

Vergaderjaar 2008–2009

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 275

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 23 december 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de regering naar aanleiding van de brief van 22 augustus 2008 inzake marktconforme vergoeding voor de aanleginrichtingen van Waddenveren (Kamerstuk 23 645, nr. 235).

De regering heeft deze vragen beantwoord bij brief van 22 december 2008.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP),
Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA),
Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA),
Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp
(CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boel-
houwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP),
Cramer (CU), Roemer (SP), Koppejan (CDA),
Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke
(VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD),
Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe
(CDA) en Vacature (VVD).

Plv. leden: Van Gent (GL), Van der Vlies (SGP),
Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA),
Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya
(D66), Sterk (CDA), Neppéus (VVD), Dijssel-
bloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink
(PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van
Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA),
Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme
(PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van
Heugten (CDA) en De Krom (VVD).

1

Op basis van welke Europese regelgeving is de huidige situatie – waarbij de waddenveren gebruik maken van staatseigendom – verboden?

Het om niet dan wel tegen een te lage vergoeding gebruik maken van aanleginrichtingen, die eigendom zijn van de Staat, kan een zeker voordeel opleveren voor bepaalde ondernemingen. Dit voordeel kan leiden tot overtreding van Europese regelgeving op het gebied van steun en mededinging. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft reeds in 2003 opgemerkt als antwoord op vragen van het lid Gerkens (SP) (ingezonden 5 maart 2003, nr. 972, Vergaderjaar 2002–2003) dat hij wenste te anticiperen op mogelijke acties vanuit Brussel.

2

Is bekend hoe andere Europese landen omgaan met het gebruik van aanleginrichtingen door veerdiensten? Zo ja, hoe gaan deze landen om met dezelfde Europese regelgeving?

Er zijn weinig vergelijkbare veerdiensten in Europa. Het is wel bekend dat er bij de Duitse waddenveren ook betaald wordt voor het gebruik van de infrastructuur in de havens, die eigendom van de overheid zijn. Echter, in Duitsland is sommige infrastructuur ook in particulier eigendom.

3

Kunt u aangeven in hoeverre de huidige situatie – waarin er volgens u nu al subsidiëring zou plaatsvinden – binnen Europa tot problemen leidt? Welke consequenties heeft de huidige situatie in relatie tot genoemde Europese regelgeving?

Zie mijn antwoord op vraag 1. De huidige situatie waarin de rederijen praktisch om niet gebruik maken van de aanleginrichtingen zou een voordeel voor deze rederijen kunnen opleveren. Om zeker te zijn dat dit mogelijke voordeel niet tot ongeoorloofde steun leidt, wil ik een marktconforme vergoeding rekenen voor het gebruik van de aanleginrichtingen. Om een mogelijk voordeel weg te nemen is ervoor gekozen om een marktconforme vergoeding te vragen voor het gebruik van de aanleginrichtingen. Hiermee wordt het (eventuele) op geld waardeerbaar voordeel voor de rederijen teniet gedaan.

De dienst Domeinen is bevoegd om een vergoeding te vragen voor het gebruik van zaken in eigendom van het Rijk. Daarbij moet Domeinen voldoen aan de Europese regelgeving ter voorkoming van staatssteun (zie het rapport Handreiking grondtransacties en staatssteun dat onder coördinatie van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties door een interdepartementale werkgroep op 29 mei 2005 is uitgebracht).

4

In het algemeen overleg van 27 mei met de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (23 645, nr. 224) werd gemeld dat in de toekomst niet betaald zou worden vanwege een exclusief gebruik, maar vanwege een particulier gebruik. In de brief van de staatssecretaris Financiën d.d. 22 augustus 2008 staat dat de inrichtingen in gebruik worden gegeven gedurende zogenaamde bloktijden. Op andere momenten kan er dan medegebruik door derden plaatsvinden. Is hier daarmee niet alsnog sprake van exclusief gebruik?

Op dit moment vindt er naast de uitvoering van de openbare-dienstcontracten medegebruik plaats. Deze contracten zijn niet exclusief. Er wordt betaald voor de tijd dat een rederij gebruik maakt van de aanleginrichtingen.

In de toekomst zal er met de concessiesystematiek een concessie met exclusief recht voor openbaar personenvervoer worden gegund. Medegebruik vindt dan in beperktere mate plaats, bijv. voor goederenvervoer. De concessiehouder zal echter blijven betalen voor de tijd dat hij daadwerkelijk van de aanleginrichting gebruik maakt.

5

Waarom zijn tot op heden alleen gesprekken gevoerd met een beperkt aantal rederijen?

Er zijn door Verkeer en Waterstaat gesprekken gevoerd met alle huidige gebruikers in het kader van de totstandkoming van de openbare dienstcontracten. Indien dit overleg tot overeenstemming heeft geleid over deze openbare dienstcontracten, is door Domeinen het overleg geopend over de te sluiten overeenkomst voor gebruik van de aanleginrichtingen. Met de rederijen die varen onder de medegebruikregeling, zoals vastgesteld in de openbare-dienstcontracten, is ook overleg gevoerd over een overeenkomst.

6

Zal een mogelijk nieuwe regeling uniform gelden voor alle rederijen?

Een mogelijk nieuwe regeling zal uniform voor alle rederijen gelden. Voor wat betreft de overeenkomsten voor de aanleginrichtingen met de dienst Domeinen zijn er afhankelijk van het object en de concrete omstandigheden uiteraard variaties in de tegenprestatie, doch de systematiek is dezelfde.

7

Welke tarieven zullen in rekening gebracht worden en welke consequenties kan dit hebben voor de bereikbaarheid van de eilanden?

Met de partijen van de openbare dienstcontracten zijn afspraken gemaakt over een minimum dienstregeling. Volgens het openbare dienstcontract moeten tariefstijgingen met de contractpartijen worden besproken. In de toekomstige concessie zullen afspraken m.b.t. de tarieven worden gemaakt om de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de eilanden te waarborgen.

Wat betreft de door Domeinen te hanteren tegenprestatie heb ik u reeds geïnformeerd in mijn brief van 22 augustus 2008. Het is nog onduidelijk of en hoe deze vergoeding door de rederijen zal worden doorberekend aan de gebruikers.

8

U geeft in uw brief aan dat in ambtelijk overleg met VenW is bepaald dat de gebruikersvergoeding wordt gebaseerd op een minimale bezettingsgraad van 50%. De gebruiksvergoeding dekt de helft van de kosten voor beheer en onderhoud. Zal de Dienst Domeinen de resterende 50% betalen? Is hier dan niet alsnog sprake van subsidiëring, en dus van staatssteun?

Destijds is overwogen dat de aanleginrichtingen voor 100% feitelijk in gebruik zullen zijn (dag en nacht) bij de rederijen, tenzij medegebruik door derden mogelijk is.

Voor de berekening van de vergoeding is uitgegaan van het aantal afvaarten op basis van de dienstregeling, waarbij per afvaart een venstertijd van ca. 1,5 uur werd genomen; binnen deze tijd is de kade voor de rederij gereserveerd. Ook de uren voor spoedeisend vervoer in avond en nacht worden meegeteld.

Het aldus berekende aantal gebruiksuren werd gedeeld door het totaal aantal uren per jaar, hetgeen dan resulteert in een bezettingspercentage. Voor de totale kosten van beheer en onderhoud van de aanleginrichtingen is daarbij in februari 2006 in ambtelijk overleg – en rekening houdend met de wens van de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat – op dit punt besloten om uit te gaan van het feitelijk aantal gebruiksuren, met een minimum bezettingspercentage van 50%. Dit is aan alle gemeenten medegedeeld.

Het resterend percentage kan eventueel worden benut voor medegebruik door derden of blijft onbenut en dus voor rekening van de Staat. De door de reders te betalen gebruiksvergoeding komt ten gunste van de algemene middelen.

In dit verband is geen sprake van een vorm van subsidiëring of staatssteun, omdat het niet mogelijk zal zijn om de aanleginrichtingen doorlopend te bezetten. De gevolgde vergoedingssystematiek is naar onze mening geobjectiveerd op basis van ambtelijke taxaties en is marktconform.

Voor sommige rederijen ligt dit percentage dus hoger dan de voormelde 50%. Soms is medegebruik door derden om praktische en technische redenen zelfs geheel niet mogelijk omdat de aanleginrichting doorlopend bezet is; in dat geval wordt uitgegaan van een bezettingsgraad van 100%.

9

U geeft aan dat bij een hogere bezettingsgraad de gebruiksvergoeding omhoog zal gaan. Voor een hogere bezettingsgraad moet er sprake zijn van groei van de waddenveerdiensten. Wat zijn de verwachtingen over de groei van deze waddenveren?

Uitgangspunt voor de dienstverlening van de rederijen zijn de afspraken van het openbare-dienstcontract. Wanneer de vraag vraagt om een verhoging van het aantal afvaarten, is daar ruimte voor. De trend over de afgelopen jaren geeft echter geen aanleiding om te verwachten dat het aantal overtochten sterk zal groeien.

10

Wanneer verwacht u dat de bezettingsgraad van de aanleginrichtingen 100% zal zijn, waardoor de gebruiksvergoeding alle kosten dekt?

Met verwijzing naar het antwoord op punt 8 wordt opgemerkt dat de bezettingsgraad nimmer de 100% zal benaderen, omdat er nu eenmaal 's nachts geen markt is voor personenvervoer.

11

Bij derden die gebruik willen maken van de aanleginrichtingen is sprake van incidenteel gebruik («geringe hoeveelheden uren»), of van een eigen dienstregeling. Kunt u aangeven vanaf welk urenaantal er sprake is van een dienstregeling?

Het urenaantal speelt geen rol bij het vaststellen van een dienstregeling. Van belang is dat het voor de gebruiker van tevoren middels een gepubliceerd schema duidelijk is wanneer er een afvaart zal zijn.