Ministerie van infrastructuur en Waterstaat
Minister van Infrastructuur en Waterstaat
De heer M.G.J. Harbers
Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Afschrift aan de vaste Tweede Kamercommissie van I&W

23-mei-2024

Excellentie,

U besteedt de concessie voor de veerdiensten naar de vier Friese Waddeneilanden opnieuw aan. De veerdiensten worden al meer dan honderd jaar door dezelfde commerciële partijen uitgevoerd. In de loop der tijd zijn er verschillende vormen van overheidsregie en -overleg geweest. In de huidige concessie is gekozen voor een ondershandse gunning van een concessie, die in 2029 vernieuwd moet zijn.
In dat proces stelt uw ministerie een Nota van Uitgangspunten (NvU) op. Uw ministerie heeft een aantal vooronderzoeken en een schriftelijke consultatieronde uitgevoerd, en op basis daarvan de concept-NvU opgesteld. Uw ministerie heeft de gemeentebesturen van Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog om een reactie gevraagd op de concept-NvU. Wij zullen een inhoudelijke reactie geven op de NvU.

Echter, er is een aantal politiek-bestuurlijke uitgangspunten en vooronderstellingen die aan de basis van het hele proces van aanbesteding liggen, en die ons grote zorgen baren. Met deze brief lichten we die toe en vragen wij om uw reactie. Bovendien zijn wij van mening dat de punten vragen om een gesprek tussen u en de vier verantwoordelijke gemeentebestuurders.

De kern van onze zorgen komt voort uit de botsing tussen de letter van de wet- en regelgeving en het bijzondere karakter van de veerverbindingen. Als bewoners en gebruikers van het Waddengebied zijn we totaal afhankelijk veerdienst, we leven naar het ritme van de verbinding met de wal. De veerdienst, inclusief het vervoer van vracht en watertaxi's is verweven met de eilander gemeenschappen. Dat verhoudt zich slecht met een benadering vanuit wet- en regelgeving en mededinging, die aan de basis ligt van de veerconcessies. Op basis hiervan zijn er vijf belangrijke onderwerpen waar wij met u over in discussie willen.

Veerverbinding als publieke voorziening
Op grond van de Wet personenvervoer 2000 en Europese regelgeving kiest u voor een concessie.
Wij zijn van mening dat dit concessiemodel een nogal onwenselijke vorm is om de enige verbinding van de Waddeneilanden met het vaste land te organiseren. Dit heeft te maken met het unieke karakter van de eilanden: er is geen andere verbinding voor vervoer van personen met de rest van de wereld dan de veerdienst. De gemeenteraad van Terschelling heeft het in een motie treffend verwoord: "De Waddenveren zijn zoveel meer dan een overtocht, het is een levensader, van levensbelang een leven lang."

De Waddenveren behoren een gegarandeerde (semi-)publieke voorziening te zijn die zich mee ontwikkelt met de behoeften van de reiziger, het dynamische wad, de eilanden en grote ontwikkelingen zoals de energietransitie. De missie van de veerdienst moet zijn dat deze er nu en in de verre toekomst is ten dienste van de reiziger. We zien dat met een concessie 'de regels' sterk beginnen af te leiden van 'de bedoeling' van de veerverbinding. Met een concessie staat niet langer het belang van de reiziger centraal maar wordt de rederij veelal afgerekend op secundaire zaken en ook de aandeelhouders zijn over het algemeen geïnteresseerd in andere zaken dan het belang van de reiziger. De onzekerheid die eilanders nu en de komende jaren voelen begint een kleine tien jaar na het ingaan van de concessie opnieuw want dan zal het Rijk zich weer melden met een volgende nota van uitgangspunten. Weer moeten eilanders en decentrale overheden alert zijn of hun enige verbinding met het vaste land -op papier, ver in de toekomst- wel goed geregeld is. Weer worden zaken als

interinsulair vervoer, monopolies op vrachtvervoer niet goed geborgd omdat ze niet in de juridische kaders passen.

Recente informatie heeft ons bevestigd in het beeld dat er goede alternatieven zijn naast het concessiemodel, die mogelijk meer tegemoetkomen aan het publieke karakter van de veerdiensten. Juristen met speciale deskundigheid van het aanbestedingsrecht melden ons dat, anders dan door u expliciet gesteld, het volgen van een aanbestedingsprocedure zeker niet de enige optie is. Daarop willen wij graag een nadere reactie uwerzijds ontvangen.

Bovenstaande schetst naar onze mening dat de energie en aandacht van zowel het Rijk als de rederij, maar ook van decentrale overheden en eilanders in de verkeerde dingen gaan zitten. Dat leidt tot veel onrust en frustratie wanneer je een veerdienst organiseert middels een concessiemodel.

We willen het Rijk dan ook uitdagen om nog eens nadrukkelijk te kijken naar alternatieven en voorbeelden in andere Europse landen buiten de markt om zoals een Rijksveer of Provincie-/gemeenteveer al dan niet in een coöperatieve variant waarbij deelname door eilanders mogelijk is.

Budgetneutraliteit

U stelt onomwonden dat het uitgangspunt is, en blijft, dat de veerdiensten budgetneutraal worden uitgevoerd. Dat wil zeggen, budgetneutraal voor de Rijksoverheid. We zijn het fundamenteel oneens met deze keuze op voorhand. Net als overal in Nederland heeft de overheid, in dit geval de Rijksoverheid, een zorgplicht voor de bereikbaarheid voor bewoners, bedrijven en in het geval van de eilanden, 1,3 miljoen jaarlijkse bezoekers.
De tol in de Westerscheldetunnel wordt opgeheven met een verwijzing naar betaalbare bereikbaarheid. In het hele land wordt het OV met grote bedragen gesubsidieerd, behalve het vervoer naar de eilanden.
Uw ministerie stelt dat de waddenveren geen OV zijn. Deze stelling is correct naar de letter van de wet, maar is naar de geest onmogelijk vol te houden.

Wij hebben de volgende argumenten om budgetneutraliteit niet als uitgangspunt te hanteren, Wij zijn van mening dat de eilander bewoners en ondernemers, net als alle andere burgers, recht hebben op een betaalbare bereikbaarheid. Dat moet het uitgangspunten zijn, niet de schatkist van het Rijk. Als vaarwegbeheerder en als concessieverantwoordelijke heeft het Rijk de financiële verantwoordelijkheid naar de bewoners en gebruikers van het Waddengebied.

Wij zien dat er grote onzekerheden op de veerverbindingen afkomen. De verduurzaming vraagt om tijdige keuzes, grote investeringen en een onzekere uitvoering. Ook de ontwikkeling van het toerisme in tijden van klimaatverandering is onzeker. Natuurwetgeving en het Beleidskader Natuur Waddenzee hebben invloed op de uitvoering van de veerdiensten. De financiële gevolgen van dit alles op het bord van de gebruikers leggen is te gemakkelijk. Daarom dient het Rijk bereid te zijn om bij te dragen aan de investeringen, maar ook aan de operatie van de veerdiensten, net als ze dat doet voor bijvoorbeeld de NS.

Wij vragen u dan ook om in de NvU het uitgangspunt van budgetneutraliteit te schrappen en te vervangen door een redelijk en billijk kostenniveau voor de gebruikers.

Zeggenschap eilandbesturen

De colleges van B&W van de eilanden hebben conform de Wet personenvervoer adviesrecht op de vervoerplannen van de concessiehouders. Onze ervaring is dat de concessiehouders deze adviezen vaak niet volgen en dat uw ministerie dit toestaat. De vragen om meer zeggenschap, zoals instemmingsrecht op belangrijke producten, zijn altijd afgewezen, vaak met het argument dat de eilandbesturen geen

verantwoordelijkheid hebben en dat dus zeggenschap niet passend is. Wij vinden dit een te gemakkelijke redenering. Het belang voor onze inwoners en gasten is te groot om geheel buiten de zeggenschap te staan. Wij willen dat de eilander gemeentebesturen, als vertegenwoordigers van bewoners, bedrijven en bezoekers, instemmingsrecht krijgen op belangrijke producten, zoals de concessiedocumenten, vervoerplannen, en tussentijdse wijzigingen. Daarbij moet er gelegenheid zijn om de gemeenteraden te betrekken.

Zeggenschap eilander bevolking

De eilander bevolking heeft de afgelopen weken weer luid en duidelijk laten weten dat men de zeggenschap onvoldoende vindt. Wij lezen in uw NvU dat dit mogelijk afhankelijk is van de verhoudingen tussen de eilanders en de vervoerders. Dat is zeker niet het geval. De zeggenschap die er is verloopt nu via de consumentenplatforms, klantenpanels en in het geval van Waddenveren West een Raad van Advies. De vertegenwoordiging is ondoorzichtig en de terugkoppeling is beperkt tot geheel afwezig. Hoewel we veel waardering hebben voor het werk van genoemde organen, vragen we aandacht voor de breed levende wens voor een vergroting van de directe zeggenschap van de eilanders.
De vorm waarin verdient nadere uitwerking. Er zijn diverse oplossingen aangedragen, zoals financiële deelname, een constructie met recht van (bindend) advies, instemming en initiatief naar het model van ondernemingsraden, en andere vormen. Wij zien de totstandkoming van de zeggenschap graag opgenomen in de NvU en geborgd in de concessie of anderszins.
Daarnaast dringen wij er bij u op aan om ook bij de consultatie van het Programma van Eisen nadrukkelijk de eilander samenlevingen te betrekken met brede bewonersavonden op de eilanden zelf, georganiseerd door uw ministerie, waar bewoners hun vragen en opmerkingen kunnen maken en net als bij de NvU hun zienswijze kunnen geven.

Transparantie en winstoogmerk bedrijfsvoering

De veerdiensten worden uitgevoerd door twee familiebedrijven. Beide bedrijven geven alleen de concessieverlener inzicht in de boeken. Voor de eilanders en de eilandbesturen is op geen enkele manier te controleren welke winsten de vervoerders maken en wat daarmee gebeurt. Bovendien ondernemen beide vervoerders nog andere activiteiten vanuit een de facto monopolie, zoals het vervoeren van vracht en het exploiteren van parkeervoorzieningen. In iedere andere gereguleerde economische activiteit, zoals bijvoorbeeld de energiesector, is er toezicht door onafhankelijke autoriteiten als de ACM. Een dergelijke vorm van toezicht is hier geheel afwezig. Wij vinden dit een ongewenste situatie. De veerdiensten zijn in de aard een (semi)publieke dienst, en dienen geëxploiteerd te worden volgens een kostprijs-plus-model, waarbij het rendement dient om risico's te kunnen opvangen en niet meer dan dat. Een combinatie van activiteiten, zoals het exploiteren van parkeervoorzieningen, is onwenselijk. Bovendien is het niet meer dan redelijk dat de eilander bevolking en besturen inzicht hebben in de boeken. Voorbeelden in binnen- en buitenland (TESO, Deense gemeentelijke veerdiensten, Schotse publieke veerbedrijven) laten zien dat dit prima mogelijk is. Mocht er sprake zijn van een winstmodel, dan is onze wens dat die winst deels ten goede komt aan de eilander gemeenschappen. Dit past bij de maatschappelijke functie van de veerdienst die we hierboven hebben benoemd.
Wij vragen u de eisen voor transparantie en winstmarges toe te voegen aan de Nota van Uitgangspunten en te zijner tijd het Programma van Eisen, die te borgen in de concessie, en die ook gedurende de looptijd van de concessie publiek te delen.

Wij zijn ervan overtuigd dat bovenstaande punten van groot van belang zijn om te komen tot een goede, betrouwbare, betaalbare en bovenal door de gebruikers gedragen veerdienst. Wij blijven graag met u samenwerken om deze doelen te realiseren. Wij gaan graag op korte termijn met u hierover in gesprek.

Namens de Burgemeesters en Secretaris-directeuren van de vier Friese Waddeneilanden.

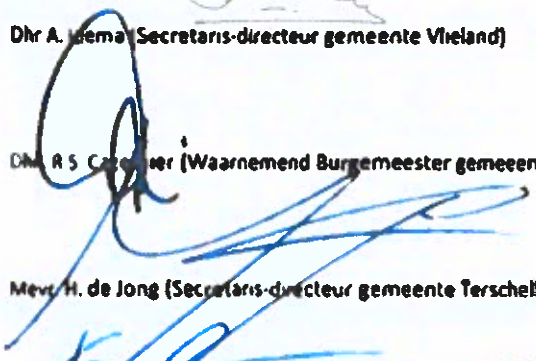
Hoogachtend,



Dhr. M. Schrier (Burgemeester gemeente Vlieland) Mail: m.schrier@vlieland.nl



Dhr A. Idema (Secretaris-directeur gemeente Vlieland) Mail: a.idema@vlieland.nl



Dhr. R.S. Cazemier (Waarnemend Burgemeester gemeente Terschelling) Mail: r.cazemier@terschelling.nl

Mevr. H. de Jong (Secretaris-directeur gemeente Terschelling) Mail: hdejong@terschelling.nl



Dhr. I.P. Stoel (Burgemeester gemeente Ameland) Mail: ipstoel@ameland.nl

Dhr. I. Valk (Secretaris-directeur gemeente Ameland) Mail: ivalk@ameland.nl



Mevr. T. van Gent (Burgemeester gemeente Schiermonnikoog) Mail: tvangent@schiermonnikoog.nl



Mevr. T. Kroeze (Secretaris-directeur gemeente Schiermonnikoog) Mail: tkroeze@schiermonnikoog.nl