



www.partijvoorzeeland.nl

College van Gedeputeerde Staten
Provinciehuis
Abdij 6
4331 BK MIDDELBURG

Oostburg, d.d. 18-07-2023

Geacht College,

Betreft schriftelijke vragen conform Art. 44 van het Reglement van Orde van het Statenlid François Babijn, PARTIJ VOOR ZEELAND (PVZ), naar aanleiding van artikel Omroep Zeeland d.d. 13-07-2023: „Vier volledig elektrische boten moeten huidige Westerschelde Ferry vervangen” (zie bijlage).

Toelichting

De Statenfractie van de PARTIJ VOOR ZEELAND (PVZ) maakt zich zorgen over de toekomstbestendigheid van het Fiets-voetveer (de Westerscheldeferry) tussen Vlissingen en Breskens en wil voorkomen dat er per abuis een “sterfhuisconstructie” wordt opgetuigd.

Vragen

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)?
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!
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? **(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!)
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?
 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 kosten-baten analyse)?
 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?
 7. Heeft uw college de aanschaf van een accu aan vaste wal ook ingecalculeerd om een snelle acculaadtijd van de schepen te kunnen garanderen?
 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 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?
 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?

In afwachting van uw beantwoording, verblijven wij.

Hoogachtend,

Statenfractie PARTIJ VOOR ZEELAND (PVZ),
François Babijn, Fractievoorzitter

Vier volledig elektrische boten moeten huidige Westerschelde Ferry vervangen

Omroep Zeeland 13 juli, 14:38•3 minuten leestijd

Geen twee, maar vier veerboten tussen Breskens en Vlissingen. En die moeten volledig elektrisch zijn. Het gaat om drie kleinere schepen en één groot schip. Dat is het advies aan de provincie Zeeland voor de toekomst van de Westerschelde Ferry.



De Westerschelde Ferry voor de kust van Vlissingen© Ria Brassier

De twee huidige boten van de Westerschelde Ferry zijn na 2027 aan vervanging toe. De boten zijn te groot voor het aantal mensen die met de boot meegaan in het laagseizoen en de brandstofkosten zijn hoog. Dat zorgt voor flinke verliezen.

Zo werd onlangs duidelijk dat de Westerschelde Ferry in 2022 nog een half miljoen euro verlies maakte. In 2021 was er ook een verlies: 300.000 euro. "Het heeft te maken met de brandstof, die kosten zijn enorm gestegen. En het onderhoud van de schepen, de schepen worden ouder en je krijgt meer mankementen in met name de motoren", zei gedeputeerde Harry van der Maas toen.

Emissievrije schepen

De nieuwe schepen zouden ook 'schoon' moeten zijn, emissievrij. Harry van der Maas vertelde eerder dat hij dat één van de belangrijke punten vindt bij de nieuwe schepen. "Wat ik belangrijk vind is de betrouwbaarheid. Dus dat er weinig uitval is. Het moet schoon zijn, dus zero emissie en flexibel dus dat je weliswaar kleinere boten krijgt maar ook meer waardoor je een been bij kunt trekken als dat nodig is."

Maatwerk

En daarom is er door vier adviesbureaus gekeken naar de wat er mogelijk is. Zij stellen voor om drie kleinere schepen en één groot schip in te zetten. Daardoor kan de vervoerder zich gemakkelijk aanpassen aan de seizoenen: kleinere schepen in het laagseizoen en een groot schip in het hoogseizoen.

De huidige veerboten varen twee keer per uur. Dan kunnen er 180 mensen en 90 fietsen mee met de Westerschelde Ferry. De nieuwe, kleinere schepen kunnen 40 passagiers en 20 fietsen meenemen. De bedoeling is dat er dan twee elektrische schepen drie keer per uur kunnen varen. Het derde kleine schep kan in de tussentijd opladen.

De schepen kunnen ongeveer drie keer heen en weer varen op een volle accu. Met zo'n 50 kilometer per uur vliegt de boot over het water. De overtocht zal dan in totaal zo'n 10 tot 12 minuten duren.

Groot schip

Het grote elektrische schip kan 200 mensen en 100 fietsen meenemen. Het gaat dan om een aluminium catamaran. Dat is een type schip dat twee drijvende delen heeft. De boot blijft stabiel bij slechter weer en kan sneller varen dan normale schepen van dezelfde omvang. Het schip vaart ongeveer 30 kilometer per uur en zal dan zo'n 15 tot 19 minuten doen over een enkele reis.

Niet eerste elektrische boten

In Europa varen meer elektrische veerdiensten. Zo varen er in Noorwegen al zo'n vijftig elektrische veerboten, vaart er in Lissabon sinds april een elektrisch schip over de Taag en vaart sinds 2019 een elektrisch de route tussen de Deense eilanden Ærø and Als. In Noord-Ierland liggen er plannen om volgend jaar een elektrische boot te laten varen tussen Belfast en Bangor.

Financieren of leasen

De provincie zal aan de hand het advies de plannen verder uitwerken. Daarbij wordt ook gekeken of ze de boten zelf zullen aankopen en in eigen beheer houden. Een andere optie is dat de provincie de boten zal leasen of dat het inzetten van de boten eigendom wordt uitbesteed aan een vervoersonderneming.

Kosten

In totaal zal het aanbesteden van de vier boten bijna 21 miljoen euro kosten. De kleinere boten kosten zo'n 4 miljoen euro per stuk. Het grotere schip zal ongeveer 8,5 miljoen euro kosten. Ook moeten de veerhavens, waar de boten aanmeren, aangepast worden. Voor de elektriciteit hoeft er niks aangepast te worden.

Op 8 september bespreekt de commissie economie van de Provinciale Staten de plannen met de Westerschelde Ferry. Dan wordt er meer duidelijk over de toekomst van de veerboten.