

AH 1113
2021Z20220

Antwoord van staatssecretaris Knops (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties), mede namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat, de minister van Defensie en de staatssecretaris van Financiën (ontvangen 15 december 2021)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021-2022, nr. 999

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht "Veerdienst Saba/Statia gestrand door blunderende ministeries"?¹ Hoe beoordeelt u deze berichtgeving?

Ja.

Vraag 2

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de veerdienst Saba/Statia/Sint Maarten?

Vraag 3

Klopt het dat de veerdienst op 1 november jl. zou beginnen, maar dat dit niet is gelukt? Zo ja, wat is daarvoor de reden, wat is daarvan de oorzaak?

Antwoord op vraag 2 en 3:

Het kabinet heeft op 24 oktober 2020 ingestemd met het voorstel van de openbare lichamen van Saba en Sint Eustatius voor een pilotproject veerdienst voor de duur

¹ Dossier Koninkrijksrelaties, 10 november 2021, "Veerdienst Saba/Statia gestrand door blunderende ministeries", <https://dossierkoninkrijksrelaties.nl/2021/11/10/veerdienst-saba-statia-gestrand-doorblunderende-ministeries>

van twee jaar². Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft hiervoor eind 2020 €2 miljoen beschikbaar gesteld aan het openbaar lichaam Saba. Hierbij is overeengekomen dat het project door de openbare lichamen van Saba en Sint Eustatius wordt uitgevoerd en een deel van de middelen wordt ingezet voor inhuur van externe expertise. Het project is in de zomer van 2021 lokaal aanbesteed door de lokale projectgroep veerdienst Saba/Sint Eustatius. De projectgroep veerdienst Saba/Sint Eustatius bestaat uit vertegenwoordigers van de openbare lichamen Saba en Sint Eustatius en ingehuurd externe experts.

In de zomer van 2021 is de aanbestedingsprocedure gestart voor de veerdienst, waarbij 1 november 2021 in eerste instantie als streefdatum is gesteld voor de start van de veerdienst. Door verlenging van de aanbestedingstermijn op verzoek van de deelnemende partijen moest de streefdatum van de start echter worden bijgesteld naar 14 november 2021. Bovendien hadden de openbare lichamen meer tijd nodig om enkele ontbrekende veiligheidscertificaten te regelen. Het definitieve vaarschema kon daarnaast pas na de aanbestedingsprocedure worden opgesteld. De Koninklijke Marechaussee (hierna KMar) en de Douane Caribisch Nederland zijn op 7 oktober geïnformeerd over het vaarschema en dat kon daarom pas op dat moment met hen worden besproken. De veerdienst is inmiddels in goed overleg tussen alle betrokken partijen per 1 december 2021 van start gegaan conform het voorgenomen vaarschema.

Vraag 4

In hoeverre klopt het dat de Douane en de Koninklijke Marechaussee niet voorbereid waren? Hoe kan het dat niet alle instanties en ministeries gereed waren op 1 november 2021? In hoeverre klopt het dat er buiten de reguliere werktijden onvoldoende personeel is om goederen en personen te controleren?

De Regeling toelating en uitzetting BES (RTU BES) stelt vast dat de grensdoorlaatposten van de zeehavens op Saba en Sint Eustatius zijn geopend van 7:00 uur tot 19:00 uur. Bredere openingstijden zouden vragen om additioneel personeel, een aangepaste planning en een aanpassing van de RTU BES. Tussen Saba en Sint Eustatius mag overigens vrij gereisd worden net zoals dat in Europees Nederland tussen gemeenten en provincies het geval is. De KMar- en douanecontroles worden op Saba uitgevoerd, wat de mogelijkheid biedt om een vaarschema te hanteren binnen de openingstijden van de grensdoorlaatposten. De

² Kamerstukken 35 420, nr. 25.

Douane Caribisch Nederland kent daarnaast de mogelijkheid om ook op St. Eustatius goederencontroles uit te voeren.

De KMar en de Douane Caribisch Nederland zijn op 7 oktober 2021 geïnformeerd over het vaarschema. Vervolgens is er overleg met de KMar en de Douane Caribisch Nederland geweest over het vaarschema en de benodigde bezetting van de grensdoorlaatposten. In die periode werd ook duidelijk dat enkele veiligheidscertificaten ontbraken. Mede omdat de openbare lichamen in augustus hebben besloten de aanbestedingstermijn op verzoek van de deelnemende partijen met twee weken te verlengen, bleek de beoogde start op 1 november 2021 niet haalbaar. De veerdienst is inmiddels op 1 december 2021 gestart.

Vraag 5

Hoe kan het dat de ministeries blijkbaar onvoldoende hebben samengewerkt om de veerdienst per 1 november jl. te kunnen starten?

Vanaf begin 2021 hebben de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Economische Zaken en Klimaat onderling, alsook met de openbare lichamen van Saba en Sint Eustatius gesproken over de uitvoering van het project en de implementatie van de nieuwe veerdienst. De projectgroep veerdienst Saba/Sint Eustatius, bestaand uit vertegenwoordigers van de openbare lichamen Saba en Sint Eustatius en ingehuurd externe experts, is verantwoordelijk voor de uitvoering van het project en heeft betrokkenen op de hoogte gehouden van de voortgang van het project. Het definitieve vaarschema kon echter pas worden opgesteld nadat via de aanbestedingsprocedure een voorkeursrederij was geselecteerd. Na succesvolle afronding van de aanbestedingsprocedure heeft in de tweede helft van oktober 2021 overleg plaatsgevonden met de ministeries van Defensie en Financiën over het vaarschema vanwege hun taken voor het grenstoezicht.

Na signalen van de projectgroep veerdienst Saba/Sint Eustatius over vertraging van het project hebben de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Economische Zaken en Klimaat, Defensie en Financiën overleg gevoerd met afgevaardigden van de openbare lichamen Saba en Sint Eustatius om de veerdienst zo snel mogelijk van start te laten gaan, met als resultaat dat de veerdienst vanaf 1 december 2021 vaart.

Vraag 6

Deelt u de mening dat de veerdienst een betaalbaar alternatief zou moeten bieden voor het intereilandelijk vervoer en de dure vliegtarieven?

Het is van essentieel belang dat Caribisch Nederland goed bereikbaar is en dat reisschema's ten behoeve van intereilandelijk vervoer worden gehanteerd die het beste werken voor de lokale bevolking en het toerisme goed bedienen. Dat is nu niet het geval; ticketprijzen voor lucht- en zeevervoer zijn hoog en de frequentie van verbindingen beperkt. Inwoners zijn voor werk, zorg, onderwijs en inkopen echter afhankelijk van vervoer naar naastgelegen eilanden. Daarnaast heeft de lokale economie baat bij eilanden die goed bereikt kunnen worden, zowel voor import van goederen als voor het toerisme.

Om de bereikbaarheid van Saba en Sint Eustatius te verbeteren dienen zowel de verbinding via de lucht als over zee gewaarborgd te worden. Vervoer via de lucht en via de zee vullen elkaar aan, maar zondermeer kan niet worden gesteld dat zeevervoer een alternatief is voor luchtvervoer. Dat komt omdat de reistijd van vervoer per veerboot substantieel langer is dan de reistijd van vervoer per vliegtuig. Wanneer inwoners vanwege onderwijs of een medisch bezoek naar Sint Maarten moeten reizen, heeft zo'n langere reistijd gevolgen voor het leven op Saba en Sint Eustatius. Daarnaast kan een overtocht met de veerdienst mogelijk niet altijd plaatsvinden vanwege slechte weeromstandigheden. Ik deel de zorgen van uw Kamer omtrent de hoge ticketprijzen voor luchtvervoer dan ook.

Vraag 7

Welke problemen zijn er nog die moeten worden opgelost voor een snelle start van de veerdienst en hoe gaan deze opgelost worden?

Vraag 8

Wanneer kan de veerdienst dan alsnog van start gaan?

Antwoord op vraag 7 en 8:

De veerdienst is inmiddels in goed overleg met alle partijen per 1 december 2021 van start gegaan conform het voorgenomen vaarschema.