GRENSOVERSCHRIJDENDE HOUDING MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT JEGENS DE BEVOKING VAN DE FRIESE WADDENEILANDEN

Door drs. Martinus J. Kosters, 24 juni 2025

1. Het is onduidelijk van wie de veerdienst is: Vanouds van Rederij Doeksen, van de eilandgemeenschappen of zoals het nu lijkt te zijn van de Staat der Nederlanden. In ieder geval schiet de inspraak van de eilanden waar het hun levenslijn betreft, schromelijk tekort. Het Programma ven Eisen (PvE) trekt de zeggenschap volledig naar het Rijk.
2. Het is onduidelijk welke de selectiecriteria voor het kiezen van een concessiehouder zijn. Die staan niet in het P v E. Waarom niet? Wie bepaalt uiteindelijk? De Staat kan wel eens heel andere prioriteiten laten wegen dan de eilanden. Dat is niet aanvaardbaar voor een levenslijn.
3. De burgemeesters van de vier Friese Waddeneilanden hebben in mei 2024 een gezamenlijke brief aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat gestuurd n.a.v. de Nota van Uitgangspunten. In het PvE wordt op geen enkele manier tegemoet gekomen aan de in die brief gestelde vragen en eisen.
4. In mijn **commentaar op de Concessie veren Waddeneilanden is lek**, maak ik onderscheid in procedurele en inhoudelijke tekortkomingen.
5. **Procedureel** is een verkeerde afslag gekozen door de Europese Wetgeving inzake veerdiensten naar eilanden te volgen. Er zijn honderden veerdiensten in Europa, maar er zijn hooguit enkele tientallen waar het gaat om de levensader-functie, zoals naar de Waddeneilanden. Voor een levensader is het rondweg gevaarlijk om daar een concessie procedure voor op te tuigen. Wat gebeurt er als er een nieuwe concessiehouder komt die na een zekere periode failliet gaat? In Zuid-Holland ging na een moeizame aanbestedingsprocedure van de Waterbus, de nieuwe concessiehouder na een jaar failliet. En toen? Daar hadden de passagiers nog andere mogelijkheden om hun bestemmingen te bereiken. Voor de eilanders is de veerdienst de enige route.
6. **Procedureel** is het onjuist om je te concentreren op personenvervoer. Voor een eiland is de hele economie en het ritme afhankelijk van de veerdienst: het gaat om personen- èn vrachtvervoer. Immers de hele bevoorrading van het eiland is afhankelijk van de veerdienst. Omdat er ook een kleine vrachtvervoerder naar onze eilanden is, werd dat als excuus aangevoerd om de concessie toe te spitsen op personenvervoer. Daar had daar best een oplossing voor gevonden kunnen worden.
7. **Procedureel** is het Ministerie schromelijk te kort geschoten om de eilanden bij de concessie te betrekken. Toen Nota van Uitgangspunten uitkwam werden er twee voorlichtingen in nota bene Dokkum en Harlingen georganiseerd. Toen in allerijl op alle eilanden alsnog bijeenkomsten werden georganiseerd, bleek dat de delegatie op Terschelling geen notie van een levenslijn had. Er kwamen niet voor niets 151 reacties op de N v U. Bij het verschijnen van het ontwerp Programma van Eisen werden in de week na het uitkomen van dat programma wel voorlichtingen op de eilanden georganiseerd. Ik heb en nare bijsmaak aan die bijeenkomst in ET 10 overgehouden. Als je op- of aanmerkingen had moest je die maar als zienswijze indienen. De acht man sterke delegatie van het ministerie vertikte het om aantekeningen te maken. De samenvatting aan het einde van de avond was amper een aftreksel van de gedachtewisselingen die er hadden plaatsgevonden. De benadering van de vertegenwoordigers van het Ministerie naar de eilanden is uit de hoogte en deugt niet!
8. **Procedureel** is het merkwaardig dat de veerdiensten naar de eilanden budget-neutraal voor de Staat moeten zijn. Daar is geen enkele discussie over geweest. Het wordt als een dictaat

ingebracht. En als het puntje bij het paaltje komt trekt de staat ook nog inkomsten uit de veerdiensten door de vergoedingen die de reder voor het gebruik van de havenemplacementen en haveninstallaties moet betalen. In het algemeen suppleert de Staat het openbare personenvervoer. Maar de veerdiensten naar de eilanden zijn geen openbaar vervoer in de zin van de wet en dus heeft de Staat een excuus om niet financieel bij te dragen!

9. Een ander **procedureel bezwaar** is de verpakking in het Programma van Eisen met liefst 273 eisen waaraan de concessiehouder moet gehoorzamen. Dat is onwerkbaar en een voorbeeld van een overdemocratiserende houding.
10. **Procedureel** is er dus geen maatwerk geleverd. Het Ministerie had vanaf 2014 alle tijd om in overleg met de eilanden tot een passende oplossing te komen. Men is vastgelopen in een woud van landelijke en Europese regeltjes. Een levensader heeft eigen regels nodig!
11. **Inhoudelijk** is het P v E een oerwoud aan eisen. Liefst 273. Hoe zal daar in de praktijk mee worden omgegaan. Ik stel voor een kleine 100 te schrappen. Wat heeft het geleuter voor zin zoals bijvoorbeeld:
12. afvalscheiding aan boord,
    kleurstelling aan boord en zichtbaarheid van knopjes,
    de regel dat de reizigers het buitendek op de reguliere dienst mogen betreden
    de horeca-voorzieningen bij voorkeur van lokale en duurzame dranken en maaltijden met gezonde opties gebruik moeten maken
    de rederij mag geen reclame op de ruiten plakken
    de concessiehouder is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en uitvoering van de marketing activiteiten
    Klachten kunnen schriftelijk en telefonisch worden ingediend
    Enzovoorts, enzovoorts met totaal overbodige eisen.
    De veermaatschappijen worden gedegradeerd tot vazallen van het Ministerie. Ze moeten zelfs jaarlijks een tevredenheidonderzoek onder hun personeel houden. Net of ze een dochter van de Staat zijn. Doeksen en Wagenborg hebben waarachtig wel bewezen dat ze al dit soort zaken wel aan kunnen. Als ondernemers zijn ze wel in staat om een veerdienst te runnen.
13. **Inhoudelijk:** Er staan in het P v E tal van voorbeelden waar de concessiehouder verplicht wordt overleg te plegen met regionale overheden en consumenten organisaties, naast de vele rapporteringen naar het Ministerie. Een overdaad aan communicatie die in ieder geval kostenverhogend voor de concessiehouder werkt. Op geen enkele wijze proef je ook maar dat het Ministerie haar best doet de kosten te beperken. Integendeel dus.
14. **Inhoudelijk: Veiligheid**: Op dit punt schiet het P v E schromelijk tekort: Niets over de bescherming van passagiers en bemanning bij aanvaring, brand, stranding, lekkages en andere noodsituaties, over reddingmiddelen, eventuele evacuaties en noodprocedures, waaronder man-over-boord!
15. **Inhoudelijk**: Zo wordt ook de kleine veerdienst tussen Vlieland en Terschelling in het programma gefietst zonder enige financiële tegemoetkoming.

16. **Conclusie**: Dit Programma van Eisen is onaanvaardbaar voor de eilanden. Het Ministerie moet gedwongen worden een passende oplossing te maken voor de levensader-functies naar de eilanden in samenspraak met de eilanden. Er is sprake van een opeenhoping van eisen die kostenverhogend doorwerken in de exploitatie. Gemakkelijk, de Staat bepaalt, maar de eilanders betalen de rekening! Het is een voorbeeld van grensoverschrijdend gedrag jegens de eilander gemeenschappen.