frequentie van vaarbewegingen op het kanaal van Gent naar Terneuzen zal de pont ook voorzien moeten worden van marifoon en radar. Er zal alle jaargetijden gevaren moeten worden. Daardoor zal ook een stuurhut op het schip moeten en de schipper moet binnen zitten.

De meeste (fiets)pontjes in Nederland zijn voor maximaal 12 personen en hebben geen marifoon of radar. Voortstuwing is meestal een buitenboordmotor of iets dergelijks. Dit zou ook elektrisch kunnen. Wat de kosten betreft wordt het dan ook een ander verhaal. De fietspontjes welke wij hebben gecontacteerd maken een oversteek over kanalen of rivieren met weinig scheepvaartbewegingen en zeker niet met grotere (zee)schepen.

Een vaartuig wat meer dan 12 passagiers meeneemt of kan meenemen wordt gezien als een passagiersschip en moet aan de regels van de binnenvaartwet voldoen. Bij 12 personen of minder vervalt deze eis.

Een nieuwe elektrisch aangedreven veerpont vraag ook een anderen aanlandvoorziening, waarbij ook in een oplaadinstallatie voor de batterijen moet worden voorzien. Het eerder in de ambtelijke

correspondentie met de provincie genoemde bedrag van € 75.000,- als investering voor de pont op zich kunnen wij nergens terugvinden in de door ons gevraagde informatie. Volgens onze informatie gaan de kosten minimaal naar de € 100.000,- exclusief batterijen.

Een eenvoudige veerpont voor meer dan 12 personen en maximaal 25 personen gaat volgens onze informatie als investering € 620.000,- kosten, exclusief batterijen.

Indien we een nieuwe, elektrisch aangedreven veerpont bouwen gebaseerd op de omvang en capaciteit van de huidige pont, dan wordt het te investeren bedrag tussen de € 2.750.000,- en € 3.250.000,- gebaseerd op de bouw in Nederland. De spreiding van kosten van € 500.000,- heeft mede te maken met de batterijcapaciteit. Indien het mogelijk is tussendoor de batterijen te laden, dan scheelt dat in aanschaf(kleinere benodigde capaciteit). Tussendoor opladen vraagt wel een grotere walstroomvoorziening en een voorziening om snel te koppelen. De kosten hiervoor zijn ook hoog en waarschijnlijk vraagt dit een kabelaansluiting voor hogere vermogens. De beschikbaarheid en capaciteit van de walstroom is bepalend voor het batterijpakket aan boord van het vaartuig.

Investeringskosten aanlandinstallatie

Bij de aanschaf van een geheel nieuwe(andere) pont zal ook de aanlandingsinstallatie aan beide kanten van het kanaal moeten worden gewijzigd. Aan de westkant zal ook in een oplaadinstallatie moeten worden voorzien. De capaciteit hiervoor heeft een relatie met de capaciteit van de batterijen aan boord. De totale kosten zijn afhankelijk van het type veerpont wat in de vaart komt, maar zal volgens onze inschatting, inclusief oplaadinstallatie en exclusief wijziging capaciteit walstroomvoorziening, zo rond de € 165.000,- komen te liggen.

Investeringskosten totaal bij geheel nieuwe elektrisch aangedreven veerpont

Gezien de benodigde capaciteit van de veerpont en de aard van de over te steken vaarroute gaat onze voorkeur uit naar een veerpont met een capaciteit van maximaal 25 personen(inclusief fiets) en gezien het feit, dat de veerdienst heel het jaar actief is, voorzien van een stuurhut.

De totale kosten(exclusief BTW) worden dan(indicatief):

Aanschaf pont	€ 620.000,-
Batterijen	PM
Wijziging aanleginstallatie	€ 150.000,-
Aanleg walstroomvoorziening	€ 15.000,-
Totaal	€ 785.000,-

Investeringskosten ombouw huidige pont

De huidige pont bepaalt al meer dan 50 jaar het dorpsbeeld van Sluiskil. Het is ons en de Sluiskillenaren heel wat waard, om dit beeld te behouden. Daarom hebben we ook het idee opgevat om een berekening te maken om de aandrijving van de huidige pont van elektromotoren te voorzien. Het chassis van de huidige pont is nog in prima staat en kan nog jaren mee. De investeringskosten zijn dan als volgt:

Wijzigen dieselmotoren in elektromotoren	€ 120.000,-
Aanpassen besturingssysteem pont	€ 150.000,-

Aanleg walstroom voorziening	€ 15.000,-
Totaal	€ 285.000,-

Exploitatie

In de bijlage hebben we een overzicht gemaakt van de exploitatiekosten 2021 en verder met elektrische aandrijving.

Wijziging in de kosten zijn de hogere kosten voor elektriciteit en de geraamde onderhoudskosten van € 17.500,- naar € 5000,- We gaan er van uit, dat met nieuwe motoren en een compleet vernieuwd aansturingssysteem van de motoren de kosten fors lager kunnen zijn.

Opvallend is ook, dat de meeste posten niet beïnvloed worden door een aandrijving met elektromotoren. Verzekering, vrijwilligersbijdragen, en huidige bijdragen voor verplichte abonnementen blijft. Ook de wettelijk verplichte keuringskosten blijven gelijk.

De opbrengsten zijn reëel geraamd. We verwachten een bijdrage uit het totale bedrijfsleven van € 13.000,- en een opbrengst voor dienstverlening RWS en Heijmans van € 7000,- per jaar.

We werken in de nieuwe situatie met een vorm van abonnementen. Iedereen die vriend van de pont wordt, krijgt een abonnement en kan heel het jaar met de pont de overtocht maken. We ramen de opbrengst op € 3000,- per jaar.

Resultaat nieuwe **exploitatie minus** € 13.300,-

Afronding en conclusie

Zoals in het voorgaande geschreven, kunnen we een keus maken tussen het aanschaffen van een nieuwe pont met een capaciteit van minder dan 12 personen en het aanschaffen van een pont met een capaciteit van maximaal 25 personen.

De aard van de oversteek van het kanaal van Gent naar Terneuzen en de aanwezige vraag dwingt ons voor een volwaardige pont te kiezen met professionele(vrijwilligers) bemanning en een capaciteit van maximaal 25 personen(inclusief fiets). De exploitatiekosten geven een verlies aan van -€ 13.000,- per jaar. Investeringskosten totaal € 795.000,-

Alternatief is het ombouwen van de huidige pont naar een pont met elektrische aandrijving. Deze variant heeft onze voorkeur, niet alleen vanwege de lagere investeringskosten, maar zeker ook omdat in deze variant de huidige pont in zijn verschijning blijft en het al meer dan 50 jarige dorpsbeeld van Sluiskil in stand blijft. De exploitatiekosten geven een verlies van -€13.000,- per jaar. Investeringskosten totaal € 285.000,-

Investeringskosten

Zoals uit de begroting 2021 en verder blijkt, hebben we geen kapitaalslasten voor de investering naar een pont met elektrische aandrijving geraamd. Gezien de negatieve exploitatieresultaten de komende jaren ad € 13.300,- kunnen we deze ook niet dragen.

Het bedrag van de investering zal dan ook uit bijvoorbeeld Europese fondsen kunnen komen, aangevuld met eenmalige bijdragen van bedrijfsleven en overheden.

Conclusie

Zowel als investerings- als exploitatie technisch is het mogelijk de pont te Sluiskil te behouden met een overzienbaar bedrag aan investerings- en exploitatiekosten voor de toekomst. Samen de schouders eronder en het moet lukken!

Graag willen we met alle participanten(provincie, gemeente, RWS, bedrijfsleven)hierover in gesprek om tot een mooie oplossing te komen de pont te Sluiskil voor de komende jaren op een duurzame wijze in exploitatie te houden.

Hoogachtend

Voorzitter

Secretaris.

Bijlage: Exploitatieoverzicht Pont Sluiskil na ombouw elektrische aandrijving.

Aan het College van Gedeputeerde Staten van Zeeland

Tav mevrouw

Postbus 6001

4330 LA Middelburg

Sluiskil 24 oktober 2020

Onderwerp: gevraagde aanvulling op onze brief van 23 juni 2020 met als onderwerp 'investeringskosten en exploitatiekosten veerpont Sluiskil aandrijving elektromotor'.

Geacht College

Bij mail van 13 oktober 2020 hebben we ambtelijk vernomen, dat er nog aanvullende informatie nodig is over bovengenoemd onderwerp.

Naar onze mening hebben we in onze toegestuurde exploitatieopzet en investeringsplan al veel antwoorden gevonden op de gestelde vragen, maar we zullen het geheel aan de hand van uw vragen nog eens extra toelichten.

In onze opzet staat duidelijk genoemd, dat we vier scenario's hebben toegelicht. Huidige pont zie kolom 2021 en 2025. Hierbij wordt uitgegaan van een subsidie van drie overheden en een bijdrage van het bedrijfsleven en inkomsten bijdragen gebruikers pont. Exploitatiekosten gebaseerd op de huidige exploitatie.

Bij elektrisch varen veranderen de exploitatiekosten niet wezenlijk. U ziet dit in kolom 2021 elektrisch varen. Het verschil in exploitatiekosten ten opzichte van de huidige exploitatie belopen ongeveer € 10.000,- . Ook na 2021 verwachten we dezelfde uitgaven en inkomsten.

Energiekosten verplaatsen zich van dieselbrandstof naar walstroom.

Vrijwilligersvergoedingen blijven hetzelfde

Verzekeringen blijven hetzelfde

Inspectiekosten blijven hetzelfde

Reservering onderhoud en niet gepland onderhoud kunnen omlaag met € 5000,- .

Wat de inkomsten betreft ramen we het totaal op € 21.000,- Deze worden op eenzelfde manier bijeen gesprokkeld als tot nu toe. We zullen het bedrijfsleven blijven vragen om bijdragen.

Dienstverlening met name aan RWS bij onderhoud of stremming van de brug te Sluiskil kan genoemd bedrag opleveren.

Eerder hebben we u al(in een uitgebreid document) aangegeven, dat uit een experiment met het vragen van een bijdrage per persoon per overtocht gebleken is, dat dit geen soelaas biedt vanwege het extra moeten inzetten van vrijwilligers. We werken met abonnementen van € 25,- en verwachten in 2021 120 abonnementen te verkopen. Steekproefsgewijs zullen we controle houden rond het hebben van een abonnement. Ook incidentele gebruikers zullen gevraagd worden een abonnement te nemen.

Een veerpont met een capaciteit van 12 personen zal er voor zorgen, dat er meerdere keren gewacht moet worden op een volgende overtocht. Is op deze vaarweg niet doenlijk. Het gaat ook niet om een

recreatieve oversteek, maar als noodzakelijke verbinding in de door het kanaal onderbroken fietsroute. Ook een kleinere veerpont zal wat ons betreft met gecertificeerde schippers moeten varen en op dezelfde wijze verzekerd moeten worden. Op deze drukke vaarweg met snel varende (zee)schepen is het niet verantwoord dit met een kleine veerpont te doen. Overigens verwachten we de investeringskosten ook voor een kleinere pont heel hoog zullen zijn. Ook de aanlanding zal geheel aangepast moeten worden.

Zoals in ons eerder schrijven duidelijk is genoemd, zal het, wat de hoogte exploitatiekosten betreft niet veel uit maken of je een schip vaart voor maximaal 12 personen, 25 personen of ombouw huidige pont. De cijfers hiervoor staan in een overzicht in de bijlage en in bovenstaande tekst.

Het in de bijlage genoemde tekort zal door overheden moeten worden bijgedragen. Het gaat om een geraamde bijdrage van € 22.800,- . Ook al stelt u een sluitende exploitatie als voorwaarde voor de subsidie van 2021. Dat gaat ons niet lukken, dus vragen wij een blijvende bijdrage voor het behoud van de pont.

Wat de investeringskosten betreft hebben we overduidelijk in onze brief genoemd, dat ook hier overheden bij moeten springen en ons begeleiden voor het verder genereren van bijvoorbeeld Europese subsidies of subsidies in het kader van plattelandsontwikkeling.

Verder is onze onderbouwing gebaseerd op meningen en ervaringen die we vanaf 2012 opgedaan hebben tijdens de exploitatie van deze veerpont. Voor een echt onderzoek naar de mogelijke voortzetting van deze pont met de varianten door u genoemd zou een provinciebestuur, gemeentebestuur of RWS een professioneel bureau met bijbehorende kosten ingeschakeld hebben.

Naar onze mening hebben we alle door u gestelde vragen beantwoord en willen graag eindigen met dezelfde conclusie als in onze vorige brief.

Conclusie

Zowel investerings- als exploitatie technisch is het mogelijk de pont te Sluiskil te behouden met een overzienbaar bedrag aan investerings- en exploitatiekosten voor de toekomst. Samen de schouders eronder en het moet lukken! Alleen als bestuur kunnen we dit niet!!

Graag willen we met alle participanten(provincie, gemeente, RWS, bedrijfsleven)hierover in gesprek om tot een mooie oplossing te komen de pont te Sluiskil voor de komende jaren op een duurzame wijze in exploitatie te houden.

Hoogachtend

Voorzitter

Secretaris.

Bijlage: Exploitatieoverzicht Pont Sluiskil na ombouw elektrische aandrijving.

werkelijke cijfers pont 2019, 2018 en begroting 2021 tot en met 2025 en 2021 en verder elektrische aandrijving.

Uitgaven:	2019	2019	2018	2020	2021		2021 elektrisch en volgende jaren
	werkelijk	begroting	werkelijk	begroting	2021	2025	
Delta energie walaansluiting	€ 933	€ 750	€ 1.058	€ 1.100	1.200	1.200	8000
Vrijwilligersvergoeding schippers en technische vrijwilligers	€ 6.315	€ 4.500	€ 6.105	€ 6.500	6.500	6.500	6500
Keuringskosten vrijwilligers	€ 1.149	€ 600	€ 558	€ 600	600	600	600
Reiskosten vrijwilligers	€ 591	€ 500	€ 630	€ 800	800	800	400
Kosten benodigdheden pont (koffie, water, koekjes, gebak e.d.)	€ 690		€ 390	€ 400	450	450	450
Attentie vrijwilligers en bestuur feestdagen	€ 297	€ 600	€ 2.326	€ 600	600	600	600
Kosten bestuur- en vrijwilligersavond	€ 854	€ 700		€ 700	700	700	700
Promotie	€ 105		€ 50	€ 50	50	50	50
SAB (verplichte bijdrage afvalwater)	€ 156	€ 150	€ 102	€ 120	120	120	0
Diverse scheepsbenodigdheden	€ 298	€ 800	€ 426	€ 600	600	600	600
Brandstof	€ 8.216	€ 7.500	€ 8.464	€ 10.000	10.000	10.000	0
Verzekering	€ 7.438	€ 8.200	€ 6.875	€ 7.500	7.500	7.500	7500
Gepland technisch onderhoud	€ 498	€ 2.500	€ 921	€ 2.500	2.500	2.500	2500
Niet gepland technisch - /dotatie voorziening groot onderhoud	€ 34.500	€ 15.000	€ 10.000	€ 17.500	17.500	17.500	12500
Abonnement NVD (veiligheid aan boord aansluiting alarmsysteem)	€ 76	€ 460	€ 513	€ 500	500	500	500
NBKB APK (verplichte inspectie 1 x per vier jaar)(reservering)	€ 17.530	€ 1.500	€ 1.500	€ 2.500	2.500	2.500	2500
Bankkosten	€ 326	€ 150	€ 286	€ 300	300	300	300
Onvoorzien		€ 500	€ 698	€ 1.000	1.000	1.000	1000
Totaal	€ 79.972	€ 44.410	€ 40.902	€ 53.270	53.420	53.420	43800

Inkomsten:	2019	2019	2018	2020	2021		2021 elektrisch en volgende jaren
	werkelijk	begroting	werkelijk	begroting	2021	2025	
Subsidie gemeente Terneuzen	20.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 12.500	12.500	12.500	pm Nodig is een subsidie van 11400
Subsidie provincie Zeeland	15.000	€ 15.000	€ 15.000	€ 12.500	12.500	12.500	pm Nodig is een subsidie van 11400
Bijdrage bedrijfsleven(algemene sponsoring)	9.884	€ 5.000	€ 1.500	€ 12.500	12.500	12.500	10000
Dienstverlening -dienstverlening RWS	10.537	€ 1.250	€ 3.137	€ 12.500	12.500	12.500	8000
Opbrengst abonneementhouders en bijdrage per overtocht	947	€ 2.000	€ 109	€ 3.270	3420	3420	3000
Totaal inkomsten	56.368	€ 43.250	€ 39.764	€ 53.270	53.420	53.420	21000
Saldo	-23.604	€ 1.340	€ -1.138	€ -	0	0	22800

Stand reserve exploitatie 31-12-2019 € 20.198,-

Stand onderhoudsfonds niet gepland onderhoud per 31-12-2019 € 17.000,-

Stand reservering inspectie pont per 31-12-2019 € 0,-

Saldo ING bank 31-12-2019 € 23.690,- (nog te ontvangen € 7500,- subsidie provincie)

Saldo Rabobank 31-12-2019 € 6.008