

## Vragen Commissie Economie 8 september 2023

Vragen Hans Rottier (SGP), over Brief GS van 11 juli 2023 over uitkomsten onderzoek Zero Emissie schepen – 358779, agendapunt 7

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
<p>Onderzoeksrapport blz. 41: “Als de snelle dienst 14 dagen per jaar mag uitvallen, komt dat neer op een golfhoogte van 1,36 m “ Is een omgekeerde redenatie: De golfhoogte zelf is bepalend en niet aantal keren uitval en dan terug gaan rekenen naar bij welke golfhoogte we aan 14 dagen komen ? Maximale beschikbaarheid zou het uitgangspunt dienen te zijn. Kan bij slecht weer alleen het grote schip nog varen?</p>	<p>Er is hier bewust geredeneerd vanuit een eis op de inzetbaarheid van schepen bij zwaar weer. Er is een bewuste keuze gemaakt door de stuurgroep om te accepteren dat er op de 14 dagen van het jaar met de zwaarste weersomstandigheden niet door alle schepen gevaren hoeft te kunnen worden. Dit zorgt ervoor dat de technische eisen voor de schepen aanzienlijk minder uitdagend zijn en dat de schepen minder zwaar hoeven te worden uitgevoerd. Dit zorgt ervoor dat deze schepen goedkoper zijn in aanschaf en operatie.</p> <p>Maximale inzetbaarheid kan altijd nog als criterium gesteld worden, maar zal moeten worden afgewogen tegen de kostprijs en efficiëntie van de schepen.</p>
<p>Onderzoeksrapport blz. 51: Er dient een keuze gemaakt te worden tussen inzet als directe OV verbinding of als toeristisch veer. Is deze keuze gemaakt ? Het college lijkt voor te sorteren op beide (3 kleine boten, 1 grote). Graag uw toelichting.</p>	<p>Beide markten zijn van belang voor de exploitatie van het fietsvoetveer. De keuze tussen OV-verbinding en toeristisch veer is met name van belang voor de keuze over het aanbod van voorzieningen op het grote schip. Er wordt in het rapport niet gedomd op een harde keuze voor het volledige fietsvoetveer. De nadere eisen aan de schepen worden in de komende periode verder uitgewerkt. Daarmee is de keuze nog niet gemaakt, en daarnaast is de verwachting dat beide markten elkaar niet bijten qua behoefte aan voorzieningen aan boord van het grote schip.</p>
<p>Brief GS blz. 4 Financieel &gt; Er dient een eenmalige investering van 21 M€ gedaan te worden. (los van huidige boekwaarde 11,6 M€ van de Swath schepen). De indicatie netto besparing nieuwe vloot is 2 M€. Dat betekent dat pas na 10 jaar deze investering financieel rendabel wordt ten opzichte van de huidige schepen. Dat is een risico met een afschrijvingstermijn van 20 jaar. Graag nadere duiding.</p>	<p>Zowel met de huidige vloot als met de nieuwe vloot zal het jaarlijkse operationeel resultaat, zonder exploitatiebijdrage en subsidie van de Provincie Zeeland (jaarlijks 6,1 mln) verlieslatend zijn. Volgens het adviesbureau zal dit tekort met de nieuwe vloot echter € 2,1 miljoen lager uitvallen dan met de huidige vloot.</p>
<p>Brief GS blz. 4 &gt; Aanbevelingen uit het onderzoeksrapport. Inzetbaarheid kleine schepen en rol grote schip (toeristisch en bij veel wind). In hoever is gekeken naar alleen kleine schepen, waarbij in hoogseizoen 4<sup>e</sup> schip een oplossing zou kunnen zijn?</p>	<p>Daar is naar gekeken. Het is een wens van WSF BV en provincie om een schip te hebben dat a) geschikt is voor toeristen, 2) ingezet kan worden bij storm en 3) grote volumes mensen aan boord kan nemen. Daarom is dit schip opgenomen in de vloot. Met alleen kleine schepen zouden waarschijnlijk op piekdagen 5 schepen ingezet moeten worden. Dat is ook mogelijk. Er zal dan geen schip zijn dat op stormdagen kan uitvaren.</p>

Vragen Commissie Economie	Antwoorden
In hoever speelt mee dat het stroomnet in Zeeland vol zit (i.v.m. laadinfrastructuur 1500 kW grote schip, 750 kW kleine schepen) voor de aanpassingen aan land?	Netbeheerder Stedin heeft richting het adviesbureau aangegeven dat de benodigde stroomvraag kan worden aangeleverd. Gezien de discussie omtrent netcongestie is dit een punt van aandacht.