

Vergaderjaar 2017–2018

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 664

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld op 12 juni 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 22 maart 2018 inzake de dienstregeling vervoerconcessie Waddenveren Oost (Kamerstuk 23 645, nr. 659).

De vragen en opmerkingen zijn op 16 mei 2018 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 8 juni 2018 zijn de vragen beantwoord.

Voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de Dienstregeling vervoersconcessie Waddenveren Oost en hebben daarover nog een aantal vragen en opmerkingen.

Algemeen

Volgens de leden van de VVD-fractie zijn de veerdiensten van cruciaal belang voor de Waddeneilanden en hun bewoners, ondernemers en bezoekers. De verbindingen moeten goed, betrouwbaar en betaalbaar zijn. De dienstregeling naar Ameland en Vlieland is in 2018 aangepast. De leden van de VVD-fractie willen de vinger aan de pols houden om te bezien of dit daadwerkelijk de beoogde verbeteringen oplevert en zorgt voor minder vertragingen. Zeker ook omdat de gemeente Ameland liever een 5-kwartiersdienst had gezien en omdat er nog steeds signalen bestaan dat er nog altijd grote vertragingen zijn, zelfs na de aanpassing van de dienstregeling. Als voorbeeld noemen deze leden dat mensen te laat kwamen voor examens, hoewel zij op tijd van huis waren vertrokken en dat mensen voor een controle bij de oncoloog van half elf 's morgens tot tien uur 's avonds onderweg waren.

Sneldienst Ameland

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris of zij bereid is om voor 1 september 2018 een rapportage aan de Kamer te sturen over de dienstregeling Ameland. Deze rapportage zou in ieder geval in moeten gaan op de vertragingen in het eerste halfjaar, de ervaringen met de «knip» in de dienstregeling, de ervaringen met de sneldienst die sinds eind maart vaart en het op diepte en breedte (kunnen) houden van de vaargeul conform de afgesproken normen. De leden van de VVD-fractie willen graag dat ook het klantenpanel en de gemeente bij het opstellen van de rapportage worden betrokken en hun meningen kunnen geven. Rijkswaterstaat (hierna: RWS) realiseert een bochtafsnijding in de vaargeul Ameland in 2019 en onderzoekt een tweede bochtafsnijding (Reegeul-Oost). Wat zijn de uitkomsten van het onderzoek? Wanneer zijn de resultaten van het tweede onderzoek bekend? Klopt het dat er in de afgelopen periode sinds januari 2018 (met name februari/maart) bij de veerdienst naar Ameland incidenten hebben plaatsgevonden, waardoor onder meer het schip slagzij maakte en enkele auto's tegen elkaar aanschoven? Zo ja, welke incidenten en wat waren de oorzaken daarvan? Moet dit soort incidenten altijd gemeld worden?

De overtocht naar de Waddeneilanden moet betaalbaar blijven. Er zijn nog regelmatig klachten over de prijzen. Het ministerie heeft eerder ingestemd met een 0,8% verhoging voor 2018. Wat is de ontwikkeling in de prijzen over de afgelopen jaren? De leden van de VVD-fractie willen voorts graag een vergelijking van de tarieven voor de Waddenveren. Wat zijn eilandbewoners en bezoekers nu extra kwijt ten opzichte van de afgelopen jaren en wat zijn de tarieven voor de Waddenveren naar vergelijkbare eilanden in andere landen? De bedragen zijn weliswaar op website(s) te vinden, maar een vergelijking is moeilijk te maken, zeker over meerdere jaren. De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris daarom of zij bij een volgende rapportage, bijvoorbeeld over de keuze voor verhoging van de tarieven, uitgebreider in kan gaan op een vergelijking en met een vergelijking kan komen die hout snijdt.

De problematiek van het lage btw-tarief op de tickets voor de Waddenveren is al uitgebreid besproken bij het Belastingplan 2018. De leden van de VVD-fractie hebben daar een motie (Kamerstuk 34 785, nr. 10) over

ingediend om de Waddenbewoners te compenseren. Wat is de stand van zaken? Welk overleg heeft hierover inmiddels plaatsgevonden? In het algemeen overleg Wadden d.d. 24 januari 2018 is de toezegging gedaan dat er zou worden gekeken naar het punt van de laad- en losbruggen bij de veerdiensten. Dit is een verantwoordelijkheid van RWS. Er zijn regelmatig storingen. Wat zijn de problemen? Wat wordt daaraan gedaan? Hoe zit het met de reservebrug? Hoe snel kan die ingezet worden? Is 48 uur niet te lang en zorgt dat niet voor een enorme economische schade, zeker in de zomerperiode?

II Reactie van de bewindspersoon

Op 16 mei jl. ontving ik de inbreng voor een schriftelijk overleg inzake de dienstregeling vervoerconcessie Waddenveren Oost (Kamerstuk 23 645, nr. 659). Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft de VVD-fractie enkele vragen aan mij voorgelegd. Met deze brief beantwoord ik deze vragen. Dit doe ik mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, aangezien het beheer van de vaargeulen tussen de Waddeneilanden en het vaste land, en het beheer van de laad- en losbruggen bij de veerdiensten, onder de verantwoordelijkheid van de Minister vallen. De stand van zaken over de uitvoering van de motie Aukje de Vries c.s. over de problematiek van het lage btw tarief op de tickets voor de waddenveren (Kamerstuk 34 785, nr. 10) beantwoord ik namens de Staatssecretaris van Financiën.

Vraag 1

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris of zij bereid is om voor 1 september 2018 een rapportage aan de Kamer te sturen over de dienstregeling Ameland. Deze rapportage zou in ieder geval in moeten gaan op de vertragingen in het eerste halfjaar, de ervaringen met de «knip» in de dienstregeling, de ervaringen met de sneldienst die sinds eind maart vaart en het op diepte en breedte (kunnen) houden van de vaargeul conform de afgesproken normen. De leden van de VVD-fractie willen graag dat ook het klantenpanel en de gemeente bij het opstellen van de rapportage worden betrokken en hun meningen kunnen geven.

Antwoord 1

Net als vorig jaar, lever ik uw Kamer graag een integraal overzicht van zowel de prestaties van de concessiehouders over de eerste helft van het lopende jaar als de vervoerplannen voor het komende jaar. Conform de concessie eisen, ontvang ik voor 1 augustus de vervoerplannen van de concessiehouders en neem daar voor 1 oktober een besluit over. U ontvangt mijn brief hierover zo spoedig mogelijk in deze periode. De conceptvervoerplannen worden door de concessiehouders ieder jaar met alle relevante stakeholders besproken. Ik zal de rederijen en in het bijzonder Wagenborg passagiersdiensten (WPD) vragen dit jaar ook de prestaties uit het eerste half jaar en de ervaringen met de «knip» in de dienstregeling en de sneldienst in dit afstemmingsproces te betrekken. In de Kamerbrief over de vervoerplannen zal ik ook op de prestaties en ervaringen ingaan.

Vraag 2

Rijkswaterstaat (hierna: RWS) realiseert een bochtafsnijding in de vaargeul Ameland in 2019 en onderzoekt een tweede bochtafsnijding (Reegeul-Oost). Wat zijn de uitkomsten van het onderzoek? Wanneer zijn de resultaten van het tweede onderzoek bekend?

Antwoord 2

In mijn brief van 20 maart 2018 heb ik u gemeld dat het onderzoek naar de haalbaarheid van een tweede bochtafsnijding door de Reegeul Oost nog

niet was afgerond. Gebleken was dat complexere modelberekeningen nodig waren om de door de afsnijding veranderende zandbewegingen te modelleren. De resultaten van deze berekeningen zijn inmiddels bekend en laten zien dat een bochtafsnijding via de Reegeul, in tegenstelling tot wat uit eenvoudigere modelberekeningen bleek tijdens het open planproces, niet tot een toename van baggerkosten hoeft te leiden. Een besparing levert het naar verwachting echter ook niet op. Dit betekent dat de realisatie van de bochtafsnijding niet kan worden gefinancierd uit een besparing op het baggerwerk. Verder is er nog geen uitsluitel of deze bochtafsnijding vergunbaar is, omdat in dit geval niet de natuurlijke ontwikkeling van de vaargeul wordt gevolgd, maar een geheel nieuwe vaargeul wordt gecreëerd. Hierover ga ik in overleg met het Ministerie van LNV. RWS verwacht dat het onderzoek in het tweede kwartaal van 2018 wordt afgerond.

Vraag 3

Klopt het dat er in de afgelopen periode sinds januari 2018 (met name februari/maart) bij de veerdienst naar Ameland incidenten hebben plaatsgevonden, waardoor onder meer het schip slagzij maakte en enkele auto's tegen elkaar aanschoven? Zo ja, welke incidenten en wat waren de oorzaken daarvan? Moet dit soort incidenten altijd gemeld worden?

Antwoord 3

Wagenborg Passagiers Diensten (WPD) heeft mij in haar kwartaalrapportage Q1 2018 geïnformeerd over drie veiligheidsincidenten. Op 22 januari, 5 februari en 17 maart 2018 heeft het schip de bodem geraakt, lichte slagzij gemaakt en zijn enkele auto's tegen elkaar geschoven. WPD geeft hierbij als verklaring de extreem lage waterstand in combinatie met een krachtige Oostelijke wind en de staat van de vaargeul. WPD zal zich inspannen om veiligheidsincidenten te voorkomen door bij dergelijke omstandigheden extra waakzaam te zijn.

De concessiehouder is verplicht ieder kwartaal gegevens te verstrekken over dit soort incidenten.

Vraag 4

De overtocht naar de Waddeneilanden moet betaalbaar blijven. Er zijn nog regelmatig klachten over de prijzen. Het ministerie heeft eerder ingestemd met een 0,8% verhoging voor 2018. Wat is de ontwikkeling in de prijzen over de afgelopen jaren?

Antwoord 4

De vervoerconcessies waddenveren West en Oost zijn tegen bepaalde voorwaarden voor 15 jaar gegund aan marktpartijen. De concessiehouders voeren de concessies uit voor eigen rekening en risico en in overeenstemming met uw Kamer is besloten geen subsidie te verlenen voor de Waddenveren. Om de tarieven betaalbaar te houden zijn aan de jaarlijkse tariefwijzigingen voorwaarden verbonden. Zo stelt de concessieverlener jaarlijks het maximum tariefniveau vast. Het tariefniveau uit 2010 vormt de basis; de jaarlijkse technisch bepaalde maximale tariefstijging is gekoppeld aan een index die zijn oorsprong kent in de samengestelde OV-index en bestaat uit de weging van drie kostensoorten, te weten de stijging van de sector loonkosten (telt voor 65% mee), prijswijziging overheidsconsumptie (telt voor 27,8% mee) en wijziging brandstofkosten (telt voor 7,2% mee) (cijfers van CPB en CBS). De afgelopen jaren hebben de concessiehouders de tarieven binnen deze marges verhoogd. Het gaat daarbij om een gemiddelde prijsstijging. Hiermee worden zij ook in staat gesteld vanuit bedrijfscontinuïteit een redelijk rendement te behalen.

Tussen 2014 – het jaar waarin de concessies onherroepelijk zijn geworden – en 2017 zijn de tarieven bij TSM met in totaal gemiddeld 0,97% en bij WPD met in totaal gemiddeld 2,41% gestegen¹.

Vraag 5

De leden van de VVD-fractie willen voorts graag een vergelijking van de tarieven voor de Waddenveren. Wat zijn eilandbewoners en bezoekers nu extra kwijt ten opzichte van de afgelopen jaren en wat zijn de tarieven voor de Waddenveren naar vergelijkbare eilanden in andere landen? De bedragen zijn weliswaar op website(s) te vinden, maar een vergelijking is moeilijk te maken, zeker over meerdere jaren. De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris daarom of zij bij een volgende rapportage, bijvoorbeeld over de keuze voor verhoging van de tarieven, uitgebreider in kan gaan op een vergelijking en met een vergelijking kan komen die hout snijdt.

Antwoord 5

Om een juiste vergelijking te kunnen maken met buitenlandse Waddenveren dient rekening gehouden te worden met verschillende aspecten als het aantal reizigers, lengte van de rit, frequentie van de dienstregeling, type schip, verschillende kaartsoorten. Daarnaast bestaan er institutionele verschillen die in ogenschouw genomen moeten worden. Zo zijn voor de Friese Waddeneilanden afspraken in de concessies vastgelegd over de frequentie van de dienstregeling en wordt dat bij de Duitse Waddeneilanden vaak overgelaten aan de rederijen, wat flinke kostenverschillen met zich mee kan brengen. Dit maakt tezamen dat een volledige vergelijking tussen tarieven voor de vervoersdiensten naar de Nederlandse en Duitse Waddeneilanden naar mijn opvatting weinig meerwaarde biedt. Wel kan ik u – op basis van openbare informatie – inzicht geven in de huidige prijsverschillen van dagretourkaarten en dit afzetten tegen de afstand. Ik beschik niet over informatie waarmee ik een meerjarige vergelijking kan maken.

<i>Eiland</i>	<i>Prijs (€)</i>	<i>Afstand (km, enkele reis, grove benadering)</i>	<i>Prijs/km (€, grove benadering)</i>	<i>Bron</i>
Vlieland ¹	26,66	35	0,38	www.rederij-doeksen.nl
Terschelling ¹	26,66	39	0,34	www.rederij-doeksen.nl
Ameland ²	15,10	12	0,62	www.wpd.nl
Schiermonnikoog ²	15,30	11	0,70	www.wpd.nl
Borkum ³	18,00	14	0,64	www.borkumlijn.nl
Juist ⁴	21,00	21	0,50	www.reederei-frisia.de
Norderney ⁴	16,80	13	0,65	www.reederei-frisia.de
Baltrum ⁵	18,50	7	1,32	www.baltrum-linie.de
Langeoog ⁶	25,20	8	1,58	www.schiffahrt-langeoog.de
Spiekeroog ⁷	19,90	7	1,42	www.spiekeroog.de
Wangerooge ⁸	26,70	10	1,34	www.wangerooge.de

¹ volwassene 12 t/m 64 jaar, zomertarief buiten de daluren, reguliere dienst (geen sneldienst), exclusief toeristenbelasting

² volwassene vanaf 12 jaar, zomertarief, reguliere dienst (geen sneldienst), exclusief toeristenbelasting

³ volwassene vanaf 12 jaar, reguliere dienst (geen sneldienst), exclusief toeristenbelasting

⁴ volwassene vanaf 14 jaar, exclusief toeristenbelasting

⁵ volwassene vanaf 15 jaar, zomertarief, exclusief toeristenbelasting

⁶ volwassene vanaf 16 jaar, exclusief toeristenbelasting

⁷ volwassene vanaf 15 jaar, exclusief toeristenbelasting

⁸ volwassene vanaf 18 jaar, inclusief toeristenbelasting

¹ Zie ook Kamerbrief Aanhangsel Handelingen 2017/18, nr. 282.

In bovenstaande tabel zijn voor zowel de Friese als de Duitse Waddeneilanden de tarieven opgenomen van een dagretour voor volwassenen (regulier tarief) in het zomerseizoen voor een reguliere dienst (geen sneldienst). Deze tarieven liggen zowel naar de Friese Waddeneilanden als naar de Duitse Waddeneilanden in 2018 tussen ca. 15 en ca. 27 euro. Afgezet tegen de afgelegde afstand constateer ik dat de genoemde retourtarieven in Nederland over het algemeen lager liggen dan in Duitsland.

Ik benadruk nogmaals dat niet alleen de afstand een rol speelt maar dat er meerdere aspecten zijn waarop de prijs gebaseerd is en er sprake is van institutionele verschillen. Dit maakt dat een vergelijking tussen tarieven voor de vervoersdiensten naar de Nederlandse en Duitse Waddeneilanden naar mijn opvatting weinig meerwaarde biedt.

Vraag 6

De problematiek van het lage btw-tarief op de tickets voor de Waddeneren is al uitgebreid besproken bij het Belastingplan 2018. De leden van de VVD-fractie hebben daar een motie (Kamerstuk 34 785, nr. 10) over ingediend om de Waddenbewoners te compenseren. Wat is de stand van zaken? Welk overleg heeft hierover inmiddels plaatsgevonden?

Antwoord 6

In de hiervoor genoemde motie is de regering verzocht om middels een overleg met de besturen van de Waddeneilanden en de betrokken rederijen te komen tot een plan met concrete maatregelen die rekening houden met de situatie van de eilandbewoners, en de Tweede Kamer vóór 1 juli 2018 over de uitkomst te informeren. Het overleg met de betrokken rederijen en de bestuurders van de Waddeneilanden is gaande. De Staatssecretaris van Financiën heeft daarbij het voortouw. In het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie van Financiën over de Fiscale Beleidsagenda op 17 mei 2018, heeft de Staatssecretaris desgevraagd opgemerkt dat het overleg in goede sfeer verloopt. Hij heeft daarbij ook aangegeven dat op dit moment nog niet vaststaat wat de gevolgen zullen zijn voor de ticketprijzen naar en van de Waddeneilanden van de op 1 januari 2019 ingaande btw-maatregel voor zeeschepen. De Staatssecretaris heeft toegezegd daarop terug te zullen komen in de voor 1 juli aangekondigde brief.

Vraag 7

In het algemeen overleg Wadden d.d. 24 januari 2018 is de toezegging gedaan dat er zou worden gekeken naar het punt van de laad- en losbruggen bij de veerdiensten. Dit is een verantwoordelijkheid van RWS. Er zijn regelmatig storingen. Wat zijn de problemen? Wat wordt daaraan gedaan? Hoe zit het met de reservebrug? Hoe snel kan die ingezet worden? Is 48 uur niet te lang en zorgt dat niet voor een enorme economische schade, zeker in de zomerperiode?

Antwoord 7

Ik herken het beeld niet dat er regelmatig storingen zijn aan de laad- en losbruggen van de veerverbindingen in het Waddengebied. Deze laad- en losinrichtingen hebben een hoge mate van beschikbaarheid. De storingen in 2017 aan de nieuwe laad- en losinrichtingen op Ameland zijn in 2017 al verholpen en deze functioneren nu naar behoren. Ten aanzien van de reservebrug kan ik melden dat elke laad- en losinrichting bestaat uit een passagiersbrug (loopbrug) en een autobrug. In geval van een storing aan een van beide, dient de calamiteitenaannemer binnen 1 uur ter plaatse te zijn en binnen 2 uur de storing functioneel te hebben opgelost om economische schade te voorkomen. De 48 uur termijn is slechts van toepassing indien er sprake is van een langdurige storing. In

dat geval heeft Rijkswaterstaat nog een reserve brugdeel dat ingezet kan worden. In de afgelopen 30 jaar is dit nog nooit aan de orde geweest.