

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan:
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
19 maart 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/MDV/BMD/U.03.00338	2020308240
Onderwerp	
kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hieronder volgen de antwoorden op de vragen van het lid Gerkens over het aanbesteden van veerdiensten. Ten behoeve van een logische opbouw van mijn betoog begin ik met de beantwoording van vraag 2.

2. Deelt u de mening dat de veerponten naar de Waddeneilanden niet gezien kunnen worden als een normale openbaarvervoerverbinding, omdat er immers geen reëel privé-alternatief mogelijk is? Kunt u uw antwoord toelichten?
2. De Waddenveren kunnen niet beschouwd worden als openbaar vervoer in de zin van de Wet en het Besluit personenvervoer 2000 (zie art. 1 Wp2000 en art. 7 Bp2000). Dit neemt niet weg dat de veren een met het openbaar vervoer vergelijkbare functie vervullen.

De overheid heeft een verantwoordelijkheid voor de verbinding van de Waddeneilanden met het Nederlandse vasteland. Ook de bewoners van de eilanden moeten immers volwaardig kunnen deelnemen aan onze samenleving. De ontsluiting van de Waddeneilanden vindt plaats via veerdiensten, die worden geëxploiteerd door private exploitanten. De bewoners van de Waddeneilanden hebben inderdaad niet of nauwelijks een mogelijkheid om op eigen gelegenheid naar het vasteland te reizen.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

Over diverse aspecten van de veerdiensten (dienstregeling, tarieven) zijn afspraken gemaakt in convenanten tussen het Rijk, de gemeentebesturen van de Waddeneilanden en de exploitanten. Alle partijen zijn tevreden over het vervoer zoals dat nu plaatsvindt, maar er doet zich een aantal ontwikkelingen voor die de huidige situatie dreigen te verstoren en die van invloed zouden kunnen zijn op de continuïteit van de verbindingen:

- Er bestaat op een aantal punten inmiddels een zekere spanning tussen de bestaande convenanten en de huidige Europese en nationale wet- en regelgeving op het gebied van steun en mededinging.
- De voorwaarden waaronder de exploitanten op dit moment gebruik maken van de haveninfrastructuur van het Rijk staan wellicht op gespannen voet met Europees beleid omdat de exploitanten tot nu toe niet of nauwelijks een gebruiksvergoeding betalen die volgens het Europees beleid in dit soort situaties in verschillende sectoren verplicht is.

Het middel van de convenanten voldoet dus niet meer om het doel (continuïteit van adequate veerverbindingen) te bereiken. Bij het zoeken naar een beter middel hanteer ik onder andere de volgende uitgangspunten:

- De Waddenveren worden beschouwd als schakels in het wegennet;
- De overheid is verantwoordelijk voor het waarborgen van veilige, betrouwbare verbindingen met voor de eilandbewoners redelijke tarieven;
- De wijze waarop de Waddenveren worden geregeld, moet voldoen aan nationale en Europese wet- en regelgeving;
- De overheid heeft niet het streven om aan de Waddenveren te gaan verdienen, maar wel om in redelijkheid kosten te verdelen;
- Het is niet gewenst dat er concurrentie op het water ontstaat;
- Er moet een oplossing worden geboden voor de problematiek van de overgang van personeel, materieel en andere activa naar een eventueel nieuwe vervoerder.

In theorie zijn er 3 structurele alternatieven denkbaar voor de convenanten:

- a. De overheid (Rijk, provincie of gemeente) neemt alle activa van de exploitanten over en gaat zelf de veren exploiteren;
- b. De overheid (Rijk, provincie of gemeente) sluit contracten met de exploitanten, na een te houden aanbesteding of veiling of na onderhandse gunning;
- c. De overheid (Rijk, provincie of gemeente) verleent concessies voor het vervoer naar de Waddeneilanden. Een concessie maakt het mogelijk om exclusieve rechten te verlenen in combinatie met een aantal verplichtingen voor de vervoerder.

In deze optie moeten de wie-, hoe- en wat-vraag nader worden onderzocht.

- *Wie*: een concessie kan verleend worden door het Rijk of, na decentralisatie, door provincie of gemeente.
- *Hoe*: een concessie kan openbaar aanbesteed worden (zie het stads- en streekvervoer), maar ook ondershands gegund (zie NS) of geveild (zie benzinstations).
- *Wat*: een concessie voor een Waddenveer moet in elk geval het exclusieve recht bevatten om het vervoer van het vasteland naar een Waddeneiland

te verrichten en de plicht om een bepaald niveau (kwalitatief en kwantitatief) van vervoer te bieden, maar wellicht ook het recht om daartoe gebruik te maken van gronden, infrastructuur en andere zaken die primair noodzakelijk zijn voor het exploiteren van de verbinding en de plicht om de tot de concessie behorende zaken zorgvuldig te beheren en te onderhouden (de huidige convenanten betreffen uitsluitend het vervoer en niet het gebruik van de infrastructuur).

1. Is het waar dat er binnenkort een contract voor de komende 10 jaar wordt gesloten met de veerdienstexploitanten bij de Waddeneilanden? Zo ja, waarom gaat u hiertoe over? Zo neen, hoe wordt deze dienst de komende jaren geëxploiteerd?
1. Ik ben bezig de bovengenoemde alternatieven te analyseren om tot een goede keuze te komen. Daarover voer ik op gezette tijden overleg met de gemeentebesturen van de Waddeneilanden en met de rederijen die de Waddenveren nu exploiteren.

Een definitieve oplossing zal een aantal jaren tijd kosten, want er moet (afhankelijk van de gekozen richting) veel gebeuren. Ik geef er de voorkeur aan daar niet op te wachten en al op korte termijn iets te doen aan de huidige convenanten. Ik ben voornemens met de huidige exploitanten nieuwe convenanten af te sluiten waarin de problemen met de huidige convenanten al zo veel mogelijk worden weggenomen. De duur van de nieuwe convenanten zou 10 jaar kunnen zijn. In deze periode kan zorgvuldig een definitieve nieuwe systematiek worden uitgewerkt.

3. Waarom wordt met ingang van dit nieuwe contract een gebruiksvergoeding gevraagd aan de veerdienstexploitanten? Klopt het dat deze vergoeding eerder niet geheven werd omdat een veerdienst een ontbrekende schakel in het vervoer is? Wat is hier aan veranderd? Welk effect zal dit hebben op de tarieven voor de passagiers? Kunt u uw antwoord toelichten?
3. De EU stelt voor steeds meer sectoren regels die overheden verplichten aan private partijen een vergoeding te vragen voor het gebruik van infrastructuur die eigendom is van die overheden. We kennen die verplichting bijvoorbeeld al voor het spoor en er is een verplichting aanstaande voor grotere zeehavens. Hoewel deze nieuwe verplichting niet rechtstreeks van toepassing is op de Waddenveren, vind ik het verstandig om te anticiperen op mogelijke acties vanuit Brussel en te overwegen of een gebruiksvergoeding ook voor de Waddenveren niet op zijn plaats zou zijn.

Op dit moment is het zo dat de exploitanten niet of minimaal betalen voor het gebruik van de infrastructuur van het Rijk.

Ook het al of niet heffen van een gebruiksvergoeding is iets wat ik nog nader wil bekijken. Ik ben nog niet toe aan een beslissing. Ik kan dus ook nog niets zeggen over eventuele effecten op de tarieven.

4. Vindt u het verantwoord dat vooruitlopend op de aanbesteding de veerdienst-exploitanten noodgedwongen kostenbesparend moeten gaan werken? Kunt u uitsluiten dat hierdoor de kwaliteit en service in het geding komen? Zo ja, wat voor garanties kunt u geven? Zo neen, wat voor maatregelen gaat u hiertegen nemen?
4. De veerdienstexploitanten zijn gewone, private ondernemingen en zullen dus net als alle andere bedrijven altijd kritisch naar hun kosten kijken. Het is mij niet duidelijk waarom ze nu ineens noodgedwongen kostenbesparend zouden moeten gaan werken.

In de huidige convenanten staan afspraken over de kwaliteit en service. Dat zal ook in de nieuwe convenanten het geval zijn. Aan die afspraken moeten de exploitanten zich houden. Volgens mij zijn de kwaliteit en service dus niet in het geding en zijn er aanvullend op de convenanten geen garanties of maatregelen van mijn kant nodig.

5. Deelt u de mening dat dit een zinvolle bijdrage is aan de verbetering van het openbaar vervoernetwerk? Kunt u dit antwoord toelichten?
5. Zoals gezegd kunnen de Waddenveren niet tot het openbaar vervoer gerekend worden, maar vervullen ze wel een vergelijkbare functie. Net als in het openbaar vervoer vind ik dat het bij de Waddenveren maatschappelijk van belang is dat er zo goed mogelijk vervoer is tegen zo laag mogelijke kosten. Het is zinvol te bezien hoe dit bewerkstelligd kan worden.
6. Deelt u de mening dat de exploitatie door de gebruikers van de veerdienst Den Helder – Den Burg, die nu aandeelhouders van de TESO zijn, een betere garantie biedt op een echte openbaarvervoerverbinding dan een commercieel bedrijf? Kunt u uw antwoord toelichten?
6. Ik heb geen aanwijzingen dat de veerdienst naar Texel, waar de aandeelhouders tevens gebruikers zijn, beter functioneert dan de veerdiensten naar de andere Waddeneilanden, waar de aandeelhouders niet noodzakelijk tevens gebruikers zijn. Ik ben het dan ook noch eens, noch oneens met de in de vraag aan mij voorgelegde mening.

Wel vind ik dat bij beslissingen over de Waddenveren, hoe en door wie die ook genomen worden, terdege rekening moet worden gehouden met de belangen van de eilandbewoners. Daarover moeten goede afspraken worden gemaakt, ongeacht of deze worden vastgelegd in convenanten, contracten of concessies.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer