

Aan:
mevrouw W.M. Meeuwissen-Dekker

(i.a.a. de overige Statenleden)

Assen, 9 september 2015

Ons kenmerk 37/4.1/2015003561

Onderwerp: Beantwoording vragen ex artikel 41 Reglement van orde inzake mislopen
subsidie Kornwerderzand en inzake Port of Zwolle

Geachte mevrouw Meeuwissen,

In uw brief d.d. 6 augustus 2015 hebt u een aantal vragen gesteld over het mislopen van de subsidie Kornwerderzand en over Port of Zwolle.

Voorafgaand aan de beantwoording geven wij als achtergrondinformatie een algemene toelichting hierop. Vervolgens geven wij antwoord op de gestelde vragen.

Wij hebben deze beantwoording afgestemd met de colleges van de gemeenten Zwolle, Kampen, Meppel en met de provincie Overijssel.

Achtergrondinformatie Kornwerderzand en Port of Zwolle

Het Rijk investeert de komende jaren fors in verbetering van de waterveiligheid. De Afsluitdijk wordt voor circa € 800 miljoen versterkt (gereed 2023). Renovatie van de sluis bij Kornwerderzand maakt hiervan deel uit. Het vergroten van de sluis en de verdieping van de vaargeul in het IJsselmeer maken hier geen deel van uit. Dit staat daarom op de regionale agenda.

De mogelijkheden en haalbaarheid van de vergroting van de sluis bij Kornwerderzand en de verdieping van de vaargeul in het IJsselmeer worden in de Stuurgroep Kornwerderzand besproken. In deze stuurgroep nemen de provincies Friesland, Flevoland en Overijssel en de gemeenten Harlingen, Súdwest-Fryslân, Urk, Zwolle, Kampen en Meppel deel. Onder regie van de provincie Friesland behartigt de stuurgroep de regionaal economische belangen in de gesprekken met het Rijk over Kornwerderzand.



Port of Zwolle is de naam van het op te richten gezamenlijk havenbedrijf in de regio Zwolle. Dit initiatief is van de colleges van de gemeenten Zwolle, Kampen en Meppel. In juni 2015 heeft besluitvorming in de verschillende colleges plaatsgevonden. In september 2015 zal de besluitvorming in de verschillende gemeenteraden plaatsvinden. Na positieve besluitvorming in de gemeenteraden zal dit ter besluitvorming worden voorgelegd aan de provincies Overijssel en Drenthe.

De gemeenten Zwolle, Kampen en Meppel werken al geruime tijd samen om de logistiek in de regio te versterken. De gemeenten starten een gezamenlijk havenbedrijf dat meer bedrijfsmatig de dienstverlening van de havens van de regio Zwolle wil optimaliseren voor logistieke bedrijven en bedrijven die havengerelateerd zijn. Met een gezamenlijk havenbedrijf wordt de concurrentiepositie van de binnenhavens versterkt. Door de bundeling van krachten worden de groei, werkgelegenheid en gezamenlijke profilering en lobby van de regio bevorderd.

Beantwoording vragen

Vraag 1

Is door Port of Zwolle vooraf rekening gehouden met een eventuele afwijzing van de subsidieaanvraag voor het verbreden van de Kornwerderzandsluizen?

Antwoord 1

Ja. Echter, niet Port of Zwolle heeft van tevoren rekening gehouden met het scenario voor afwijzing van de subsidieaanvraag, maar de partners in de stuurgroep Kornwerderzand.

Als bijdrage in de financiering voor het project Kornwerderzand heeft de provincie Friesland in februari 2015 een TEN-T-subsidieaanvraag van € 56 miljoen ingediend bij de Europese Commissie. Op 14 juli 2015 kreeg Friesland bericht dat deze aanvraag is afgewezen.

De Stuurgroep Kornwerderzand zal de afwijzing nader analyseren en zich beraden op de vervolgstategie.

Vraag 2

Wat zijn de financiële, programmatische en kwalitatieve consequenties van de afwijzing van de subsidieaanvraag voor Port of Zwolle?

Antwoord 2

De afwijzing van de subsidieaanvraag heeft geen directe consequenties voor Port of Zwolle, maar heeft uiteraard wel consequenties voor de financiering van het project Kornwerderzand.

De kosten voor vergroting van de sluis bij Kornwerderzand en verdieping van de vaargeul in het IJsselmeer zijn door de provincie Friesland geraamd op € 138 miljoen. In gezamenlijkheid wordt gezocht naar financieringsmogelijkheden.

Vraag 3

Deelt het college de mening van de VVD-fracties in Zwolle, Kampen, Meppel, Overijssel en Drenthe dat, gezien het grote economische belang voor Port of Zwolle, niet alleen de provincie Friesland, maar ook de aan Port of Zwolle verbonden provincies en gemeenten voortrekkers moeten zijn van het Kornwerderzandproject?

Antwoord 3

Nee. Het Rijk is primair verantwoordelijk voor de sluisen bij Kornwerderzand en de vaargeul in het IJsselmeer. De provincie Friesland heeft het initiatief genomen om de regionaal economische belangen van Kornwerderzand bij het Rijk onder de aandacht te brengen.

Onder regie van de provincie Friesland worden met de partners in de stuurgroep Kornwerderzand de mogelijkheden en haalbaarheid van het project Kornwerderzand onderzocht. Bij dit proces zijn wij als provincies en gemeenten volop aangehaakt.

Vraag 4

Kunt u een programmatisch overzicht/tijdspad geven van de voltooiing van de totstandkoming van het gemeenschappelijk havenbedrijf Port of Zwolle, toegelicht met de bijbehorende economische ambitie en de economische toegevoegde waarde van voltooiing van het Kornwerderzandproject?

Antwoord 4

De colleges van de gemeenten Zwolle, Kampen en Meppel hebben in juni 2015 besloten tot oprichting van het gemeenschappelijk havenbedrijf Port of Zwolle. Uitgaande van een positieve besluitvorming in de gemeenteraden en provincies kan de oprichting formeel plaatsvinden. Alle benodigde documenten en overeenkomsten liggen daarvoor klaar.

Vervolgens zal de komende drie jaar gewerkt worden aan de verdere inhoudelijke stappen, zoals de invulling van het nautisch beheer en gemeenschappelijk beheer en onderhoud. Deze stappen moeten leiden tot een sterk verbeterde concurrentiepositie, die tot uiting komt in behoud en groei van de economie en werkgelegenheid in de regio. Port of Zwolle kan de randvoorwaarden scheppen voor vestiging van nieuwe watergebonden bedrijven en behoud van bestaande bedrijven.

In het kader van een grotere sluis bij Kornwerderzand is in opdracht van de betrokken provincies en gemeenten een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Deze MKBA heeft uitgewezen dat met name voor de scheepsbouwsector een grotere sluis van meerwaarde kan zijn.

Luxe jachten worden nu onafgebouwd of in delen naar buiten gebracht en in de havens van Harlingen, Amsterdam of IJmuiden afgebouwd. Dit heeft consequenties voor de kostprijs. Voor de jachtbouwers heeft een dergelijke aanpak tevens tot gevolg dat toekomstig onderhoud van deze schepen buitendijks wordt uitgevoerd. Voor dit type jachten vindt gemiddeld eens in de zeven jaar een zogeheten 'refit' plaats (groot onderhoud). Deze orders zouden bij een vergrote doorvaart bij Kornwerderzand (deels) ten goede kunnen komen aan de regionale economie.

Daarnaast biedt een grotere sluis mogelijkheden om kleine zeeschepen (shortsea) in de regio te laten komen. Toch blijft het de verwachting dat de grootste goederenstromen west-oost zijn georiënteerd en niet op het Noorden. Dit blijkt uit studies, zoals Panteia (april 2015), waarin staat dat de goederenstroom vanaf de mainports Rotterdam en Amsterdam via het achterland naar Oost-Europa tot 2030 fors toeneemt. De MKBA voor Kornwerderzand wijst dit ook uit: 0,5% van de baten zijn terug te brengen op het goederenvervoer.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, secretaris

coll.



, voorzitter



Aan de voorzitter van Provinciale Staten van Drenthe
De heer J. Tichelaar
Postbus 122
9400 AC Assen

Assen, 6 augustus 2015

Onderwerp: schriftelijke vragen ex artikel 41 Reglement van Orde Vergadering Provinciale Staten inzake de misgelopen subsidie van €56.000.000,- voor Port of Zwolle.

Geachte voorzitter,

'Port of Zwolle ziet 56 miljoen ontglippen', kopte De Stentor op 28 juli jl. naar aanleiding van de afgewezen subsidieaanvraag van de aan het IJsselmeer gelegen provincies en gemeenten bij de Europese Unie. De subsidie zou bedoeld zijn voor verbreding van de Kornwerderzandsluizen in de Afsluitdijk. Hierover stellen de VVD-fracties in de gemeenteraden van Zwolle, Kampen, Meppel en de VVD in de Provinciale Staten van Overijssel en Drenthe hun colleges schriftelijke vragen.

Namens de Port of Zwolle-gemeenten meldt een woordvoerder dat 'de afwijzing teleurstellend is, maar geen reden om het bijtje erbij neer te gooien (...) dit project is nu afgewezen mede omdat andere projecten verder waren in de uitvoering'¹. De VVD-fracties in de gemeenteraden van Zwolle, Kampen, Meppel en de VVD in de Provinciale Staten van Overijssel en Drenthe hechten grote waarde aan het economisch belang van Port of Zwolle. Zeker nu het kabinet wil dat steeds meer goederentransport van de weg naar transport over water en spoor gaat. Daarom stellen alle fracties hun colleges de volgende vragen:

1. Is door Port of Zwolle vooraf rekening gehouden met een eventuele afwijzing van de subsidieaanvraag voor het verbreden van de Kornwerderzandsluizen;
2. Wat zijn de financiële, programmatische en kwalitatieve consequenties van de afwijzing van de subsidieaanvraag voor Port of Zwolle;
3. Deelt het college de mening van de VVD fracties in Zwolle, Kampen, Meppel, Overijssel en Drenthe dat gezien het grote economische belang voor Port of Zwolle niet alleen de provincie Friesland, maar ook de aan Port of Zwolle verbonden provincies en gemeenten voortrekkers moeten zijn van het Kornwerderzandproject;
4. Kunt u een programmatisch overzicht/tijdspad geven van de voltooiing van de totstandkoming van het gemeenschappelijk havenbedrijf Port of Zwolle, toegelicht met de bijbehorende economische ambitie en de economisch toegevoegde waarde van voltooiing van het Kornwerderzandproject?

Met vriendelijke groet,

Namens de VVD Statenfractie,

Willemien Meeuwissen

¹ 'Balen om mislopen EU-miljoenen'. In: De Stentor, 28 jul. 2015