

Vragen van het statenlid Dhr. M. Bos en dhr. F. Walravens (Forum voor democratie)
ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2021 nummer 186.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake opinie stuk "Wat is het waard om de tunnel tolvrij te maken":

(ingekomen: 16 april 2021)

Vragen aan gedeputeerde staten		Antwoorden van gedeputeerde staten	
1.	Heeft het college kennisgenomen van het opiniestuk "Wat is het waard om de tunnel tolvrij te maken?" in de PZC van 10 april 2021?	1.	Ja, wij hebben kennis genomen van dit artikel.
2.	In het artikel wordt gesproken over de te verwachten toename van vrachtverkeer omdat de route via Zeeland zonder tol niet alleen korter, maar ook goedkoper zal zijn. Kan het college een prognose geven van de te verwachten toename van het vrachtverkeer als gevolg van het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel (waarvan de FVD-fractie overigens vindt dat dit liever vandaag dan morgen plaatsvindt) over de eerste 10 jaren nadat de tunnel tolvrij gemaakt is?	2.	Middels onze brief "Uitkomsten onderzoek tolvrije Westerscheldetunnel" (<i>kenmerk 41087</i>) d.d. 6 april 2021 hebben wij u geïnformeerd over de uitkomsten van de onderzoeken naar een tolvrije Westerscheldetunnel die in opdracht van het Rijk hebben plaats gevonden. Als bijlage bij de betreffende brief hebben wij het rapport "Onderzoek sociale en economische effecten tolvrije Westerscheldetunnel" d.d. 2 april 2021 van het adviesbureau Ecorys en het rapport "Onderzoek financiële mogelijkheden en bekostigingsmodellen" d.d. 1 april 2021 van het adviesbureau Rebel bijgevoegd. In haar rapport concludeert Ecorys dat het aandeel vrachtverkeer op de route door de Westerscheldetunnel in 2030 onder gelijkblijvende omstandigheden maximaal met 41% zal zijn toegenomen (scenario hoog) ten opzichte van de situatie waarin tolheffing blijft gehandhaafd. Het gaat daarbij om bestaand vrachtverkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van een andere route (bijvoorbeeld via Antwerpen). Het basisjaar van de scenario's in het rapport van Ecorys is 2014.
3.	Kan het college een prognose geven over de te verwachten toename van de uitstoot van "stikstof" als gevolg van de toename van het vrachtverkeer?	3.	Uit het onderzoek van Ecorys blijkt niet dat er sprake is van een toename van stikstof door het vrachtverkeer in het gehele onderzochte studiegebied. In het onderzoek neemt het aantal kilometers vrachtverkeer af in het onderzochte studiegebied. Deze afname is ca. 17.000 kilometer/dag. Dit studiegebied omvat geheel Zeeland en delen van Zuid-Holland- Noord-Brabant en België. Er is een verschuiving van routes, waardoor er minder vrachtverkeer omrijdt via Antwerpen en in plaats daarvan gebruik gaat maken van de

Vragen aan gedeputeerde staten		Antwoorden van gedeputeerde staten	
			<p>Westerscheldetunnel. Dat betekent een toename van vrachtverkeer in Zeeland.</p> <p>Door Ecorys is een berekening gemaakt van de afname van luchtvervuiling van vrachtverkeer voor het studiegebied en niet specifiek voor Zeeland. Binnen de luchtverontreiniging is stikstof een component. Er is door Ecorys geen onderzoek gedaan naar de verspreiding en depositie van stikstof langs de deels verplaatste routes.</p> <p>Overigens is met het mogelijk vervroegd tolvrij maken sprake van het eerder optreden van negatieve effecten, die anders in 2033 zouden optreden. Daarbij treden deze effecten geleidelijk op afhankelijk van de toename van het gebruik van de route.</p>
4.	Hoe groot is de (grensoverschrijdende) stikstofbelasting in Zeeland als gevolg van activiteiten in Vlaanderen dan wel België?	4.	Daar kan op dit moment nog geen uitspraak over worden gedaan. Wel is duidelijk dat circa een derde van de totale stikstofdepositie in Nederland afkomstig is uit het buitenland. Op dit moment wordt onderzocht wat de bijdrage per provincie en N2000-gebied is en hoe de verdeling per sector is. De verwachting is dat de uitkomsten van dit onderzoek medio dit jaar bekend zijn. Voor zover provinciaal inzichtelijk kwam de bijdrage uit het buitenland in 2019 in Zeeland voornamelijk uit België.
5.	Hoe verhoudt zich de te verwachten toename in "stikstof" als gevolg van de toename in vrachtverkeer na het tolvrij maken, tegenover de grensoverschrijdende "stikstof" uit België?	5.	Daar kan op dit moment nog geen uitspraak over worden gedaan. Momenteel worden de huidige cijfers over de herkomst van de stikstof en de verdeling daarvan tussen de sectoren geactualiseerd. Op het moment dat deze beschikbaar zijn, is ook het aandeel van België hierin bekend. Zie ook het antwoord op vraag 4.
6.	Verwacht het college dat als gevolg van het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel, er grenswaardes zullen worden overschreden (bv. "stikstof", geluid) waardoor er negatieve effecten ontstaan op economische activiteiten en de leefbaarheid in Zeeland? Zo ja, kan het college deze benoemen?	6.	In haar rapport "Onderzoek sociale en economische effecten tolvrije Westerscheldetunnel" d.d. 2 april 2021 dat uw Staten op 6 april 2021 hebben ontvangen, brengt adviesbureau Ecorys middels een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) de positieve en negatieve effecten van het eerder tolvrij maken van de Westerscheldetunnel in beeld. Negatieve externe effecten van het eerder tolvrij maken van de Westerscheldetunnel zijn: broeikasgasemissies (CO2), luchtvervuiling, geluid en verkeersveiligheid. In het onderzoek van Rebel is niet meegenomen of er grenswaarden worden

Vragen aan gedeputeerde staten	Antwoorden van gedeputeerde staten
	<p>overschreden. Daarbij wordt opgemerkt dat er naast verkeer, meer bronnen zijn die stikstof uitstoten. De ontwikkeling daarvan is ook van belang. Het is dan ook niet mogelijk eenduidig antwoord te geven op de vraag of er negatieve effecten ontstaan op economische activiteiten en de leefbaarheid in Zeeland.</p> <p>Met het mogelijk vervroegd tolvrij maken van de Westerscheldetunnel is sprake van het eerder optreden van mogelijke positieve en negatieve effecten, die anders in 2033 zouden optreden.</p>
<p>7. Mochten er negatieve effecten zijn door de overschrijding van bepaalde grenswaarden dan verwacht de FVD-fractie dat die worden opgelost door Den Haag. Gaan GS deze consequenties en kosten op Zeeland dan ook benoemen in de brief naar de informateur en formateur?</p>	<p>7. In overleg met het OZO zullen wij een tolvrije Westerscheldetunnel onder de aandacht brengen bij de formatietafel, passend bij en in de context met de bredere Zeeuwse lobbyinzet. Doel is om met het nieuwe Kabinet in gesprek te komen waarbij wij bij de implementatie van een eerdere tolvrije tunnel ook aandacht zullen vragen voor de negatieve effecten.</p>
<p>8. In het afgelopen jaar zijn er verschillende bedragen genoemd (ook door GS) voor het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel, o.a. 440 en 400 miljoen, 340 miljoen (Rebel), 265 miljoen (Zeeland Tolvrij).</p> <p>a. Op welk bedrag richten GS zich in de "gepeperde" brief die naar de informateur en formateur gestuurd gaat worden als bijdrage aan de onderhandelingen voor een nieuw regeerakkoord?</p> <p>b. De NV Westerscheldetunnel keert jaarlijks miljoenen aan dividend uit aan de Provincie Zeeland. Die miljoenen vallen straks weg. De FVD-fractie vindt dat een uitgelezen kans om de invoering van ons streven naar een kleinere overheid te versnellen door de tering naar de nering te zetten. Hoe stellen GS zich deze aanpassing voor als het tunneldividend wegvalt?</p>	<p>8. a. Middels onze brief "Uitkomsten onderzoek tolvrije Westerscheldetunnel" (<i>kenmerk 41087</i>) d.d. 6 april 2021 hebben wij u geïnformeerd dat door het adviesbureau Rebel het benodigde bedrag om de tunnel eerder tolvrij te maken is berekend. Volgens Rebel bedraagt dit bedrag per 2022 € 340 mln. Dit door Rebel berekende bedrag is voor ons herkenbaar.</p> <p>Richting uw Staten hebben wij eerder in antwoord op Statenvragen geantwoord dat het tolvrij maken van Westerscheldetunnel ca. € 400 mln. bedraagt (stand begin 2020). Deze kosten nemen als gevolg van de jaarlijkse tolopbrengsten af (ca. € 30 mln. per jaar). Hieruit volgt dat het benodigde bedrag begin 2022 ca. € 340 mln. bedraagt (€ 400 mln. -/ - 2 * € 30 mln.).</p> <p>Door het OZO wordt een brief gezonden naar de formateur waarin een beroep wordt gedaan op het nieuwe kabinet om voldoende financiële middelen ter beschikking te stellen om een volwaardig tolvrije Westerscheldetunnel zo spoedig mogelijk te realiseren. Om dit te bereiken dienen de inkomsten van de tolpassages tot 2033 op een andere wijze te worden vergoed. Op basis van het huidige gebruik gaat het om circa € 30 miljoen per jaar.</p> <p>b. De dividenden vloeien in de bestemmingsreserve Westerschelde en</p>

Vragen aan gedeputeerde staten		Antwoorden van gedeputeerde staten	
			<p>Sluiskiltunnel waarbij sprake is van een gesloten systeem. De dividenden worden met name aangewend om de kosten voor afschrijving, onderhoud en rentelasten van de Sluiskiltunnel, een investering in de Sloeweg, en de investering (inclusief rentelasten) van de aandelen Westerscheldetunnel financieel te dekken.</p> <p>Wij zien geen relatie in het mogelijk wegvallen van deze dividenden en het door u geopperde standpunt om te streven naar de invoering van een kleinere overheid, te versnellen.</p>
9.	<p>De Fvd-fractie was de eerste fractie die het voorstel deed om een tolvrije Westerscheldetunnel aan te dragen als project voor het Nationaal Groeifonds. Waarschijnlijk omdat dit voorstel door het FVD is gedaan, werd het voorstel snel afgedaan als iets dat binnen de regels van het Nationaal Groeifonds onmogelijk zou zijn. Uit de meest recente rapporten over de tolvrije Westerscheldetunnel is gebleken dat GS de Staten hierover verkeerd hebben geïnformeerd. Een tolvrije Westerscheldetunnel blijkt, zoals de FVD-fractie heeft betoogd, wel binnen de beoordelingscriteria van het Nationaal Groeifonds te passen. Zijn GS bereid op hun schreden terug te keren en alsnog het verzoek voor een tolvrije Westerscheldetunnel aan te dragen voor het Nationaal Groeifonds? Zo neen, waarom niet?</p>	9.	<p>Wij kunnen het betoog, dat een tolvrije Westerscheldetunnel binnen de beoordelingscriteria van het Nationaal Groeifonds past, niet onderschrijven. Het Nationaal Groeifonds kent eerst een 'toegangspoort' met knock-out criteria. Wanneer deze allemaal positief zijn, volgt pas de beoordeling door een onafhankelijke beoordelingscommissie.</p> <p>Onder een investering wordt bij het Nationaal Groeifonds vooralsnog niet een andere dekking van een financiering van bestaande infrastructuur verstaan. Met andere woorden op basis hiervan kan dit project niet door de zgn. 'toegangspoort' om beoordeeld te worden. Dit is een knock-out indicator, ongeacht de scores op andere criteria. Dat laat overigens de wens bestaan om de Westerscheldetunnel versneld tolvrij te krijgen. Het National Groeifonds is daar als subsidie-instrument echter niet geschikt voor.</p>

MIDDELBURG, 18 mei 2021

Namens fractie: Forum voor Democratie

Gedeputeerde Staten

Dhr. M. Bos en dhr. F. Walravens

Drs. J.M.M. Polman

A.W. Smit