

Provinciale Staten



Vragen van het statenleden van Hoecke, Eelco, Walravens, Fred en Bos, Martin, ingevolge artikel 44 reglement van orde

AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2020 nummer 159.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde inzake Subsidie Pont Sluiskil:

(ingekomen: 16 december 2020)

Vragen aan gedeputeerde staten		Antwoorden van gedeputeerde staten	
1.	Zien GS het pontje als een sterfhuisconstructie of vinden GS het pontje belangrijk?	1.	In 2018, 2019, 2020 en 2021 heeft de Stichting behoud veerpont Sluiskil subsidie ontvangen van Provincie Zeeland, Rijkswaterstaat, gemeente Terneuzen en het bedrijfsleven ten behoeve van de exploitatie van het pontje. Het pontje is een mooie voorziening voor de omgeving. Daarom heeft GS zich ingespannen om de stichting via deze subsidie de tijd te geven om een toekomstbestendige exploitatie zonder overheidsbijdrage te organiseren.
2.	Kunnen GS aangeven waarom er geen € 50.000 euro vrijgemaakt kan worden voor het pontje, terwijl dit in het belang is van een groot deel van de inwoners van Sluiskil?	2.	De veerverbinding is een lokale vervoersvoorziening, niet zijnde onderdeel van het regionale openbaar vervoer netwerk. Het in stand houden van de veerverbinding is geen wettelijke taak van de Provincie. Het door ontwikkelen van de veerverbinding past wel binnen de doelstellingen om te streven naar slimmere en duurzamere vervoermogelijkheden en rechtvaardigt een éénmalige bijdrage. Daarom hebben GS voor de periode van 2020-2021, waarin Rijkswaterstaat groot onderhoud aan de Sluiskilbrug uitvoert, jaarlijks door middel van een subsidie een bedrag ter beschikking gesteld van € 12.500. Rijkswaterstaat, gemeente Terneuzen en de stichting hebben toegezegd eenzelfde bedrag in te brengen, waarmee de stichting de exploitatie over deze periode kan dekken. Ook uit het bedrijfsleven zijn er door twee partijen toezeggingen gedaan voor een financiële bijdrage over 2020 en 2021. Hiermee heeft de stichting de tijd gekregen om een plan te maken voor een toekomstbestendige exploitatie zonder overheidsbijdrage.
3.	Er is op verzoek van de Provincie door het bestuur onderzoek gedaan naar de	3A.	Binnen de subsidievoorwaarden is de stichting gevraagd om met een

Vragen aan gedeputeerde staten	Antwoorden van gedeputeerde staten
<p>mogelijkheden om elektrisch te gaan varen. Dit kost respectievelijk € 300.000 kost om het pontje om te bouwen of € 700.000 tot € 1.500.000 voor een nieuwe elektrische pont. Daarnaast zijn bij beide opties geschatte exploitatiekosten van € 35.000 p/j.</p> <p>A. Zijn GS het met ons eens dat het dit niet realistisch is om voor een relatief weinig vervuilend pontje dit soort grote bedragen neer te tellen, met in achtneming dat het pontje vaart in een gebied vol met industrie en passerende vrachtschepen die vele malen meer uitstoten.</p> <p>B. Als het pontje 'duurzaam' is en bijv. elektrisch gaat varen, is het dan wel belangrijk genoeg om subsidie te ontvangen?</p>	<p>toekomstbestendig plan te komen voor de duurzame exploitatie van de veerverbinding zonder structurele bijdrage van overheden. Binnen de mobiliteitswereld zijn alle vormen van vervoer aan het verduurzamen. Nieuwe mobiliteitsprojecten die subsidie aanvragen worden in principe getoetst of deze zo duurzaam mogelijk worden georganiseerd. Ook voor deze verbinding zou de optie van elektrische aandrijving onderzocht moeten worden. De kosten die hiervoor gemaakt zouden moeten, moeten passen binnen een toekomstbestendige businesscase.</p> <p>B. De stichting is met het aangaan van de subsidieverplichtingen aan de slag gegaan met een plan voor een toekomstbestendige duurzame exploitatie zonder overheidsbijdrage. Als uit onderzoek blijkt dat dit reëel is en dit vraagt om een voorinvestering in een nieuw elektrisch schip, dan is een bijdrage in deze financiering bespreekbaar. Als dit zou gaan om een eenmalige investering van € 1.5 mln. dan is dit buiten proportie en geen reële oplossing. Een structurele financiering van het veerpont Sluiskil is binnen de afspraken van de subsidievoorwaarden niet aan de orde.</p>
<p>4. Wat vinden GS ervan om de optie waterstof te onderzoeken?</p>	<p>4. Het staat de stichting vrij om dit te onderzoeken. Nogmaals, stichting is op zoek naar een toekomstbestendige duurzame exploitatie zonder overheidsbijdrage.</p>
<p>5. Wat vinden GS van de optie om over te gaan op Biodiesel (er vanuit gaande dat er sprake is van gebruik van reststoffen zoals oud frietvet als grondstof), zodat er de mogelijkheid is om biodiesel duurzaam te gebruiken als CO2 neutrale brandstof. Dit als een goedkoper alternatief op het elektrisch varen?</p>	<p>5. Het bijmengen van Biodiesel gebeurt al in kleine hoeveelheden. Er is nog veel onduidelijk over het gebruik van biodiesel in de scheepvaart vanwege de nattere en koudere omstandigheden dan gebruik van biodiesel voor wegvoertuigen. Ook de impact van het gebruik van biobrandstoffen op de motoren en daarmee extra onderhoud zijn nog niet voldoende uitgezocht. Zonder extra onderzoek kan het dus zorgen voor hogere onderhoudskosten aan de scheidingsmotor en dus extra kosten voor de pont.</p> <p>Het gebruik van biobrandstof is belangrijk voor het afleggen van afstanden (zeescheepvaart en luchtvaart) waar elektrisch op dit moment en in de nabije toekomst nog geen alternatief kan bieden. Biobrandstoffen zijn erg schaars en daarom heeft het niet de voorkeur deze in te zetten voor voer- of vaartuigen waar een elektrisch alternatief wel mogelijk is.</p> <p>Op korte termijn gaan de kosten omhoog omdat biobrandstoffen duurder zijn en naar alle waarschijnlijkheid is het daarna toch</p>

Vragen aan gedeputeerde staten		Antwoorden van gedeputeerde staten	
			<p>nog nodig om over te gaan op een uitstootvrije pont en is het elektrificeren toch noodzakelijk.</p> <p>Vanwege deze overwegingen is het varen op biodiesel geen verstandige keuze voor het pontje.</p>
6.	Het pontje is ook een gedeeltelijke 'back-up' voor RWS bij het onderhoud aan de Sluiskilbrug (gepland in 2022) en de brug van Sas van Gent (2021). Zijn GS voornemens zich hard te maken bij RWS voor een substantiële jaarlijkse bijdrage om het pontje blijvend te laten varen in zowel het belang van RWS als dat van de inwoners van Sluiskil?	6.	Bij het verstrekken van de subsidie over 2020 en 2021 heeft RWS aangegeven dat het een eenmalige subsidie betreft die na deze periode van groot onderhoud niet meer beschikbaar is. Rijkswaterstaat wil geen structurele bijdrage leveren aan het pontje Sluiskil. Als de stichting geen goed plan heeft voor een duurzame businesscase zonder overheidsbijdrage zal de Provincie zich niet inzetten voor een structurele bijdrage van RWS.

MIDDELBURG, 23 februari 2021

Namens fractie: Forum voor Democratie

Gedeputeerde Staten

Eelco Hoecke; Fred Walravens en
Martin Bos.

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