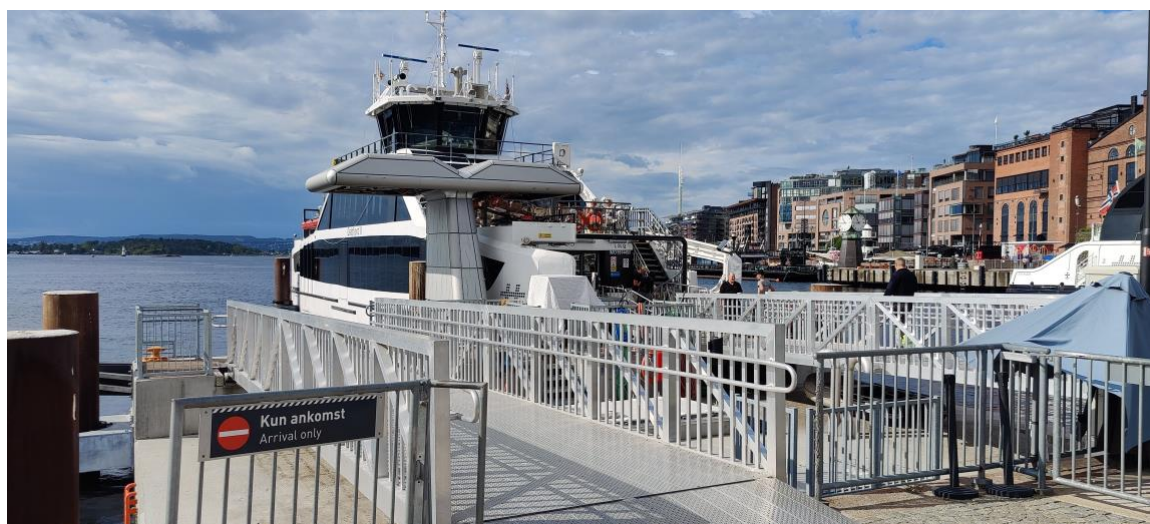


Reactie op de nieuwe Toekomstverkenning

# Westerschelde Ferry Emissievrij



Hierbij een zienswijze op het stuk welk door u behandeld zal worden in de Commissie en Statenvergadering. Helaas ben ik tot 12 september door een reis in Noorwegen niet in staat om alles bij wijze van inspraak mondeling toe te lichten in de Commissievergadering in September. Natuurlijk ben ik tijdens afwezigheid telefonisch en per email bereikbaar, mocht u vragen, op of aanmerkingen hebben. Vanaf 12 september ben ik ook fysiek beschikbaar.

**\*\*\*\*Voor alle duidelijkheid, ik geef deze reactie vanuit mijn opleiding, kennis, vakgebied en ervaring en niet vanuit mijn politieke functie als raadslid in de Gemeente Sluis\*\*\*\***

## Terugblik

In het verleden is het Veer Vlissingen-Breskens vaak de Revu gepasseerd, hierbij heeft u van mij al enkele inspraakreacties ontvangen op de toenmalige toekomstverkenningen:

- Concertstuk Veer; Hierin was een aanzet gedaan als reactie op de toenmalige uitspraken van de Gedeputeerde, met voorbeelden hoe het goedkoper en beter zou kunnen. Dit document is opgemaakt op snelle aannames, maar is op dat punt correct.
- Aanvullen Toekomstverkenning 2016; Hierin zijn uitgewerkte scenario's in detail doorgerekend als alternatief voor de scenario's van de provincie. Hierbij stond in mijn optiek het voortbestaan van het veer op het spel en werden in mijn optiek de staten niet

volledig ingelicht over alle mogelijke opties. De Provincie had berekend dat 30 jaar doorgaan met de huidige situatie €178mln zou kosten, terwijl er scenario's mogelijk zijn waarbij de kosten over 30 jaar maar €126mln of lager zijn.

- Presentatie Toekomstvisie & Ferrysquare; Hierbij is een korte analyse en onderbouwing gegeven over hier de alternatieve scenario's tot stand gekomen zijn, vervoersstromen en CO2-winst die te behalen is.

De stukken en notulen waar de stukken op gebaseerd zijn, zijn als het goed is ook door u als statenlid op te vragen.

## 2023 Westerschelde Ferry Emissievrij varen.

Kennisgenomen van het rapport, ging ik er vanuit dat men van oude "fouten" geleerd heeft, helaas is dat in mijn optiek nog niet gebeurd. Één deel triggerde mij om juist in detail verder te lezen.

- Blz 54, Bijlage A, de eerste eis; no5: EIS: *Een autoverzekering wordt uitgesloten en niet verder onderzocht.*

Dit is een eis van de provincie, wat in een open onderzoek arbitrair is. op pagina 29 worden 2 argumenten genoemd, die beide makkelijk onderuit te halen zijn.

- 1: Door het tolvrij worden van de Westerscheldetunnel is het aantal reizigers waarbij een autoveer sneller en goedkoper is zeer klein.
- 2: Er zouden veel grotere schepen nodig zijn, wat de duurzaamheidsopgave vele malen ingewikkelder maakt.

Reactie argument 1 Er is geen marktonderzoek gedaan over de vervoersverbod op dat vlak. Zover ik kan terug vinden ben ik momenteel de enige die gefundeerde aannames heeft gedaan over deze vervoersstromen; minimaal 1% toename (met deze opbrengsten zijn gerekend), van het totaal vervoer over de Westerschelde, terwijl maximaal 20% van de inwoners van Zeeuws-Vlaanderen profijt zal hebben in tijd en/of te rijden kilometers, waarbij het terug dringen van het aantal te rijden kilometers ook nog eens een CO2 reductie geeft vanuit het wegvervoer. Bij het tolvrij worden van de tunnel, betekent het dat men met de werkelijke inkomsten van de vervoersstromen kan gaan rekenen, wat als we conservatief schatten een €750.000-€1.5000.000 (\*) extra zou opleveren.

Reactie argument 2. op basis van bestaande (niet exotische) scheepsontwerpen, die ondertussen zelfs al achterhaald en dus verbeterd zijn kunnen diverse haalbare scenario's worden uitgewerkt. Deze schepen vallen net als de voorgestelde schepen ook gewoon binnen de capaciteiten van het elektriciteitsnet en de besparing zou in de zelfde orde kunnen zijn.

Deze schepen zijn op de bestaande verbinding niet langzamer en kunnen gewoon een uursdienst aan zoals vereist. Deze schepen hebben wel diverse voordelen door vergevorderde standaardisatie. Dit resulteerde inuitwisselbaarheid van schepen, er kan gestreefd worden naar een bepaalde uniformiteit en toekomstbestendiger voor toekomstige technieken. Bij dit laatste zou men kunnen denken aan het laden van voertuigen aanboorde tijdens de overtocht.

Het rapport “Westerschelde Ferry Emissievrij” heeft naar mijn opinie een goede kwaliteit. Echter, ik heb wel een paar kritiekpunten, waarvan de volgende de belangrijkste is:

- Proberen te bezuinigen op de bemanning, door het schip te laten registreren als een schip voor dagtochten, of als snelle veerpont. Dit zou in mijn optiek niet wenselijk zijn in een drukke vaarroute zoals de Westerschelde. Ik verzoek u dan ook om eens “live” aan boord te gaan kijken bij het oefenen van een calamiteit. Ook geeft een wijziging in de bemanningsamenstelling en de onzekerheid tussen hoog en laagseizoen het risico op verloop.

Daarnaast onderstreep ik ook wel 8.2 Nadelen & Beperkingen van het rapport, iets waar je bij de alternatieve scenario’s minder last mee zou hebben.

Ik mis second-opinions van reders die al met elektrische schepen varen (inclusief volledige fietsvoetveren) zoals *Fjord1*, *Boreal*, *Nordled*, *Tide*. En de second opinions van de overige Nederlandse rederijen als *T.E.S.O.*, *Wagenborg* en *Doeksen*. Belangrijk is dan wel dat de provincie het eisenpakket als doelen opstelt.

Geachte Statenleden, ik vraag u niet om alles overboord te gooien binnen dit dossier, ik vraag u voor het veer Vlissingen-Breskens om de EIS “*geen autovervoer*”, om te zetten als doel “*Georiënteerd op tweewielers en Voetgangers*”. Mijn verzoek is het politieke element uit dit onderzoek te verwijderen. Wanneer dit resulteerde in een goedkopere en optimalere oplossing met enig voertuigvervoer, dan is dat een WIN-WIN situatie.

M.v.g.

████████████████████  
████████████████  
████████████████████  
██████████████████  
████████████████████████████████████████