

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 2016 nummer 048.

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

Antwoorden van gedeputeerde staten:

(ingekomen 21 januari 2016)

- | | | | |
|----|--|----|---|
| 1. | Dhr. Babijn: Graag verneemt de fractie van de (PVZ) van uw college (met terugwerkende kracht tot de ingebruikname van het fietsvoetveer), welk bedrag de Rijksoverheid jaarlijks specifiek voor het fietsvoetveer aan onze provincie Zeeland heeft overgemaakt, alvorens deze "donatie" is opgegaan in de BDU (Brede Doeluitkering) Verkeer en Vervoer. Uiteraard zijn wij ook benieuwd naar de exacte groei van het BDU-budget nadat het onderdeel fietsvoetveer daarin is opgegaan; graag ontvangen wij dus ook op dit punt een nadere specificatie. | 1. | Omdat het fietsvoetveer onder de regeling voor rijksbijdrage openbaar vervoer kwam te vallen, hebben we in 2004 een extra rijksbijdrage gekregen van € 2.485.000, bedoeld als exploitatiebijdrage. Vanaf 2005 is deze bijdrage opgegaan in de Brede Doeluitkering (BDU) en daarmee niet meer geormerkt. De BDU is per 2016 opgenomen in het provinciefonds. Anno 2016 is het oorspronkelijke bedrag door indexatie circa 30% hoger dan het bedrag uit 2004. |
| 2. | Toen Provinciale Staten eind 2014 een Statenvoorstel met een aantal nieuwe varianten m.b.t. de waarborging van de veerverbinding Breskens-Vlissingen werd voorgelegd, was dit met name het gevolg van het gegeven dat Gedeputeerde Staten aan PS als feit presenteerde, dat het verlengen van het contract met Veolia € 800.000,- zou kosten en dat de alternatieven goedkoper uit zouden komen. Heeft het College van Gedeputeerde Staten Provinciale Staten destijds verkeerd voorgelicht of mogen wij deze conclusie niet trekken na uw presentatie van een verlies van 5,1 miljoen euro in het eerste jaar nadat de nieuwe exploitatievorm is doorgevoerd? | 2. | Er is in de commissie geen verlies gepresenteerd. Er is inzichtelijk gemaakt dat de opbrengsten uit kaartverkoop niet toereikend zijn om de kosten voor de exploitatie van de veerverbinding te dekken. Dit is sinds de oprichting van de veerverbinding in 2003 reeds het geval. Daarom is sinds 2003 een exploitatiebijdrage aan de concessiehouder betaald. Het verlengen van het contract met Veolia zou destijds een aanvullende bijdrage van € 800.000,- bovenop de exploitatiebijdrage hebben betekend. De exploitatie van de veerverbinding onder de vlag van de Westerschelde Ferry B.V. maakte het mogelijk om de exploitatiebijdrage gelijk te houden, afgezien van de jaarlijkse indexering. Eén en ander is ook terug te vinden in de meerjarenbegroting van de Westerschelde Ferry B.V., die u onlangs ontvangen heeft. |
| 3. | Met welk bedrag zijn de personeelskosten toegenomen t.o.v. de periode voor overname van de exploitatie door de provincie Zeeland van het fietsvoetveer? | 3. | De salarissen van de medewerkers zijn geïndexeerd conform de afspraken die in de cao zijn vastgelegd. De arbeidscontracten van de medewerkers zijn door de vorige concessiehouder één op één overgedragen aan de Westerschelde Ferry B.V. |

- | | | | |
|----|---|----|--|
| 4. | Deelt uw College onze zorg dat indien het 'serviceniveau' (lees verdere inkrimping aantal afvaarten, eventueel gecombineerd met een tragere busverbinding die meer reistijd vergt en een dan mogelijk verdwijnen van de treinaansluiting in Vlissingen), dat het "krimpgebied" Zeeuws-Vlaanderen mede als gevolg daarvan verder zou kunnen "leeglopen"? | 4. | Onze intentie is om het fietsvoetveer toekomstvast te maken. Het serviceniveau is onderdeel van de afwegingen bij de keuze tussen de verschillende scenario's in de toekomstvisie. |
| 5. | Kan uw College uitgebreid toelichten waarom er bij de exploitatie van het fietsvoetveer (net als bij de N.V. Westerscheldetunnel) wederom "werkzaamheden" worden uitbesteed aan Movenience?; tevens vernemen wij graag de bedragen die hier vanaf de oprichting mee gemoeid zijn. | 5. | De Westerschelde Ferry B.V. heeft in het eerste jaar na oprichting (2015) een aantal overheaddiensten (waaronder P&O, finance en klantenservice) afgenomen bij Veolia, om de overgang van de onderneming zo soepel mogelijk te laten plaatsvinden. Per 01-01-2016 heeft de Westerschelde Ferry B.V. hiervoor een overeenkomst gesloten met Movenience. Dit is volledig in lijn met de afspraak om de relatie met Veolia te beëindigen. Over de inzet van Movenience en de uit te voeren dienstverlening is de portefeuillehouder vooraf gekend. Dit is een onderwerp waar wij als College verder geen rol in spelen, omdat dit binnen het mandaat valt dat de Westerschelde Ferry B.V. als exploitant van het fietsvoetveer heeft. |
| 6. | Kan uw College hard maken dat de afname van het aantal passagiers in 2015 niet te wijten is aan het terugbrengen van de vaarfrequentie van het fietsvoetveer? Graag uw uitgebreide onderbouwing. | 6. | Er is in de reizigersontwikkeling geen correlatie zichtbaar met de vermindering van het aantal afvaarten. Wel is duidelijk dat de jaarlijkse fluctuaties van het aantal reizigers een sterk verband heeft met het weer tijdens het toeristenseizoen. Deze fluctuaties zijn van jaar op jaar groter dan de trendmatige afname van het aantal reizigers vanaf de start van het fietsvoetveer. |
| 7. | Kan uw college becijferen over welk bedrag aan inkomstenderving we praten indien er besloten zou worden tot verdere inkrimping van de vaarfrequentie, eventueel i.c.m. het inzetten van bussen op deze verbindingroute, in ogenschouw nemende de daarmee gepaard gaande verminderde aantrekkelijkheid voor toeristen, woon-werkverkeer en studenten? | 7. | Nee. Om deze verschillende belangen in kaart te brengen en een zorgvuldige afweging van de verschillende scenario's te maken, zijn wij bezig met het opstellen van de toekomstvisie. Hierover heeft u in de afgelopen zitting van de commissie Economie mee kunnen denken. Daarnaast is het onmogelijk om tot een dergelijke berekening te komen, zolang er nog geen besluit genomen is over de wijze waarop het fietsvoetveer na 2018 geëxploiteerd gaat worden. |

MIDDELBURG, 16 februari 2016

Namens de fractie van Partij voor Zeeland,

dhr. Babijn

Gedeputeerde Staten,

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