

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

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2018 nummer 246.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake Dekking tekort Fietsvoetveer Breskens - Vlissingen

Antwoorden van gedeputeerde staten:

(ingekomen 15 maart 2018)

1. Graag vernemen wij van uw College een eenduidig antwoord op de vraag of tekorten van het Fietsvoetveer gedekt kunnen/mogen worden door de winst van de Westerscheldetunnel en hebben Provinciale Staten hier zeggenschap over? Zo nee, waarom niet?

1. In de tunnelwet Westerschelde d.d. 1 oktober 1998 is vastgelegd dat de exploitatie van de NV Westerscheldetunnel tot 14 maart 2033 zal duren. De Wet bepaalt in art 2.2 dat de reikwijdte van de NV WST alleen voor het tracé geldt (dus niet andere zaken zoals de Westerschelde Ferry) en kent bepalingen over het tarief, maar spreekt zich niet uit over de inzet van dividend. Uw Staten zijn autonoom bevoegd hoe de dividend middelen worden ingezet.

Na 2033 vindt overdracht plaats van de tunnel van de Provincie Zeeland aan het Rijk. De jaarlijks door de NV Westerscheldetunnel uitgekeerde dividenden worden aangewend om een bestemmingsreserve op te bouwen. Uit deze reserve zal de afwaardering van de aandelen worden gedekt op het moment dat de overdracht in 2033 plaats vindt.

In uw vergadering op 13 februari 2015 hebben uw Staten de aandeelhoudersstrategie N.V. Westerscheldetunnel vastgesteld (kenmerk 14019470). In deze strategie is o.a. vastgelegd dat het dividend voor de N.V. Westerscheldetunnel wordt aangewend om de aankoop van de aandelen Westerscheldetunnel, de aanleg van de Sluiskiltunnel en het onderhoud en het beheer van beide tunnels terug te verdienen. Daarnaast wordt een deel van de kosten van de realisatie van de vernieuwde Sloeweg uit het dividend gedekt.

Bij de vaststelling van de uitwerking van de aandeelhoudersstrategie op 30 september 2016 (kenmerk 16012276) hebben uw Staten o.a. besloten te streven naar zo laag mogelijke toltarieven voor de huidige gebruikers. Het inzetten van de dividenden van de NV Westerscheldetunnel ten behoeve van de dekking van het tekort op het fietsvoetveer is in strijd met dit streven.

2. Is uw College met ons van mening dat één van de redenen dat het Fietsvoetveer verlies maakt gerelateerd kan worden aan het feit dat er geen auto's meer mogen worden overgezet en dat deze auto's nu door de Westerscheldetunnel rijden; samengevat dat er een causaal verband bestaat tussen het verlies van het Fietsvoetveer en de winst van de Westerscheldetunnel? Zo nee, waarom niet?
2. Nee. De huidige schepen hebben nooit auto's vervoerd en daar ook geen inkomsten uit ontvangen. De tekorten van de Westerschelde Ferry B.V. worden veroorzaakt door een combinatie van elkaar versterkende factoren: negatieve indexering van de vervoersbijdrage, stijgende kosten voor onderhoud en personeel en teruglopende passages.

MIDDELBURG, 10 april 2018

Namens de fractie van Partij voor Zeeland,

dhr. Babijn

Gedeputeerde Staten,

Drs. J.M.M. Polman
A.W. Smit