



<b>Naam voorstel</b> 14006668	Brief van Statenlid Robesin met verzoek tot interpellatie tijdens de vergadering van PS op 25 april 2014 over de veerdienst Vlissingen-Breskens
Betreft vergadering	PS 14 maart 2014
Te verzenden aan	Statenbreed
Verzenddatum	22 april 2014
Griffier	Peter Joosse   0118 - 63 18 08   p.joosse@zeeland.nl
Statenadviseur	Arendo Schipper   0118 – 63 13 39   a.schipper@zeeland.nl
Verantwoordelijk statenlid	J. Robesin (Partij voor Zeeland)

<b>Inhoudelijk</b>	
Aanleiding	Het verzoek tot interpellatie komt voort uit de berichtgeving in de media over de inschrijvingen voor de aanbesteding van het fietsvoetveer Vlissingen-Breskens en de informatie hierover van GS aan PS.
Kaders	Artikelen 151 en 167 Provinciewet, artikel 43 Reglement van orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten van Zeeland 2012.
Controle	In het verzoek zijn de vragen verwoord.
Uitvoering	n.v.t.
Kosten en dekking	n.v.t.
Overige informatie	
Voorstel	Verzoek behandelen en bij instemming het moment van interpellatie bepalen. Tot op heden zijn de meeste interpellaties gepland na behandeling van de ingekomen stukken en voor de behandeling van de statenvoorstellen.
Resultaat commissiebehandeling	n.v.t.

## Formeel verzoek tot interpellatie van het Statenlid Johan Robesin/PvZ, tijdens de vergadering van Provinciale Staten op vrijdag 25 april 2014.

---

Drs. J.M.M. Polman  
Voorzitter Provinciale Staten van Zeeland

Geachte Voorzitter van PS, Geachte Heer Polman,  
Bij deze richt ik mij tot u met een verzoek tot interpellatie, tijdens de vergadering van Provinciale Staten op vrijdag 25 april 2014. Het onderwerp van de interpellatie is de (zeer) zorgwekkende kwestie veerdienst Vlissingen-Breskens.

### TOELICHTING

*“In Middelburg wordt het voor Zeeuws-Vlaanderen geregeld, alsof we generaliteitslanden zijn.”* Prof. Jaap Schijve uit het West-Zeeuws-Vlaamse Retranchement, slaakte deze verzuchting in de PZC van vrijdag 18 april j.l. Voor alle duidelijkheid: generaliteitslanden waren gebieden die in de tijd van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden onder direct bestuur van de Staten Generaal vielen. Een cynische constatering als die van Prof. Schijve, een man die zeer begaan is met het wel en wee van zijn regio, valt naast vele andere uitingen van grote bezorgdheid en frustratie, voorspelbaar te verwachten als de communicatie tussen bestuur en burger tekortschiet. De massale commotie (denk alleen maar aan de actie op Facebook) van de laatste weken over het mogelijke verdwijnen van de veerdienst Vlissingen-Breskens valt daar goeddeels aan toe te schrijven. Dat is een ernstige zaak, die dringend om duidelijkheid vraagt vooraleer volgende stappen worden gezet. Vandaar deze interpellatie.

Het is niet voor het eerst dat er vanaf deze plek harde noten worden gekraakt over de informatievoorziening vanuit de Abdij, rechtstreeks of via de media. Pleidooien om lessen te trekken uit de diverse processen die communicatief krom en rommelig zijn verlopen, schieten kennelijk hun doel voorbij, hetgeen zeer valt te betreuren, of wordt er door het College en z'n ambtelijke ondersteuning onvoldoende prioriteit gegeven aan de uitvoering van toezeggingen aan Provinciale Staten?

Deze interpellatie is echter niet, zoals een vorige keer wel het geval was, uitsluitend gericht op een mankende communicatie en magere berichtgeving, maar ook op de inhoud.

De kwestie begon met een simpel persbericht op donderdag 10 april j.l., waarin kortweg werd gemeld dat het aanbestedingstraject geen enkele kandidaat had opgeleverd voor de exploitatie van de veerdienst Vlissingen-Breskens na 31 december 2014. Zo'n eerste, negatief bericht zonder verdere toelichting, leidt doorgaans tot een negatieve opinievorming, die lastig is recht te zetten en alleen maar erger wordt naarmate de vervolginformatie discussie en vragen blijft oproepen. Dat is hier jammer genoeg gebeurd. Daarom is het van het grootste belang dat hier en nu voor elke journalist, elke Zeeuwse burger en allen die Zeeland hebben gekozen of kiezen om er te werken, te studeren of vakantie te houden, volstrekt helder wordt wat er precies met de fast-ferry aan de hand is, waar de problemen liggen en hoe die zullen worden opgelost. Over nut en noodzaak van de veerdienst hoeven we het niet te hebben. In het OV van Zeeland is deze een onmisbare schakel, een levensader. Het project Waterdunen is bedoeld om de regio West-Zeeuws-Vlaanderen door het vertrek van de veerdiensten, een nieuwe economische impuls te geven. Haal de fast-ferry weg en de bedoelingen met Waterdunen zijn volstrekt kansloos.

### Inhoud

Als we in de geschiedenis van het fiets-voetveer duiken, is vast te stellen dat er in 1996 een bestuursakkoord is gesloten tussen Rijk, Provincie Zeeland en de N.V. WOV i.o. In artikel 9 van dit bestuursakkoord is geregeld dat de Provincie na opheffing van de veerdienst (lees:PSD) een fiets-voetveer tussen Vlissingen en Breskens zal (doen) exploiteren. Destijds is dit bedoeld om van het Rijk een vergoeding voor deze openbaar vervoer-verbinding te krijgen.

Dat is ook gelukt want binnen het geldende OV-regime kreeg de Provincie een extra vergoeding van het Rijk en sinds 2005 is het veer opgenomen in de z.g. BDU.

Met de aandelenoverdracht van de Westerscheldetunnel in 2009 is ook gesproken over het fietsvoetveer. In die overeenkomst lezen wij dat het artikel 9 uit het bestuursakkoord 2009 onverkort van kracht blijft. Kortom, de Provincie Zeeland is nog steeds gebonden aan de verplichting om het fietsvoetveer in stand te houden. Ik verwijs hierbij naar het bestuursakkoord en de akte van aandelenoverdracht.

De formulering in het bestuursakkoord 1996 leidt voor de Statenfractie Partij voor Zeeland tot de conclusie, dat sprake is van een *verplichtende factor*. Er staat immers een opdracht: de Provincie zal.. De herhaling van die bepaling in de akte van aandelenoverdracht 2009 maakt dat nog sterker. Zou het Rijk op deze bepalingen een beroep doen als PS besluiten het fietsvoetveer te laten vervallen? Het is dan vrijwel zeker dat de extra bijdrage in de BDU dan ook komt te vervallen. Dat er een verplichtende factor is wordt bovendien bevestigd in de notulen van de Statencommissie Verkeer en Vervoer d.d. vrijdag 8 februari 2002, waaruit blijkt dat de Staten zich duidelijk verplicht hebben om de veerdienst hoe dan ook in stand te houden. “Als voorwaarde om in te stemmen met de realisatie van de Westerscheldetunnel”, benadrukte toen onze Statencollega van de VVD, Hans van Geesbergen. Hij zal zich dat ongetwijfeld nog prima kunnen herinneren. Dat de Staten destijds die verplichting op zich hebben genomen, laat dus geen twijfel. Ik ben benieuwd of dat op dit moment nog volledig wordt erkend. Als dat zo is, kunnen we niet anders dan denken en handelen vanuit de situatie dat de veerdienst een kerntaak is van de Provincie. In de PZC van vrijdag 18 april j.l. stond boven een artikel over het fietsvoetveer, dat de huidige portefeuillehouder erkend zou hebben, dat de Provincie vastzit aan het veer. Kan hij bevestigen of dit juist is?

Naast de verschillende vragen in deze toelichting, wil onze fractie nog graag een zo concreet mogelijk antwoord op de volgende tien vragen.

## VRAGEN

1. Waarom is er op donderdag 10 april j.l. door de Provincie een korte persmededeling uitgestuurd, waarin slechts vermeld stond dat de aanbesteding fast-ferry niet één kandidaat had opgeleverd om de veerdienst Vlissingen-Breskens voor een nieuwe periode te exploiteren? “Geen belangstelling voor voortzetting veer Westerschelde”, kopte de krant. “Toekomst van fast-ferry onzeker.” De beer was los, zoals dat heet.
2. Wat was het nut van dit summiere persbericht? Was het tijdstip wel handig en had het bericht niet wat breder getrokken kunnen worden, bijvoorbeeld met de verzekering dat desondanks de veerdienst zelf geen gevaar liep en er andere oplossingen in het verschiet lagen, zoals het volledig (terug) bij de Provincie onderbrengen van de veerdienst?
3. Waarom is dat bewuste persbericht niet naar Provinciale Staten gestuurd, zodat die de boodschap op vrijdagmorgen uit de krant moesten halen? Dat kan toch niet?
4. “Provinciale Staten”, zo meldde de Zeeuwse ochtendpers op zaterdag 12 april j.l., “vindt het onacceptabel dat de veerboot tussen Vlissingen en Breskens verdwijnt. Het regent opeens vragen en meningen. Gedeputeerde zegt, dat er een veerverbinding blijft. Op grond waarvan? Hoe is de Gedeputeerde in deze bewering aangestuurd door de communicatieadviseurs van de Provincie? Of stond hij erop dat naar eigen inzicht te verklaren?
5. De Provincie kan niet garanderen, lezen we later, dat het veer na het aflopen van de concessie op 31 december dit jaar, nog zou blijven varen. Zie de Zeeuwse dagbladers van maandag 14 april. Hoe verhoudt zich dat?
6. Lagen er ja dan nee wellicht meerdere scenario's op de plank, in afwachting van het aanbestedingsresultaat? Of was er eigenlijk nog niet echt over nagedacht, hoe het verder zou moeten en kunnen zonder marktpartij?

7. Is er ja dan nee volgens het College van GS sprake van een harde verplichtende factor om de veerdienst in stand te houden?
8. Wat gaat het College doen als er helemaal geen alternatieven zijn en vastgesteld moet worden dat alle mogelijkheden uitputtend zijn onderzocht? Worden de boten dan stilgelegd of kan Veolia worden overgehaald om onder bepaalde condities nog een poosje door te gaan?
9. Waarom was de aanbesteding niet aantrekkelijk voor de markt? Was er misschien onvoldoende of geen realistische verhouding tussen kosten en baten? Lag de lat-van-eisen misschien te hoog?
10. Heeft het College niet verzuimd zich voldoende rekenschap te geven van een mogelijke impasse, zoals die zich nu voordoet?

■

*( Dit verzoek is ingediend op zaterdag 19 april 2014 om 10.37 uur)*