

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 668

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 9 februari 2024

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Veerdiensten - Gunning

De Vlaamse overheid biedt op verschillende waterwegen veerdiensten aan. Die veerdiensten worden beheerd door de agentschappen De Vlaamse Waterweg (DVW) en Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK). Concreet wordt op 13 locaties in bemande veerdiensten voorzien. Die veerdiensten worden niet integraal voorzien door DAB Vloot of DVW, maar uitbesteed via openbare aanbesteding. (DAB: dienst met afzonderlijk bestuur)

1. Kan een overzicht gegeven worden van welke veerdiensten in eigen beheer uitgbaat worden door MDK en DVW, en welke veerdiensten via openbare aanbesteding uitbesteed worden aan particuliere spelers?
2. Kan meer duiding gegeven worden om welke redenen sommige veerdiensten door DAB Vloot (MDK) worden uitgevoerd, andere veerdiensten door DVW, en andere veerdiensten in gegunde opdrachten aan particuliere spelers?
3. Hoe loopt de gunningsprocedure voor de veerdiensten? Graag meer informatie over de procedure.
4. Aan welke technische voorschriften moeten particuliere uitbaters zich houden wanneer hun een opdracht voor een veerdienst wordt gegund? Welke attesteringen moeten daarbij worden voorgelegd, zowel voor het personeel als voor het schip?
5. In de aanbestedingsprocedure wordt vermeld dat in een bewijs van deugdelijkheid van het casco en meetbrieven van het schip voorzien moet worden.
Kan meer duiding gegeven worden over die documenten?
6. Moeten verboden een keuring ondergaan voor ze ingezet kunnen worden om mensen te vervoeren?
7. Aan welke veiligheidsvoorschriften moeten uitbaters van veerdiensten zich houden wanneer hun een opdracht voor een veerdienst wordt gegund? Worden er andere verwachtingen opgelegd dan het aan boord hebben van voldoende reddingsgordels, -boeien, -kussens -of vesten?

ANTWOORD

op vraag nr. 668 van 9 februari 2024

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Voor De Vlaamse Waterweg nv (DVW) zijn zowel de fietsveren als het autoveer aan de Gemeenschappelijk Maas uitbesteed via een openbare aanbesteding.

De Vlaamse Regering besliste in 2020 om de verantwoordelijkheid voor openbaar personenvervoer over water, met uitzondering van de dwarsverbindingen over de gemeenschappelijke Maas, aan MDK toe te wijzen. Sindsdien werden alle veerdiensten – met uitzondering van die over de Maas – van DVW overgedragen naar MDK. Voorheen was MDK reeds verantwoordelijk voor 7 veerdiensten die in eigen beheer worden uitgebaat. De veren die overgekomen zijn van DVW werden door DVW in het verleden in de markt geplaatst. MDK heeft die contracten overgenomen of opnieuw in de markt gezet. Hieronder vindt u een oplijsting van de verschillende veren.

Veerdiensten in eigen beheer (MDK/DAB Vloot):

- Veerdienst Oostende (havengeul)
- Veerdienst Nieuwpoort (havengeul)
- Veerdienst Langerbrugge (kanaal Gent-Terneuzen)
- Veerdienst Terdonk (kanaal Gent-Terneuzen)
- Veerdienst Sint-Anna (Schelde)
- Veerdienst Kruibeke – Hoboken (Schelde)
- Veerdienst Bazel – Hemiksem (Schelde)

Veerdiensten uitbesteed aan particuliere spelers:

- Veerdienst Baarle-Drongen (Toeristische Leie)
- Veerdienst Afsnee (Toeristische Leie)
- Veerdienst Schellebelle (Boven-Zeeschelde)
- Veerdienst Appels – Berlare (Boven-Zeeschelde)
- Veerdienst Baasrode – Moerzeke (Boven-Zeeschelde)
- Veerdienst Sint-Amands – Moerzeke – Mariekerke (Boven-Zeeschelde)
- Veerdienst Driegoten – Weert (Boven-Zeeschelde)
- Veerdienst Rupelmonde – Wintam (Boven-Zeeschelde)
- Veerdienst Hamme – Tielrode (Durme)
- Veerdienst Schelle – Wintam (Rupel)
- Veerdienst Boom – Klein-Willebroek (Rupel)

2. In het verleden was de verantwoordelijkheid voor openbaar personenvervoer over water versnipperd over verschillende entiteiten. In het regeerakkoord van deze Vlaamse Regering werd echter opgenomen de personenmobiliteit over water te optimaliseren door het beheer ervan in handen te geven van één overheidsentiteit. Door het overbrengen van DeWaterbus Antwerpen van het Havenbedrijf Antwerpen naar MDK en de overdracht van de verschillende veerdiensten van DVW naar MDK werd een grote stap gezet om die historische versnippering weg te werken.

Voordat één centrale overheidsentiteit verantwoordelijk was voor het openbaar personenvervoer over water, was iedere beheerder/uitvoerder van een dergelijke opdracht vrij om die zelf uit te voeren, dan wel uit te besteden aan particuliere spelers. Die versnippering is dus historisch gegroeid.

Aangezien de opdrachten van verschillende uitbestede veerdiensten op korte termijn afliepen nadat MDK verantwoordelijk werd, besliste MDK dan ook om die opdrachten opnieuw in de markt te zetten teneinde de continuïteit van de dienstverlening te garanderen.

MDK werkt een kader uit om de beslissing om bepaalde veerdiensten wel of niet uit te besteden te maken op basis van objectieve factoren

3. De veerdiensten worden aanbesteed via openbare procedure. In de bestekken wordt het vereiste uurrooster meegedeeld, alsook de vereisten waaraan de kandidaat moet voldoen.
4. Bij DVW moeten particuliere uitbaters een lijst van gelijkaardige diensten voorleggen die gedurende de afgelopen periode van drie jaar werden verricht met vermelding van:
 - jaartal van de uitvoering;
 - de titel;
 - het bedrag;
 - de aanbestedende publiek- of privaatrechtelijke instanties waarvoor zij bestemd waren;
 - de contactpersoon (met naam, kantooradres, telefoon- en e-mailadres);
 - een bondige beschrijving van de inhoud van de opdracht.

Om voor selectie in aanmerking te komen, moet de inschrijver minstens één referentie met een individuele waarde van 25.000 euro kunnen aantonen.

De particuliere uitbater moet ook een lijst doorsturen met de personen die kunnen ingeschakeld worden als schipper. Ze moeten kunnen aantonen dat de veelvuldige:

- over een rechtsgeldig vaarbewijs beschikken;
- relevante ervaring hebben inzake gelijkaardige opdrachten in de afgelopen 5 jaar;
- een minimumleeftijd van 18 jaar hebben;
- kennis hebben van veiligheids-en gezondheidsaspecten;
- de Nederlandse taal machtig zijn;
- over een geldig zwembrevet beschikken;
- ervaring hebben met het varen op een rivier met sterk fluctuerende afvoer – riviertype regenrivier;
- een elementaire kennis hebben met betrekking tot de techniek van het vaartuig in het bijzonder de aandrijving hiervan (dieselmotoren dan wel elektrische motoren), hetgeen aangetoond wordt aan de hand van een opleidingsattest of – diploma.

De inschrijver dient zich er in het kader van zijn offerte uitdrukkelijk toe te verbinden om alle personen die door hem ingeschakeld kunnen worden in de uitvoering van deze opdracht jaarlijks de opleidingen te laten volgen dewelke door DVW voor de uitvoering van deze opdracht zouden worden georganiseerd.

Voor de fietsveren van de Maas is het schip in eigendom van DVW.

Het autoveer is 50% eigendom van DVW en 50% van Rijkswaterstaat.

Het autoveer voldoet aan de technische voorschriften voor veerponten overeenkomstig de Nederlandse binnenvaartregeling, bijlage 3.6.

Bij MDK worden er voor de inschrijver/personeel een aantal eisen opgelegd.

Zo dient de inschrijver een lijst voor te leggen met voornaamste diensten uitgevoerd in de drie jaar voorafgaand aan de aankondiging. Het betreft nautische, maritieme dienstverlening en/of werken waaruit blijkt dat de uitbating van een veerdienst kan worden uitgevoerd door de inschrijver. Verder worden voor diegenen die de veerdienst effectief uitvoeren volgende documenten verwacht:

- Een vaarbewijs A of B met een aantekening dat de houder bevoegd is voor het vervoer van meer dan 12 passagiers, naast de bemanning, op naam van de persoon of personen die de dienst zullen verzorgen (KB 23/12/1998).
- Stuurbrevetten C en D afgegeven voor 8 april 1998, overeenkomstig het KB van 27 oktober 1995 betreffende het stuurbrevet vereist voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk met betrekking tot het vervoer van passagiers en gewijzigd bij het KB van 29 januari 1997, blijven eveneens geldig.
- Tevens worden de buitenlandse vaarbewijzen aanvaard zoals voorzien in het MB van 18/05/1998 (BS 25/07/1998). De wet van 21 mei 1991 betreffende het invoeren van een stuurbrevet voor het bevaren van de scheepvaartwegen van het Rijk (BS 26/07/1991) en het KB van 23 december 1998 betreffende het verkrijgen van vaarbewijzen voor het besturen van binnenvaartuigen bestemd voor het goederen- en personenvervoer (BS 30/12/1998) zijn van kracht
- Een Groot Rijnpatent is conform art. 3 van KB 23/12/1998 ook geldig, een Groot Rijnpatent is zowel geldig voor vervoer van goederen als personen.

Voor het schip worden verschillende eisen opgelegd. Allereerst moet het vaartuig eigendom zijn van of gehuurd worden door de inschrijver. De inschrijver moet dus zelf een vaartuig ter beschikking hebben (met uitzondering van de veren op de Leie, daar worden vaartuigen voorzien). In het bestek worden de vereiste karakteristieken beschreven qua aantal passagiers (afhankelijk van de vaarweg en de mate waarin het veer gebruikt wordt), maar ook bepalingen rond lengte, breedte, diepte (afhankelijk van de vaarweg), veiligheid (aanwezigheid van reddingsmateriaal) en toegankelijkheid.

Verder worden vereisten opgenomen rond de navigatielichten, dient de veerboot uitgerust te zijn met een door het BIPT goedgekeurd en functionerend marifoontoestel en een AIS-systeem.

Daarnaast wordt van de inschrijver ook verwacht dat ze op korte termijn over een reservevaartuig kunnen beschikken, waarvoor gelijkaardige vereisten als voor het hoofdvaartuig gelden (voor een reservevaartuig is de gevraagde capaciteit gewoonlijk wel lager).

5. De Europese richtlijn technische voorschriften sluit de veerponten uit van het toepassingsgebied. De lidstaten moeten zelf instaan voor de technische veiligheid aan boord van de veerponten. De Belgische instanties hebben steeds geopteerd om via de concessie een bewijs van deugdelijkheid of klassecertificaat voor het casco te eisen. Het klassecertificaat wordt uitgegeven door Europees erkende classificatiebureaus zoals Bureau Veritas, Lloyd's Register of DNV (Germanischer Lloyd). Het bewijs van deugdelijkheid wordt uitgegeven door Euroclass, een classificatiebureau dat enkel door België erkend is op basis van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting. De klassecertificaten en bewijzen van deugdelijkheid worden afgegeven na een keuring van de romp van het vaartuig, de schroefas, het roer en de roerkoning.

De meetbrief wordt afgegeven op basis van de Conventie van Genève van 1966 betreffende de meting van binnenschepen. De meetbrief bepaalt de hoofdkenmerken, afmetingen en inzinking van het vaartuig. De ijkmerken voor de maximale inzinking worden ook via de meetbrief vastgelegd. De meetbrief is verplicht voor grote schepen

overeenkomstig het Algemeen Politiereglement voor de Scheepvaart op de Binnenwateren, art 1.10 en art 2.03.

6. Zoals onder de vorige deelvraag gepreciseerd, moeten ze over een bewijs van deugdelijkheid of een klassecertificaat beschikken na een keuring van de romp van het vaartuig.

Nieuwe vaartuigen worden onder Klasse gebouwd dus ondergaan altijd een keuring om de 5 jaar (Class renewal). Bij die keuring wordt nagegaan of het vaartuig structureel, maar ook qua uitrusting en qua aandrijving, in goede conditie is.

7. Het politiereglement schrijft voor veerponten nog de tekens voor en de tekens op hun aanlegplaatsen. Daarnaast wordt artikel 6.23 gewijd aan de vaarregels voor veerponten.

Er zijn geen bijkomende technische voorschriften vastgelegd voor veerponten, waardoor ook de vermelde uitrusting geen verplichting is. Voor een aantal veerponten, waaronder de nieuwe veerponten van DAB Vloot, werd verwezen naar de Nederlandse regeling voor veerponten om een zeker niveau van veiligheid te verzekeren.

Er bestaat ook een mogelijkheid voor eigenaars van veerponten om een certificaat overeenkomstig de Europese richtlijn technische voorschriften aan te vragen, zelfs al valt het vaartuig buiten de scope. De Commissie van Deskundigen die het scheepsonderzoek moet uitvoeren en het certificaat afleveren, zou zich op de voorschriften van de passagiersvaartuigen kunnen beroepen, maar deze eisen zijn te veeleisend voor dergelijke veerponten. Een aantal vaartuigen die in Nederland als veerpont gecertificeerd zijn worden ingezet in en rond Antwerpen, zoals De Waterbus.

Tot slot kan vermeld worden dat in het kader van de uitvoering van het scheepvaartdecreet initiatieven genomen worden om technische eisen voor veerponten te ontwerpen. Er zijn evenwel enkele ontwerpbesluiten die prioritair behandeld worden zoals de waterwegcode.

Verder beschikt MDK voor al zijn personeel over een arbeidsreglement en een beheershandboek, waar de gedragscode rond tal van onderwerpen is vastgelegd, bijvoorbeeld rond veiligheidskledij, of het drank- en drugsbeleid. Van externe dienstverleners die werken in opdracht van MDK wordt verwacht dat ze de geest van deze gedragscodes respecteren.