

Zaaknummer: 359628

Vragen van statenlid dhr. F. Babijn (Partij voor Zeeland) ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de Provinciale Staten van Zeeland 2023 nummer 010.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake artikel Omroep Zeeland d.d. 13 juli 2023: "Vier elektrische boten moeten huidige Westerschelde Ferry vervangen":

(ingekomen: 18 juli 2023)

Vragen aan Gedeputeerde Staten		Antwoorden van Gedeputeerde Staten	
			Aanvullend aan de hierna volgende antwoorden verwijzen wij u naar de informatie die wij u hebben gegeven in de commissievergadering Economie op 8 september 2023.
1.	Waarom heeft uw college ervoor gekozen om de transportcapaciteit van personen en fietsen jaarrond te verlagen, dit ondanks het feit dat er nu in de zomermaanden al regelmatig wachtrijen zijn (zie bijlage)?	1.	In het advies van het onderzoeksbureau wordt de vervoerscapaciteit niet verlaagd. Schepen worden flexibeler inzetbaar, waardoor de capaciteit beter kan worden afgestemd op de vraag. Daardoor kunnen kosten worden bespaard en kan anticiperend onderhoud worden gepleegd. De basiscapaciteit is afgestemd op de bezetting buiten het hoogseizoen, omdat het een veerdienst is die in de eerste plaats voor forensen is bedoeld. Door kleinere schepen in te zetten worden jaarrond kosten bespaard en tegelijkertijd de dienstverlening verbeterd. In het hoogseizoen wordt het grote schip ingezet als aanvulling op de kleinere schepen om aan de piekvraag van toeristen te kunnen voldoen.
2.	Indien uw college bij de keuze blijft om in de toekomst deze veerverbinding met de inzet van vier schepen te gaan onderhouden, wil onze Statenfractie graag vernemen waar u het personeel vandaan gaat halen om deze schepen te bemannen!	2.	In het advies van het onderzoeksbureau wordt met kleinere schepen gevaren waarvoor per schip minder personeel noodzakelijk is dan met de huidige schepen.
3.	(a) In het artikel wordt gedeputeerde van der Maas geciteerd: „Wat ik belangrijk vind is de betrouwbaarheid. Dus dat er weinig uitval is.” Beseft uw college dat met de keuze van de nieuwe type schepen die de verbinding moeten gaan onderhouden (draagvleugelboten en een catamaran) op voorhand al bekend is dat het percentage uitval gaat toenemen, omdat zowel draagvleugelboten als catamarans niet bij storm kunnen uitvaren?	3.	(a) Op dit moment wordt gepland uitval vooral veroorzaakt doordat er op het moment dat één van de twee schepen in onderhoud is, er geen vervangend derde schip beschikbaar is. In de nieuwe situatie komt dit soort uitval alleen nog voor als het grote schip in het hoogseizoen ongepland zou uitvallen. Een grote catamaran kan dusdanig worden ontworpen dat deze kan varen onder zware stormcondities. Daarbij dient echter een zorgvuldige afweging worden gemaakt. Hoe

Vragen aan Gedeputeerde Staten		Antwoorden van Gedeputeerde Staten	
			meer storm een schip aan kan, hoe minder efficiënt deze zal varen.
3.	(b) Waarom heeft uw college, voor een bredere inzetbaarheid (ook bij storm dus), niet opnieuw gekozen voor de inzet van swath schepen? (N.B. Vroeger omvatte het pakket van eisen o.a. een gegarandeerde 'kots vrije' overtocht tot en met windkracht 7!)	3.	(b) Swath schepen zijn bijzonder comfortabel, maar blijken in de praktijk erg duur in het onderhoud en verbruiken veel brandstof. Uit het onderzoek blijkt dat het niet mogelijk is dezelfde type schepen te gebruiken in een Zero Emissie (ZE) - oplossing.
4.	Heeft uw college ook in overweging genomen om tweedehands elektrische schepen, of tweedehands schepen die geschikt zijn voor ombouw op elektrisch aan te schaffen? Zo nee, waarom niet?	4.	Dit is in het onderzoek meegenomen. Er is echter op dit moment nog geen noemenswaardig aanbod van tweedehands elektrische schepen. Tweedehands schepen die wel beschikbaar zijn, zouden slechts een matig alternatief kunnen bieden voor nieuwe schepen. Schepen worden vaak specifiek ontworpen voor een bepaalde taak en omgeving. Er zijn dus weinig schepen die in aanmerking komen om de veerdienst uit te kunnen voeren. Pas in de laatste jaren zijn werven lichtgewicht gaan bouwen omdat dit veel energie bespaart. Dit is noodzakelijk om ZE te kunnen varen.
5.	Graag vernemen wij van uw college hoe het zit met de totale levensduur/inzetbaarheid van de door u voorgestelde opzet met vier schepen van de door u voorgestelde types, afgezet tegen een gelijkwaardige opzet met swath schepen (graag voorzien van een kostenbaten analyse)?	5.	In de berekening wordt uitgegaan van een levensduur van de nieuwe schepen van 20 jaar. Bij de huidige twee swath schepen wordt uitgegaan van een levensduur van 30 jaar.
6.	Heeft uw college er rekening mee gehouden dat de overtocht aan boord van met name de draagvleugelboten zeer oncomfortabel is in vergelijking met de huidige swath schepen; bij geringe golfslag stuiter je namelijk al over het water?	6.	Draagvleugelboten staan naast hun energiezuinigheid juist vooral bekend om het hoge comfort. Dit komt omdat de schepen met de romp boven de golven scheren in plaats van eroverheen te stuiten.
7.	Heeft uw college de aanschaf van een accu aan vaste wal ook ingecalculeerd om een snelle acculaadtijd van de schepen te kunnen garanderen?	7.	Door het adviesbureau is gekeken of een accu aan de vaste wal (een BESS: Battery Energy Storage System) noodzakelijk is om snel te kunnen blijven laden. Na een verkennend gesprek van het adviesbureau met netbeheerder Stedin blijkt dit niet nodig te zijn. Aan beide oevers dient wel een voldoende grote elektrische installatie te worden aangelegd om de schepen direct aan het net te kunnen laden. Gezien de discussie omtrent netcongestie is dit een punt van aandacht.
8.	Ook willen wij van uw college vernemen waarom u, gezien de snelle technologische ontwikkelingen op het gebied van accu's momenteel (solid state accu e.d.), niet gekozen heeft voor schepen voorzien van	8.	Door het adviesbureau is beoordeeld of een waterstof-elektrisch systeem tot de mogelijkheden zou kunnen behoren. Zij komt echter tot de conclusie dat zowel de aanschafkosten van het boordsysteem als de

Vragen aan Gedeputeerde Staten		Antwoorden van Gedeputeerde Staten	
	brandstofcel(len) met waterstof als energiebron, dit ter voorkoming van een investering in “oude achterhaalde technologie”; daar komt nog bij dat Zeeland immers al vol inzet op waterstof voor industriële toepassingen, en het transport van elektrisch levert de komende jaren juist problemen op?		brandstofkosten van een waterstof-elektrisch systeem vele malen hoger zijn. Aan de wal kan daarnaast het probleem optreden dat waterstof vanuit veiligheidsoverwegingen niet getankt mag worden in de buurt van passagiers. Daarbij komt dat bij gebruik van waterstof die opgewekt wordt met groene elektriciteit, zeker 75% van de energie verloren gaat, waar dit met een accu-elektrisch systeem ongeveer 10% is.
9.	Tot slot willen wij van uw college weten of u de gemeenten Vlissingen en Sluis betrokken heeft bij het proces om te komen tot een toekomstbestendige veerverbinding, en zo ja, dan zijn wij er benieuwd naar, of deze beide gemeenten achter de door u voorgestelde keuze staan?	9.	<p>Zoals wij in onze brief “Uitkomsten onderzoek mogelijkheden Zero-Emissieschepen veerverbinding Vlissingen-Breskens na 2027” d.d. 11 juli 2023 hebben aangegeven, heeft een provinciale ambtelijke werkgroep het onderzoek van het adviesbureau begeleid waarbij ambtenaren van de gemeente Sluis en de gemeente Vlissingen vertegenwoordigd waren.</p> <p>Zoals in de brief aangegeven hebben wij op dit moment nog geen definitieve keuze gemaakt en is vervolgonderzoek noodzakelijk. Ook in het vervolgtraject zullen wij beide gemeenten betrekken.</p>

MIDDELBURG, 12 september 2023

Namens fractie: Partij voor Zeeland
statenlid dhr. F. Babijn

Gedeputeerde Staten

Drs. J.M.M. Polman

Drs. M.C.J. Franken