

## Vragen Commissie Economie 8 september 2023

Vragen Björn Schutz en Marianne Reinders-Stijnman (VVD), over Brief GS van 11 juli 2023 over uitkomsten onderzoek Zero Emissie schepen - 358779, agendapunt 7

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
1. Zijn de beoogde boten rolstoeltoegankelijk?	De bedoeling is dat de overtocht geschikt is voor dezelfde categorieën reizigers als nu van het fietsvoetveer gebruik maken. Er heeft nog geen definitieve besluitvorming over het ontwerp van de schepen plaatsgevonden.
2. Is er (comfortabele) opstelplaats van scootmobielen?	Zie antwoord op vraag 1
3. Is er ruimte voor motoren naast brommers?	Zie antwoord op vraag 1
4. Kunt u de keuze voor categorie “veerpont” of “dagtocht” nader toelichten, ook in het licht van benodigd personeel nu en straks? 5. Wie is bevoegd tot het maken van die keuze?	Wij hebben dit advies voor kennisgeving aangenomen. Een keuze maken wij te zijner tijd, waarbij uitgangspunt is dat we voldoen aan wet- en regelgeving.  Als opdrachtgever van de veerdienst zijn wij bevoegd tot het maken van deze keuze.
6. Er is een inverdieneffect gecalculeerd op basis van eventueel minder personeel? Kunt u nader toelichten hoe de rechtspositie van het huidige personeel is meegenomen in de analyse?	Via de Wet Personenvervoer is de rechtspositie van het personeel geborgd.
7. Welk budget is nodig om het huidig personeel om- of bij te scholen én eventueel extra personeel te werven? Voor zover om- of bijscholen niet kan, wat is de verwachte financiële impact van een sociaal plan?	Deze vraag is prematuur. Dit is een aspect om nader mee te nemen in de vervolgstappen.
8. In het voorstel wordt uitgegaan van 3 schepen in de vaart (2 snelle en grote). Hoe verhoudt zich dat tot de ruimte én veiligheid op de vaarroutes?	In de haven moet nieuwe ruimte gecreëerd worden voor het aanmeren van deze schepen. Op de Westerschelde zelf is naar onze inschatting voldoende ruimte om uit te wijken voor ander verkeer.
9. M.b.t. de nieuwe dienstregeling, mogelijk met extra afvaarten. In laagseizoen leiden oplaadmomenten tot problemen met aansluiting op OV (p. 40). Tijdwinst van snelle overtocht gaat hiermee weer verloren terwijl in par. 5.5.1 gesteld wordt dat er	Aansluiting op de trein is een uitdaging door het complexe schema waarmee de NS naar en van Vlissingen rijdt. Het is hierdoor moeilijk een dienstregeling te kiezen die goed aansluit op alle treinen. Belangrijk

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>betere aansluiting op OV ontstaat. Is hier sprake van een tegenstelling of van een schijnbare?</p>	<p>daarbij aan te geven is dat de schepen gedimensioneerd zijn om meerdere overtochten te kunnen maken zonder tussentijds te laden. Hiermee zou een spitsdienst kunnen worden opgezet die goed aansluit. Daarnaast is het goed te realiseren dat ook als men evenveel overstaptijd heeft als nu, de snellere vaartijd betekent dat mensen later kunnen vertrekken. Ook dat is reistijdwinst.</p>
<p>10. Gedacht wordt om alle schepen in Vlissingen te laten overnachten. Hoe haalbaar is dat qua ligcapaciteit? Hoe verhoudt zich dat tot de gedachte om de kleine schepen alleen in Breskens te laten opladen (gescheiden laden p.45)?</p>	<p>Er is nog geen definitief ontwerp van de schepen gemaakt. De inschatting op basis van de huidige inzichten is dat er in de haven voldoende ruimte beschikbaar is. Het laden van de kleine schepen is in het huidige onderzoek voorgesteld in Breskens. Er is een inschatting gemaakt van de operationele consequenties, waarbij uiteraard nog ruimte is voor aanscherping.</p>
<p>11. Extra afvaarten evenementen leidt tot meer verkeers-/vaarbewegingen. Hoe verhoudt zich dat tot de veiligheid op het water? En de ligcapaciteit?</p>	<p>De Westerschelde is een druk vaarwater. En extra afvaarten brengen inderdaad meer vaarbewegingen met zich mee. Uitgangspunt is uiteraard wel dat alle schepen op de Westerschelde in staat zijn en blijven op een veilige manier gebruik te maken van de vaarweg.</p>
<p>12. Hoe verhoudt de aanbesteding/ontwikkeling c.q. bouwtijd van de 0-emissieschepen zich tot de planning?</p>	<p>Nu uit dit onderzoek is gebleken dat zero-emissieschepen kansrijk zijn, is de volgende stap een vervolgonderzoek waarin de nadere specificaties worden uitgewerkt. Onderdeel hiervan is ook een plan van aanpak met planning voor aanbesteding, bouw en in de vaart nemen/hebben van de schepen.</p>
<p>13. De voorgestelde uitval-threshold voor de nieuwe situatie is 14d. (Voor de kleinere boten). Dan kan het grote schip als 'stormschip' dienstdoen en in een éénuurs-afvaartdienst uitvaren. Klopt het dat die te allen tijde uit kan varen? Of zitten daar ook maxima aan i.v.m. veiligheids- en/of comfortgrenzen?</p>	<p>Uiteindelijk zitten aan ieder schip maxima i.v.m. veiligheids- en/of comforteisen. En gesteld kan worden dat hoe hoger de eisen aan comfort zijn, hoe duurder het schip wordt. Daarmee is aannemelijk dat ook voor het grote schip weersomstandigheden voor zullen komen waarbij het dermate oncomfortabel is dat een afvaart geschrapt zal worden. Omdat het schip aanzienlijk groter is, is de verwachting dat dit ook aanzienlijk minder vaak zal zijn. In de nadere uitwerking van de specificaties wordt dit verder uitgewerkt.</p>
<p>14. Op p.23 valt te lezen dat juist de veiligheid bij het aanmeren een beperking oplevert. Ziet dat op de huidige situatie of straks ook op de nieuwe situatie? Zo ja, dan lijkt grote schip als 'stormschip' niet altijd een alternatief. Waar liggen exact de grenzen aan golfslag/windkracht voor i) veiligheid (varen én aanmeren) en ii) comfort?</p>	<p>Zie antwoord op vraag 13. Er is nog geen definitief ontwerp voor de schepen, dus de exacte grenzen zijn nu nog niet aan te geven.</p>

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>15. De eis voor zeeziekvrij varen is vervangen door een toetsingscriterium (zie p. 55). Er wordt uitgegaan van een maximale golfhoogte van 1,36 meter qua veiligheid. Hoe comfortabel is dat nog? Tot welke golfslaghoogte is het gemiddeld comfortabel?</p>	<p>Zie antwoord op vraag 13 en 14.</p>
<p>16. Op het moment van vervanging van de huidige twee swath-schepen dient volgens de brief rekening te worden gehouden met het afboeken van het saldo van de verkoopwaarde en de boekwaarde van de huidige twee swath-schepen en de aanlandvoorzieningen op dat moment. Op 31 december 2022 was sprake van een boekwaarde van € 11,6 mln. Waarom is er sprake van afboeken? Is de verwachting dat er geen interesse zal zijn voor het overnemen van de Swath-schepen door derden?</p>	<p>De huidige Swath schepen zijn specifiek voor deze vaarroute ontworpen. Gezien de leeftijd van de huidige Swathschepen dient er rekening mee te worden gehouden dat de interesse van marktpartijen gering zal zijn om deze over te nemen hetgeen resulteert in een lagere verkoopprijs. Dit betekent dat op het moment van vervanging van de huidige twee Swath-schepen, rekening dient te worden gehouden met het afboeken van het saldo van de verkoopwaarde en de boekwaarde van de huidige twee Swathschepen en de aanlandvoorzieningen op dat moment.</p>
<p>17. Is er behoefte in de toeristische markt aan inzet van het grote schip als toeristenboot mét voorzieningen? Indien dit nog niet duidelijk is, hoe stelt GS voor dat vast te stellen?</p>	<p>De inschatting is, op basis van de ervaringen van de exploitant, dat hier behoefte aan is.</p>