

Vergaderjaar 2008–2009

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 290**

## **LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN**

Vastgesteld 29 april 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup>, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over de brief van 13 maart 2009 inzake Ontwerp-besluit houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met de invoering van concessies voor het personenvervoer van en naar de Waddeneilanden (Kamerstuk 23 645, nr. 286).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 28 april 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,  
Jager

De griffier van de commissie  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (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) en de Rouwe (CDA).  
Plv. leden: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Dijsselbloem (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) en Van Heugten (CDA).

1

*Hoe is aan de inspanningsverplichting invulling gegeven om tot concessie-systematiek voor de waddenveren te komen?*

Met het nu voorliggende ontwerp-besluit wordt invulling gegeven aan mijn inspanningsverplichting om tot een concessiesystematiek voor de waddenveren te komen. Met het ontwerp-besluit worden bepalingen uit de Wet personenvervoer2000 en het Besluit personenvervoer2000 van overeenkomstige toepassing verklaard. Hiermee wordt een wettelijke grondslag gecreëerd om voor het personenvervoer van en naar de Waddeneilanden concessies te verlenen.

2

*De verbinding naar Texel, verzorgd door TESO, wordt buiten de scope van deze wijziging gehouden vanwege de inspraakmogelijkheden van de aandeelhouders en de uitgangspunten in de statuten. Heeft u onderzocht hoe TESO zich aan die afspraken houdt? Kunt u in uw antwoord ook ingaan op de vraag waarom TESO aangeeft in haar jaarverslag 2008 over een bijzonder grote reserve te beschikken?*

Zoals in het Algemeen Overleg van 27 mei 2008 is aangegeven, is de verbinding van en naar Texel op een unieke manier geregeld. Uw commissie heeft toen ingestemd met de uitzonderingspositie voor de verbinding naar Texel. Het is aan de aandeelhouders om er op toe te zien dat rederij TESO NV. zich aan de statuten houdt. Afspraken over het aanhouden van en de omvang van een reserve vallen daar ook onder. Ik heb geen aanwijzingen dat dit niet zou gebeuren.

3

*Zijn het bedrijfsleven, vrachtvervoerders en andere partijen, die geen aandeelhouders zijn, ook gehoord over het besluit om de verbinding naar Texel buiten beschouwing te laten in dit verband? Hoe staat het met hun inspraakmogelijkheden?*

In aanloop naar het debat met de vaste kamercommissie VenW op 27 mei 2008 heb ik vele brieven ontvangen van verschillende instanties op Texel. Deze instanties verzochten mij unaniem om een uitzondering in het ontwerp-besluit voor de verbinding naar Texel te maken. Onder andere de afdeling Texel van de Koninklijke Horeca Nederland, de Texelse vereniging van logiesverstrekkers, de Texelse hotelvereniging en het Texels verbond van ondernemers hebben aangegeven dat zij een uitzondering op de concessiewetgeving voor de verbinding naar Texel wensten. Een overgroot deel van het Texelse bedrijfsleven heeft dus te kennen gegeven achter deze uitzondering te staan. Ook daarom vind ik de uitzonderingspositie voor TESO NV gerechtvaardigd.

4

*Kunt u aangeven in hoeverre het mogelijk is om af te zien van openbare aanbesteding?*

De PSO-verordening, 1370/2007 biedt een mogelijkheid voor het onderhands gunnen van kleine openbare-dienstcontracten, die de vorm aan kunnen nemen van een concessie voor openbaar personenvervoer. De verordening kan ook van toepassing worden verklaard voor openbaar personenvervoer over water. Dit wordt expliciet mogelijk gemaakt voor de gunning van de eerste concessie voor de veerverbindingen van en naar de Waddeneilanden.

5

*Waarom hecht u er aan om de concessieverlening voor de waddenveren met een aanbesteding te regelen, terwijl het momenteel prima verloopt?*

Doel van de concessiewetgeving is het waarborgen van een continue en betrouwbare verbinding tussen vaste land en vier Friese Waddeneilanden. De waddenveren vormen de enige verbinding met het vaste land en een levensader voor de eilanden. De Waddengemeenten hebben aangegeven dat zij een concessiesystematiek wensen om de verbindingen te borgen. Door het gunnen van een exclusief recht wordt de vervoerder in staat gesteld om onrendabele perioden te overbruggen met de inkomsten uit het rendabele seizoen. De concessiesystematiek zorgt voor concurrentie om in plaats van op het water. De concessie wordt op termijn periodiek betwistbaar, zodat er wel concurrentie plaatsvindt op de diensten.

6

*Waarom wilt u enkel de eerste concessie onderhands gunnen? Zou een onderhandse gunning bij goede prestaties niet sowieso mogelijk moeten zijn?*

De eerste concessie is te zien als overgang naar een ander systeem. Daarna ligt aanbesteding in de rede om een prikkel te kunnen geven zodat reders blijven werken aan een kwalitatief goede verbinding tegen redelijke tarieven. Door concurrentie om de markt toe te staan wordt de zittende reder geprikkeld om een kwalitatief goede bieding te doen, wil hij zijn concessie behouden. De reder die de beste kwaliteit levert tegen redelijke tarieven, zal de nieuwe concessie winnen. Als de zittende reder goed zijn best doet heeft hij even veel kans om deze concessie voor een volgende maal te winnen.

7

*Op welke manier geeft u met dit Besluit een kans aan nieuwe vervoerders in handen van bewoners van een Waddeneiland?*

Dit Besluit geeft de mogelijkheid om aan een reder per eiland een concessie te verlenen. Er is een voornemen de eerste concessie aan de zittende reders te gunnen. Een volgende concessie wordt aanbesteed en staat dan open voor iedere nieuwe vervoerder die daarop in wil schrijven.

8

*Waarop zijn de tarieven van € 45,- en € 18,60 gebaseerd?*

De tarieven die zijn gehanteerd voor de berekening van de administratieve lasten van dit voorstel, zijn vastgesteld in de nulmeting, die voor de administratieve verplichtingen uit de Wp2000 is opgesteld. Deze nulmeting is opgesteld voor het berekenen van de administratieve lasten voor burgers en bedrijfsleven, die voortvloeien uit nieuwe wetgeving of wetswijzigingen.

9

*Hoe heeft de concessietermijn van 15 jaar in de praktijk uitwerking gehad? Waarom geeft u later aan dat de concessies gemiddeld voor 10 jaar worden uitgegeven?*

De termijn van 15 jaar is de maximum concessietermijn. De eerste concessie zal, vanwege gedane langlopende investeringen in materieel door de rederijen met wie een openbare-dienstcontract is gesloten, voor 15 jaar worden verleend. In de toekomst kan worden besloten om concessies voor een kortere duur te verlenen. Daarom is in de berekening van de

administratieve lasten, die uit het ontwerp-besluit vloeien, een gemiddelde concessieduur van 10 jaar gebruikt.

10

*Welke garanties zijn er voor het personeel van de huidige vervoerbedrijven dat zij niet ontslagen worden bij een nieuwe aanbesteding? Geldt dit zowel voor het varende personeel als voor het personeel aan de wal?*

In dit Besluit is opgenomen dat het personeel bij de overgang van een concessie mee gaat naar een nieuwe concessiehouder. Dit heeft betrekking op het personeel dat direct en indirect ten behoeve van de verrichting van het openbaar vervoer waarvoor de concessie werd verleend werkzaam was.

11

*Wat zijn de argumenten van Eigen Veerdienst Terschelling (EVT) om te adviseren de concessiewetgeving niet in te voeren?*

EVT geeft aan dat een exclusief recht niet de enige manier is waarop een continue, betrouwbare veerverbinding naar de Waddeneilanden kan worden gewaarborgd, en dat een exclusief recht niet gerechtvaardigd is gezien de actuele marktomstandigheden en behoeften van de gemeenschap, omdat er volgens hen voldoende ruimte bestaat voor twee aanbieders op de verbinding.

Het kabinet acht het van belang dat de vervoerverbindingen tussen het vasteland en de Waddeneilanden in stand blijven op een zodanige wijze dat deze verbindingen voor het publiek en de eilandbevolking toereikend zijn en zoekt daarvoor aansluiting bij de concessiesystematiek van de Wet personenvervoer 2000.

In mijn brief van 7 juli 2008 (Kamerstukken II 2007–2008, 23 645, nr. 230) heb ik aangegeven dat ik twee aanbieders op één verbinding niet wenselijk acht. Het is zeer de vraag of er voldoende vraag is gedurende het hele jaar voor twee rederijen om een rendabele verbinding te realiseren. Gezien het belang van de verbindingen als levensader voor de eilanden, neem ik geen risico met de continuïteit van de verbindingen. Ik ben daarom voornemens om per verbinding een concessie aan één rederij te gunnen. Hierdoor ontstaat er concurrentie om het water in plaats van op het water.