

Vergaderjaar 1999–2000

26 800 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2000

Nr. 74

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 21 juli 2000

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 14 juni 2000 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 mei 2000, houdende informatie over Flevo Ferries (VW-00-620);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 juni 2000, ter aanbieding van enkele onderliggende documenten inzake Flevo Ferries (VW-00-664).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Hofstra** (VVD) memoreerde dat de minister in december 1998 in het kader van SWAB (Samen werken aan bereikbaarheid) 8 mln. beschikbaar heeft gesteld voor aanloopsubsidie voor dit project. Was dat geld toen over of was dit een project in concurrentie met andere projecten en zo ja, welke?

Uit de subsidieverstrekking en vooral de vele bijlagen bij het besluit bleek zijns inziens heel duidelijk dat de minister de verantwoordelijkheid heeft voor dit experiment. De provincie speelt uiteraard een rol vanwege de manier waarop het openbaar vervoer tegenwoordig is georganiseerd en ook gemeenten hebben eraan bijgedragen in de vorm van aanlegvoorzieningen die in de toekomst wellicht ook nog op een andere manier nuttig kunnen worden gebruikt.

Volgens de minister ging het mis omdat de kosten tegenvielen en de opbrengsten nog meer, waardoor het werkkapitaal snel op was. Achteraf gezien was er volgens de heer Hofstra zeker ook sprake van een slecht businessplan. Ook heeft de scheepvaartinspectie nog een rol gespeeld en het feit dat er bij de Oranjesluizen geen voorrang werd verleend.

Volgens hem is er sprake geweest van een groot aantal gebakkenluchtverkopers in de advieswereld in het algemeen en bij Verkeer en Waterstaat in het bijzonder. Zo heeft Traffic Test in opdracht van het departement veel te optimistische becijferingen gemaakt en later hebben Arends en Samhoud prognoses gemaakt waar vraagtekens bij te plaatsen zijn. Naar zijn mening was er een majeure inschattingfout gemaakt en wel over de vraag hoe functioneel dit openbaar vervoer gemaakt had kunnen worden. De minister heeft bij diverse gelegenheden in de Kamer heel

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Zuijlen (PvdA), Stellingwerf (RPF/GPV), Giskes (D66), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Steenhoven (GroenLinks), Ravestein (D66), Niederer (VVD), Van der Knaap (CDA), Eurlings (CDA), Van Bommel (SP), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Spoelman (PvdA), Schutte (RPF/GPV), Augusteijn-Esser (D66), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Vendrik (GroenLinks), Van Walsem (D66), Weekers (VVD), Buijs (CDA), Dankers (CDA), Poppe (SP), Dijkzema (PvdA), Dijksselbloem (PvdA) en Nicolai (VVD).

realistische uitspraken gedaan – waar de VVD-fractie het geheel mee eens is – over de wijze waarop burgers kiezen. Er is een vrije voertuigkeuze en mensen wegen het heel nuchter af. Hoeveel tijd is men kwijt, hoe beleeft men die tijd, wat zijn de kosten, wat is de frequentie en kan er de hele dag gebruik van worden gemaakt? Een middelbareschoolleerling had in dit geval kunnen voorzien dat het mis moest gaan en dat moet dan toch zeker gelden voor (top)ambtenaren en ook de bewindslieden? Het is inherent aan een experiment dat het mis kan gaan, maar in dit geval was er volgens de heer Hofstra zeker sprake van een majeure inschattingsfout, vooral waar het ging om het voor- en natransport. Het vervoer ging in feite van niets naar nergens! Uit berichten was hem gebleken dat men toch wil doorstarten, maar voor hem hoefde de minister daarin niet mee te gaan. Er zijn andere projecten die veel beter lopen. In ieder geval zou er zijns inziens iets moeten worden gedaan op het gebied van de advisering, zowel intern als extern en aan de wijze waarop de aantrekkelijkheid van bepaalde vormen van openbaar vervoer wordt ingeschat.

Voorts vroeg hij zich af of de grens van 50% kostendekking nog wel verstandig is. De minister heeft daar de laatste weken heel verstandige opmerkingen over gemaakt. Openbaar vervoer is heel duur en naar zijn mening zou er dan ook veel strenger moeten worden geselecteerd. De private sector heeft in het openbaar vervoer al heel wat geld verloren en ook dat is inherent aan die sector, maar dit project heeft het Rijk ook al zo'n 1,6 mln. gekost. De minister is, zoals gezegd, verantwoordelijk en hij zou het dan ook elegant vinden als zij die 1,6 mln. subsidie, die nu weg dreigt te zijn, op zich neemt en die claim niet legt bij in dit geval de provincie Flevoland of andere bestuursinstanties.

De heer **Reitsma** (CDA) wees erop dat de minister al op 25 april jl. via een brief om spoedige informatie is gevraagd en dat de Kamer na de uitzending van Nova over de Flevo Ferries haar nog eens op 18 mei een rappel heeft gestuurd. Hij vond het zeer teleurstellend dat de Kamer pas op 7 juni door de minister is geïnformeerd met een briefje dat de stukken ter inzage lagen. Het is dan wel heel moeilijk om alle stukken door te nemen en bovendien vrijwel onmogelijk om nog een contra-expertise te krijgen van de staf van de commissie ter voorbereiding van dit debat. Daar is dan ook niets van terechtgekomen. Waarom heeft de minister zolang getreuzeld om de stukken naar de Kamer te sturen? Had zij iets te verbergen? Heeft zij overigens alle stukken verstrekt of heeft zij daaruit geselecteerd en, zo ja, waarom?

Ook hij was van mening dat de minister opdrachtgever is van het haalbaarheidsonderzoek van Traffic Test. Hij vond het opvallend dat de minister zelf heeft gezegd om bij dat onderzoek niet de problematiek van de Oranjesluizen te betrekken, terwijl ook uit het rapport van Traffic Test blijkt dat slechts bij een geringe stijging van de reistijd en/of de prijs er sprake zal zijn van een grote vraaguitval. Hij vond het dan ook onbegrijpelijk dat de minister Traffic Test verzoekt om de sluizen buiten het onderzoek te laten. Zou er bij het wel betrekken van die Oranjesluizen geen heel ander advies zijn gekomen?

Uit de stukken blijkt duidelijk dat de minister op de hoogte was van alle details en op basis daarvan ook haar oordeel richting provincie c.q. bedrijf of anderen geeft. Hoe kan zij dan nu ook de provincie laten opdraaien voor de financiële gevolgen? Zij draagt toch niet alleen de politieke, maar ook de financiële verantwoordelijkheid?

Na het haalbaarheidsonderzoek zijn nog andere stukken gekomen, zoals het businessplan, waarin staat dat er een aantal gedegen onderzoeken aan vooraf is gegaan. Welke onderzoeken zijn dat en tot welke conclusies hebben die geleid? In het businessplan staat ook dat er een go-no-gobeslissing zal vallen nadat er een regionale expertmeeting onder begeleiding van het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft plaatsge-

vonden. Is die er inderdaad geweest, wat is de uitkomst daarvan en wat heeft de minister daarmee gedaan?

In de rapportage worden succes- en faalfactoren genoemd. Wat heeft de minister met de faalfactoren gedaan? Kan de Kamer inzicht krijgen op basis waarvan zij dan de subsidie heeft gegeven?

Via een brief van 5 oktober 1999 stellen Flevo Ferries dat op 20 september 1999 is gebleken dat de eenmalige kosten fors hoger zijn uitgevallen.

Waarom is bij de minister toen niet de bel gaan rinkelen?

Waarom heeft de minister ook helemaal niets gedaan met de brief van de gemeente Almere van 12 december 1999 waarin twijfel wordt uitgesproken of dit project wel economisch verantwoord en een concurrerend vervoersalternatief is?

De minister heeft in totaal 28 mln. uitgetrokken voor experimenten. Ook de heer Reitsma accepteert dat experimenten wel eens niet slagen maar hij verwacht wel dat goed wordt gezien of het geld goed wordt ingezet en dat het zo transparant is dat de Kamer dat ook kan controleren. De minister schrijft dat zij globaal toetst, maar dat blijkt niet uit de stukken die de Kamer heeft gekregen, want zij bemoeit zich in detail met een aantal zaken. Wat gebeurt er overigens met het restant van die 28 mln.? Wordt dat niet alsnog letterlijk in het water gegooid?

Uit de antwoorden 4, 5 en 6 op de schriftelijke vragen van GroenLinks blijkt dat de minister het geld van de provincie wil terugvorderen, maar volgens de heer Reitsma had zij daar toch onvoldoende argumenten voor. Ook deed hij een dringend beroep op de minister om een eventuele herstart van het experiment niet financieel te ondersteunen. Iedereen kan zien dat er geen goede onderbouwing is en hij vond het eigenlijk een schande dat daarvoor subsidie is gegeven.

Mevrouw **Ravestein** (D66) was voorstander van personenvervoer over water en vond het triest dat zo'n eerste project al na een paar maanden moet worden opgegeven. Het was duidelijk niet goed voorbereid en ook zij vroeg zich dan ook af waarom er zij het via de provincie dan toch een bijdrage is gegeven. Hoe serieus is de minister om het personenvervoer over water te willen bevorderen? Bij Fast Ferrie in Dordrecht zijn ook problemen gerezen en zij hoopte dat daarvoor een oplossing wordt gevonden. Als namelijk die eerste projecten stranden, raak je jaren achterop en duurt het een hele tijd voordat een ondernemer erin stapt om dit weer op te pakken.

Het was haar uit de beantwoording niet duidelijk geworden waarom het niet mogelijk was om bij de Oranjesluizen voorrang te verlenen, omdat beroepsvaart voorrang heeft, maar is openbaar vervoer over water ook geen beroepsvaart?

Er was volgens haar veel aan te merken op de exploitant, op het onderzoek dat aan dit project ten grondslag ligt en op de te optimistische cijfers maar als van alle kanten meer geprobeerd was had het experiment wellicht een grotere kans gehad. Een project heeft meer tijd nodig om mensen hun manier van vervoeren te laten wijzigen, om mensen uit de auto in zo'n boot te krijgen, iets wat vreemd genoeg nog vrij ongewoon is in het zo waterrijke Nederland. Die wijze van vervoeren moet aantrekkelijk en comfortabel worden gemaakt, waarbij reistijd en frequentie inderdaad belangrijke criteria zijn. Kernvraag voor mevrouw Ravestein was of de minister mogelijkheden ziet om personenvervoer over water in de toekomst te bevorderen.

Ten slotte merkte zij nog op dat ook zij moeite had met het afschuiven van de financiële verantwoordelijkheden in de richting van de provincie Flevo-land.

Volgens de heer **Hindriks** (PvdA) diende een minister afgerekend te worden op de resultaten en moet voor het behalen van de resultaten af en toe geëxperimenteerd worden. Het is dan primair van belang om te kijken

of tijdens dat experiment goed is geopereerd, of is ingegrepen, of de maatregelen zijn genomen die nodig waren om er een succes van te maken.

Het experiment met de Flevo Ferries is mislukt. De onderneming is failliet en waarschijnlijk is de belangrijkste reden dat het aanvangskapitaal onvoldoende was om een tegenslag op te kunnen vangen, maar het gebeurt wel eens vaker dat een businessplan niet uitkomt en dat kan niet de minister worden verweten. De vraag is of er sprake is van een structureel probleem met openbaar vervoer te water of van een incident en welke lessen eruit getrokken moeten worden.

Gezien het succes van de ferry tussen Amsterdam CS en Velsen kan gesteld worden dat openbaar vervoer over water succesvol kan zijn. Kennelijk is er hier dus sprake van een incident en specifieke omstandigheden die hebben geleid tot dit probleem. Op basis van documenten stelde de heer Hindriks in de eerste plaats vast dat hier sprake is van een ondernemer met een gebrek aan ervaring met vervoer over water. In de tweede plaats dat er wel een op zichzelf vrij uitvoerig onderzoek is gedaan, waarin potentiële gebruikers zijn geëncquêteerd – die zijn altijd optimistisch maar dat is ook in het rapport terug te vinden – en nadrukkelijk op een rij wordt gezet wat de succes- en faalfactoren zijn. Het rapport bevat ook elementen die terug te vinden zijn toen het probleem zich voordoed, namelijk wegingsfactoren voor het lopen naar de halte, wachten, overstappen enz. Het is opvallend dat een vergelijking tussen het financiële plaatje van het businessplan van de ondernemer en de feitelijke situatie vlak voor het faillissement een aantal maanden later, een opmerkelijke overeenkomst laat zien qua opbrengsten. Het probleem zit hem dus kennelijk in de kosten die de ondernemer volstrekt heeft onderschat en niet heeft kunnen overwinnen. De heer Hindriks was het er dus al met al niet mee eens dat er zo'n mager onderzoek zou zijn gedaan. Wel is het duidelijk dat lang niet alle vooronderstellingen zijn uitgekomen. In zijn ogen was dat de minister niet verwijtbaar. Het ministerie heeft er uitvoerig naar gekeken, heeft zich laten overtuigen en was toen bereid om een risico te nemen.

De heer Hindriks stelde tevens vast dat de lange doorlooptijd van procedures, goedkeuringen en vergunningen een groot probleem is geweest. Dat is niet de ondernemer te verwijten, maar wel de betrokken overheden. Kan de minister aangeven in welke mate dat uiteindelijk tot dit probleem heeft geleid? Als je te laat start, heb je te weinig opbrengsten en kom je al snel in de financiële problemen.

Ook wat betreft het rapport van Traffic Test is er geen keuze gemaakt, terwijl Traffic Test dat wel aanbeveelt. In het rapport wordt geadviseerd om te bepalen of de onderneming gaat voor de top van de markt, voor het midden van de markt of voor de pure openbaarvervoerreiziger. Welke markt wilde men eigenlijk bedienen? De recreanten, het woon-werkverkeer? Die keuze is door de ondernemer niet gemaakt en ook door de overheden is daar nauwelijks op ingegaan. Daarom zijn ook de klanten niet aangetrokken die potentieel wel aangetrokken hadden kunnen worden.

Wat betreft de lessen die geleerd moeten worden, is de eerste dat aan de ondernemer eisen moeten worden gesteld qua kennis, ervaring en solvabiliteit. Er moeten ook eisen aan de kwaliteit van het bedrijfsplan worden gesteld, zowel vervoerskundig, als financieel, als marketingtechnisch. In dit geval was het bedrijfsplan vrij uitvoerig maar er had wel een graadje nauwkeuriger naar gekeken kunnen worden. Vervolgens is goede projectplanning van buitengewoon belang. Op dat punt lijkt het het ergst te zijn misgegaan. De projectplanning heeft ertoe geleid dat het project gestart is op het slechtste moment waarop een openbaarvervoerproject te water gestart kan worden. Dat is overigens ook bij de Fast Ferries in Drechtsteden gebeurd, namelijk midden in het najaar en in ieder geval op een zodanig moment dat er nauwelijks reizigers te vinden zijn die het interes-

sant vinden om op een instapplaats te beginnen die nog niet klaar is, zich over water te laten vervoeren en vervolgens met de fiets van en naar die boot te gaan, terwijl uit onderzoek van hetzelfde Traffic Test bleek dat een aanzienlijk deel van de potentiële gebruikers zich per fiets ernaartoe zou bewegen en dat dus ook het natransport per fiets zou moeten plaatsvinden. De heer Hindriks was ook geen voorstander van een doorstart zonder een behoorlijk onderzoek naar toekomstige mogelijkheden. Hij vond het verstandig dat ook de minister daar niet erg veel voor voelt. Als iets niet werkt, moet je er gewoon mee stoppen en moet je ook geen extra geld beschikbaar stellen.

Dat brengt hem wel naar een ander project en wel Fast Ferries in Drechtsteden. Dat project heeft kansen en kan succesvol zijn en daar moeten dus de goede maatregelen op het goede moment genomen worden. Hij vroeg de minister dan ook om die maatregelen te nemen en daar eventueel geld in te stoppen. Met 2 mln. kan dat project echt een succes worden.

Wat betreft de financiële verantwoordelijkheid was hij ten slotte van mening dat alle overheden maar hun wonden moeten likken en het verlies moeten incasseren en dat de minister dan ook geen claim zou moeten leggen bij de provincie Flevoland.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) sloot zich wat de procedure betreft aan bij de opmerkingen van de heer Reitsma. De commissie heeft inderdaad tamelijk veel moeite moeten doen om de relevante stukken te pakken te krijgen. Ook bij andere dossiers rent de Kamer voortdurend achter de feiten aan en wordt zij te laat en onvoldoende geïnformeerd. Hij deed daarom een dringend beroep op de minister om dat in het vervolg goed te regelen, opdat de Kamer haar werk kan doen.

De commissie zou juist in dit soort projecten moeten duiken om te kijken hoe het is gelopen, omdat zij een enthousiast voorstander is van vervoer over water. Voorkomen moet worden dat dergelijke projecten mislukken, omdat dit toch een negatieve uitstraling heeft.

Ook hij had de nodige vragen. De prognose was bijvoorbeeld dat er minstens 200 reizigers gebruik zouden maken van deze ferry, terwijl het er uiteindelijk 50 waren. Dan moeten er toch vraagtekens achter het businessplan worden gezet. Hetzelfde geldt voor de financiële buffer. Men kan toch niet verwachten dat dergelijke projecten zomaar en in één keer financieel renderen? Het kost behoorlijk wat tijd voordat zo'n nieuwe vervoerswijze echt aanslaat en mensen daar echt gebruik van maken. Het is natuurlijk wel pijnlijk als, zoals blijkt uit een interview in het Parool, beide directeuren zeggen geen verstand te hebben van vervoer en boten. Waarom is daar geen rekening mee gehouden? Amsterdam heeft een zogenaamde integriteittoets ontworpen, die volop geïmplementeerd wordt. De heer Van der Steenhoven pleitte ervoor een dergelijke integriteittoets ook op de ondernemers van toepassing te laten zijn in dergelijke projecten die miljoenen kosten. Wat dit betreft, moest hij constateren dat de verschillende overheden hun werk niet goed hebben gedaan.

De minister schrijft aan de provincie dat een businessplan voortaan goed doorgelicht moet worden en dat moet worden gezien of de ramingen wel goed zijn. Maar dat moet bij elk plan en bij elk project, dus ook bij dit project. Het feit dat achteraf geconstateerd wordt dat het waarschijnlijk niet goed gebeurd is, geeft te denken. Ramingen hebben toch ook iets te maken hebben met onkosten en met inkomsten. Als de onkosten al niet goed worden gepland en je geen voorziening hebt, kan de totale raming niet op orde zijn.

Ook vroeg de heer Van der Steenhoven zich af, hoe het kan dat in november 1999 – een maand na de start – geconstateerd wordt dat de onderneming niet in staat is om haar rekeningen te betalen en dat toch op 3 januari wordt gestart met de nieuwe verbinding naar Almere. Het valt

Amsterdam, Almere, de provincie en het rijk te verwijten dat zij niet eerder aan de bel hebben getrokken.

Het vervoer over water heeft potenties als er geen goede alternatieven zijn in het openbaar vervoer over land. Op dit traject konden de mensen sneller met het openbaar vervoer reizen dan met de boot en dat geldt ook op het traject van de Fast Ferries. Naast het feit dat de golfslag daar een groot probleem is omdat de verkeerde boten worden ingezet, blijkt ook daar het openbaar vervoer over land toch beter een alternatief voor vervoer over water, terwijl dat niet zo is bij het succesvolle traject Amsterdam–Velsen. Daarom moeten de succesfactoren ook heel kritisch worden bekeken. De fractie van GroenLinks was bereid te bezien of er geld in de Fast Ferries gestoken moet worden, maar pas nadat alle problemen helder op tafel zijn gekomen.

Ten slotte merkte de heer Van der Steenhoven op dat de mogelijkheden voor vervoer over water nog veel groter zijn maar dat alleen gedegen voorstellen daartoe gehonoreerd moeten worden.

Antwoord van de regering

Voor alle duidelijkheid stelde de **minister** voorop dat zij in dezen subsidiegever noch subsidieverstrekker is. De provincie Flevoland geeft de subsidies en de Staat heeft een relatie met de provincie.

Zij memoreerde dat zij op 25 april van de griffier van de commissie een brief kreeg met het verzoek om de Kamer op korte termijn te informeren over de laatste ontwikkelingen inzake Flevo Ferries en om de commissie tevens een historisch overzicht van de totstandkoming van dit traject te verschaffen alsmede een beschrijving van de rol van het ministerie. Zij heeft op die brief van 25 april en niet op die van 18 mei, zodanig gereageerd dat zij vond voldaan te hebben aan dat verzoek. Mochten er dan nog onderliggende documenten nodig zijn, dan zouden ook die ongetwijfeld zijn overgelegd, maar zij verwachtte toch ook enig begrip voor het feit dat er op haar departement talloze documenten liggen. Als de Kamer iets wil, dan zou het goed zijn als er meer gericht werd aangegeven wat zij precies wil, want natuurlijk heeft zij niets te verbergen. Maar, als de Kamer iets wil weten zou het goed zijn om goed aan te geven wat zij wil. De minister vroeg er begrip voor dat het enige tijd vraagt alvorens alle gewenste informatie bijeen is gebracht.

Als er overigens in 1998 een besluit wordt genomen dat al in 1995 is voorbereid en nu gevraagd wordt waarom dat besluit is genomen, ging zij ervan uit dat dit ook in de discussies over de (suppletore) begrotingen en slotwetten aan de orde zou komen. Zij vond het dan ook niet terecht dat nu het beeld wordt geschetst dat alle documenten over de financiële verantwoording plotseling een luchtje zouden hebben. Dat zou toch niet de manier moeten zijn waarop de Kamer met het kabinet en omgekeerd omgaan.

Zij erkende dat er op 25 april een verzoek is gedaan, maar niet om alle documenten en dat er op 18 mei, naar aanleiding van een Nova-uitzending opnieuw een verzoek is gedaan. Men moet er toch begrip voor hebben dat dit verzoek haar nooit op 18 mei kan hebben bereikt? In ieder geval heeft de Kamer op 25 mei in reactie op het verzoek van 25 april het gevraagde overzicht gekregen. Het kost enige tijd want er zijn meer spelers die over de informatie beschikken waarom de Kamer vraagt.

Aan het starten van experimenten kleeft natuurlijk altijd enig risico. De minister was het eens met de nuchtere benadering van de heer Hindriks; een beschouwing op basis van feiten. Als nooit achteraf, rustig en gedegen kan worden gekeken naar een experiment kan ook nooit geëxperimenteerd worden. Iets wat nieuw is, heeft een moeilijke start in de markt. Soms lukt het wel, bijvoorbeeld Amsterdam–Velsen, maar soms ook niet, zoals bij de waterbus. De Fast Ferries Rotterdam–Dordrecht loopt

ook weer goed en dat is ook de manier om ervaring op te doen. Als men daartoe niet in staat of bereid is, is dit soort ingewikkelder zaken bijna niet te starten.

De voorbereidingen voor dit project waren inderdaad al in 1995 begonnen. De subsidieverlening is toen gegaan naar de provincie en vervolgens van de provincie naar de vervoerder. Er is overigens wel degelijk een integriteitstoets door de provincie gedaan, zoals ook blijkt uit antwoorden op schriftelijke vragen. Het resultaat was positief. Het feit dat directeurs uit een andere sector komen, zegt niets want de directeur van Connexxion komt bij Randstad vandaan en de directeur van de NS van de bloemenveiling, terwijl het toch heel goede directeurs zijn.

In 1998 heeft Traffic Test de studie gedaan. In september 1998 is de SWAB-nota uitgebracht, waarover natuurlijk uitvoerig met de Kamer is gesproken. Als onderdeel van de nota is een stimuleringssubsidie opgenomen voor experimenten openbaar vervoer over water en in 1997 zijn twee Kaderwetgebieden – ROA en SRR – en drie provincies, te weten Zuid-Holland, Noord-Holland en Flevoland in de gelegenheid gesteld om experimenten aan te bieden, op basis van het onderzoek van Traffic Test dat overigens een goede reputatie heeft op dit gebied, maar ook dit alles is met de Kamer besproken. Dat betekent dat de rolverdeling toen ook uitdrukkelijk aan de orde is geweest.

Volgens de bewindsvrouw was uiteraard heel goed gekeken naar de Oranjesluizen en heeft Verkeer en Waterstaat het businessplan globaal getoetst. Er is vooral gekeken of er sprake is van een congestiegevoelige corridor. Dat bleek zeker het geval te zijn. Er is ook gekeken naar andere vormen van openbaar vervoer en er bleek een aantal kwalitatieve problemen met betrekking tot overvol te zijn. Spoor en bus hebben een capaciteitsprobleem, met name waar het gaat om dikke stromen woon- en werkverkeer. Op basis van het rapport van Traffic Test werd geschat dat er tussen 1750 en 1900 passagiers per dag zouden komen, maar blijkbaar zijn de Oranjesluizen toch het grote obstakel geweest. Vervolgens is door Flevo Ferries in het businessplan de best mogelijke oplossing gekozen. Er zijn businessplannen van verschillende gegadigden onder de loep genomen en uiteindelijk werd dit het beste gevonden.

Afgezien van voorrangsregels, want openbaar vervoer is natuurlijk geen goederenvervoer, kost het schutten in de sluis vijftien à twintig minuten. Dat was niet aantrekkelijk en daarom is gekozen voor een overstap op de bus en de gelegenheid om de fiets mee te nemen. Qua tijd en comfort leek dat gunstiger, vooral gelet op de drukte op de alternatieve vervoersmethode van de trein.

Toen Flevo Ferries van start ging was de Piet Heintunnel in gebruik, terwijl dat niet het geval was in 1995 toen Traffic Test zijn studie deed. Daardoor werd zichtbaar dat door de tijdswinst met weliswaar een overstap – die altijd enige afbreuk doet aan kwaliteit – en gezien de alternatieven, de veerverbinding zo leek te scoren dat er bij geen der partijen een lampje ging branden. Het was een experiment en dus is men gaan kijken hoe zich dat ging ontwikkelen.

Er waren ook nog andere problemen, zoals het feit dat de schepen die in Japan waren gebouwd volgens de regels van de scheepvaartinspectie op een aantal punten moesten worden aangepast. Andere niet te voorzien problemen waren gelegen in de aanlandingsplaatsen. Nogmaals, het was een experiment en daarmee moet toch ervaring worden opgedaan alvorens definitieve conclusies kunnen worden getrokken.

De minister was nog steeds van mening dat een eventuele doorstart interessant kan zijn en die zou ten dele mede uit de met de provincie afgesproken terugvordering kunnen worden gefinancierd. Zij had begrepen dat een groot deel van de Kamer vindt dat het geld niet van de provincie moet worden teruggevorderd, maar dat zou betekenen dat in het beschikbare budget geen geld meer voor een eventuele doorstart beschikbaar is. Er leek haar alle aanleiding te bestaan ook uit deze fouten te leren en om

te bezien of in dit congestiegevoelige gebied openbaar vervoer over water toch nog een kans moet worden gegeven. Ook het GVB in Amsterdam heeft verzocht om extra geld hiervoor. Zij heeft dat niet gedaan omdat zij het op dit moment inderdaad niet levensvatbaar vindt, maar zij kon en wilde ook niet uitsluiten dat een andere vervoerder in staat is om er iets goeds van te maken.

Zij wees in dit verband nog op het traject Almere–Huizen, waar ook een vrije busbaan beschikbaar is. Het businessplan en de combinatie ferry-busvervoer of ferry-fiets lieten gegevens zien, die nogal concurrerend waren met bijvoorbeeld de stoptrein. Op dat traject wordt enorm geklaagd dat de treinen uitpuilen en dat ze langer moeten worden gemaakt en dat kan weer niet, vanwege de perrons en de Hanzespoorlijn. In exploitatie-verkenningen met betrekking tot een Zuiderzeespoorlijn blijkt dat het grote rendement van het traject Amsterdam–Groningen zal komen uit het traject Amsterdam–Lelystad. Omdat mensen niet gewend zijn over water te reizen, moeten de financiële buffers wel aanzienlijk zijn om de eerste problemen te overkomen. Een grote vervoerder kan dat wellicht iets gemakkelijker dan een kleine maar aan de andere kant maak je een afweging met de andere subsidiegevers – banken en in dit geval de gemeente Amsterdam en de provincie Flevoland – of je uiteindelijk moet doorgaan met deze vervoerder in deze omstandigheid. Uiteindelijk is besloten om er weer niet opnieuw geld in te stoppen. Die afweging had natuurlijk net zo goed anders kunnen gaan. Aan de voorbereiding en de rolverdeling heeft het volgens de minister in ieder geval niet gelegen.

Zij kon die vraag van de heer Reitsma over de expertmeeting en de go-no-gobeslissing niet zomaar beantwoorden. De HID van Rijkswaterstaat Flevoland is er in ieder geval uitvoerig bij betrokken geweest. Uit alle aanbiedingen kwam dit plan als allerbeste plan uit de bus. Achteraf gezien is het natuurlijk altijd gemakkelijk praten en ook zij betreurde het dat het zo gelopen is. Ook bij de waterbus blijft het aantal reizigers achter bij de verwachtingen en wordt er samen met de provincie en de vervoerders bekeken wat daaraan te doen is. Bij Fast Ferries worden de 700 geplande reizigers per dag wel gehaald. Op de meeste dagen zijn dat er zelfs ruim 1000 en de ramingen voor de eerste drie jaar laten ook nog een groei. Het is overigens interessant dat daar 55% van de reizigers uit de auto komt. Een deel van de problemen met Fast Ferries wordt inderdaad veroorzaakt door de golfslag. Het heeft iedereen verrast dat de schepen, die overigens ook in andere delen van de wereld varen, hier dit effect hebben, maar blijkbaar is het effect op groot water anders dan op smal water. Overigens wilde de minister eerst bezien wat de reële knelpunten zijn, hoe die kunnen worden opgelost en of ze bovendien leiden tot betere resultaten.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Hofstra** (VVD) bleef erbij dat er bij een eventuele doorstart heel goed gekeken moest worden naar reistijden. Hij bleef ook sceptisch over een doorstart en hij riep de minister op om te blijven doorgaan met experimenten maar daarbij wel goed op de marketingkant te letten. Echter, ook dat zal niet kunnen voorkomen dat er ooit eens een experiment mislukt. Hij herhaalde ten slotte dat de kosten niet op de provincie mogen worden verhaald.

De heer **Reitsma** (CDA) bleef het kwalijk vinden dat de minister de Kamer in dit geval niet tijdig heeft geïnformeerd. Inhoudelijk zal zij toch moeten erkennen dat zij medeverantwoordelijk is omdat zij subsidieverlener van het personenvervoer is. Zij moet de plannen dan ook niet marginaal maar gedegen toetsen. In dit geval is dat ook wel gebeurd, maar op sommige punten zijn er dan wel slechte conclusies getrokken. Hij wilde klip en klaar van de minister horen dat de provincie rechtsom noch linksom de rekening gepresenteerd krijgt en dat, als zij andere

projecten heeft of een doorstart alsnog overweegt, er een gedegener onderzoek zal plaatsvinden van de marktvraag. Het leek onverstandig om op basis van de thans voorliggende stukken alleen al een doorstart te overwegen.

Natuurlijk erkende ook hij dat een proef best eens mag mislukken maar er moet wel op vertrouwd kunnen worden dat alle partijen het maximale eraan of dat hier in dit geval gebeurd is.

Van de 28 mln. staat er nog een bepaald bedrag op de lat. De minister kan dat gebruiken voor experimenten op basis van de beschikking subsidieverlening. Wel zag hij graag dat zij dan de randvoorwaarden voor de subsidieverlening scherper in het oog hield dan zij tot nu toe heeft gedaan.

Mevrouw **Ravestein** (D66) was eveneens van mening dat de minister moest doorgaan met de experimenten maar dan wel op basis van deugdelijke prognoses. Zij sloot zich om die reden aan bij de opmerking van de heer Hofstra dat er voor een doorstart van dit project wel nieuwe gegevens moeten zijn over de reistijd, omdat de volgende exploitant het anders ook niet gaat redden.

Zij hoopte dat de minister het experiment met Fast Ferries extra zou steunen om de laatste problemen weg te nemen.

Volgens de heer **Hindriks** (PvdA) zou er zonder experimenten en risico's nooit sprake kunnen zijn van vooruitgang of vernieuwing. Als experimenten niet mogen falen, heeft experimenteren geen zin. Ook hij riep de minister dan ook op om door te gaan met de experimenten en om daarbij alle kansen te benutten, vooral bij het experiment bij de Drechtsteden. Ten slotte riep ook hij de minister op om af te zien van terugvordering op de provincie.

Eveneens de heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) moedigde de minister aan om door te gaan met de experimenten en om de Kamer in het vervolg goed en tijdig te informeren. Het is immers de taak van de Kamer om een en ander in een reëel en zakelijk debat met de minister te wisselen als dingen fout gaan en er een duidelijke reden is aan te wijzen. Ten aanzien van Flevo Ferries bleef hij van mening dat in het businessplan en in de keuze van de ondernemers een aantal dingen is misgegaan. Niet alle fouten zijn natuurlijk op het conto van Verkeer en Waterstaat te schrijven maar ook op dat van de regionale overheden. Daaruit moeten lessen worden getrokken.

Wat betreft het project Fast Ferries in Drechtsteden stelde hij voorop dat allereerst de problemen duidelijk in kaart moeten zijn gebracht alvorens naar een oplossing wordt gezocht.

De **minister** was uiteindelijk wel blij met de uitkomst van het debat en het feit dat zij door mocht gaan met experimenteren. Een kernmerk van een experiment is overigens dat je met andere soorten zekerheden werkt dan normaal. Daarvoor moet dan ook alle mogelijke expertise gemobiliseerd worden. De inschatting van Verkeer en Waterstaat was dat dit ook was gebeurd maar de ontwikkelingen bleken toch anders uit te pakken. De lessen daaruit zullen worden betrokken bij een eventuele doorstart of een start in een ander waterrijk gebied in Nederland.

Zij wilde uiteraard niets afdoen aan de rol van de Kamer en was het ook met de heer Van der Steenhoven eens dat een zakelijk debat moet worden gevoerd.

Zij wees er vervolgens op dat er geen geld meer op de plank ligt omdat de beschikkingen voor het totale bedrag uitstaan. Als wordt beslist dat Flevo-land de rekening niet krijgt gepresenteerd, is er ook geen geld beschikbaar voor een doorstart of nieuwe initiatieven. Zij had echter goed geluisterd

en begrepen dat zij zichzelf heel veel moeilijkheden op de hals zou halen wanneer zij de provincie Flevoland de rekening zou sturen en zegde dan ook toe de Kamer gedetailleerd te informeren over het financiële dossier na ommekomst van de eindconclusie.

Ten slotte merkte zij op het eens te zijn met de benadering van de heer Van der Steenhoven dat eerst moet worden gezien wat de problemen bij Fast Ferries zijn, of ze oplosbaar zijn en of het project dan kansrijk is. Op basis daarvan kan dan eventueel ook nog een financieel antwoord worden geformuleerd. Voorkomen moet worden dat er altijd maar geld bij experimenten wordt gepompt.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier van de commissie,
Roovers