

Inleiding

Het conflict rond de veerdienst Harlingen – Terschelling woekert inmiddels alweer zeven jaar voort. Vooral op het eiland Terschelling leeft deze veerbootoorlog enorm. Iedereen weet ervan en heeft er een mening over. Als de kwestie nieuw voor u is, dan is het goed om het volgende te weten: in 2000 besloot het ministerie van Verkeer & Waterstaat een einde te maken aan de monopolies in het passagiersvervoer van en naar de Waddeneilanden. Het ministerie kon dit besluiten, omdat de staat eigenaar was van de belangrijkste haveninrichtingen en aanlegplaatsen, zowel aan de wal als op de eilanden. Het moest het ook besluiten, omdat de Europese regelgeving invoering van concurrentie op dit type vervoer eiste. Rederij Doeksen, die op grond van een convenant uit 1987 het monopolie op het passagiersvervoer tussen Harlingen en Terschelling bezat, zou dit kwijtraken. Het convenant zou plaatsmaken voor een concessie, waar ook andere bedrijven eenmaal in de tien of vijftien jaar naar zouden kunnen dingen. Maar eerst kwam er een overgangsregeling, in de vorm van een ‘Openbare Dienst Contract’ (ODC). Daarin werd Doeksen aangewezen als ‘hoofdgebruiker’ en kregen andere rederijen de mogelijkheid om als ‘medegebruiker’ van de rijksaanlegplaatsen in Harlingen en Terschelling gebruik te maken.

Toen zich inderdaad een potentiële concurrent meldde, rederij EVT, ontstonden problemen. De overgangsregeling met het ODC werd eind 2007 van kracht. Toen EVT in de zomer van 2008 ging varen, bleken haar ‘venstertijden’ volledig afhankelijk van de dienstregeling van Doeksen. Ook de aanlegvergunningen bij de gemeente Terschelling en de huurcontracten met de Dienst der Domeinen leverden complicaties op. En dan was er nog een conflict tussen Doeksen en Rijkswaterstaat, dat het EVT onmogelijk maakte om de belangrijke snelbootsteiger op Terschelling te gebruiken. Al met al bleef van de beloofde concurrentieruimte in het ODC weinig tot niets over. Binnen de kortste keren liep de kwestie uit op juridische procedures, publicitaire acties, mislukte bemiddelingspogingen en uiteindelijk, in 2011, op een miljoenenclaim van EVT.

Het was ook EVT die mij in de loop van 2010 verzocht om een onderzoek in te stellen naar de veerbootoorlog. Ik heb daarover getwijfeld. De rederij was immers zelf partij in het geschil. Van de andere kant zag ik een uiterst boeiende casus over de complicaties van de invoering van marktwerking op een terrein dat traditioneel wordt gezien als ‘publieke dienstverlening’ (namelijk openbaar vervoer). Omdat EVT bereid bleek mij

volledige onafhankelijkheid te garanderen, niet alleen in het onderzoek maar ook in het auteursrecht en het publicatierecht, ben ik akkoord gegaan. Natuurlijk heeft EVT ruim geprobeerd haar visie op het conflict onder mijn aandacht te brengen. Maar daarbij heeft de rederij zich volledig aan de onafhankelijkheidsafspraken gehouden en mij op geen enkel moment onder druk gezet. Ik besef dat ik deze bewering alleen kan staven door volledige transparantie te bieden. Daarom heb ik een uitvoerig notenapparaat, een gedetailleerde bronnenlijst en een verantwoording toegevoegd, zodat de lezer zelf kan beoordelen in hoeverre de stem van de opdrachtgever naar zijn/haar mening toch te veel doorklinkt.

Gezien deze ontstaansgeschiedenis kan men dit boekje misschien het best aanduiden als een *expert opinion*, een onderbouwde analyse zoals ook juristen die wel op verzoek maken. Het doet verslag van mijn onderzoek en beschrijft hoe de veerbootoorlog is ontstaan en is verlopen. Het probeert de dynamiek erachter te verklaren en doet ook een suggestie voor het beëindigen van de strijd. Samen met een onderzoeker – de historicus Hans van der Jagt - heb ik een groot aantal documenten doorgewerkt en gesprekken gevoerd met belangrijke betrokken personen. Drie van de vier centrale partijen werkten mee: 1) het gemeentebestuur van Terschelling, 2) het ministerie van Infrastructuur & Milieu en Rijkswaterstaat Noord-Nederland, en 3) rederij EVT. De vierde partij, rederij Doeksen, legde herhaalde schriftelijke en telefonische verzoeken naast zich neer. Directeur P. Melles zag ook af van een reactie op de conceptversie en daarmee van het hem geboden recht op wederhoor. Die weigering vormde weliswaar een beperking voor het onderzoek maar was naar mijn mening geen onoverkomelijke hindernis voor het schetsen van een deugdelijk beeld. Zoals de lezer zal zien, viel uit allerlei documentatie - zoals notulen, e-mail verkeer, brieven en gespreksverslagen – toch redelijk zicht te krijgen op de opvattingen en gedragingen van rederij Doeksen.

Ik kwam al snel tot het inzicht dat de veerbootoorlog in wezen een ‘uitgelokt conflict’ is. De ODC overgangsregeling was innerlijk tegenstrijdig. Zij zette de deur voor concurrentie formeel op een kier maar bood tegelijkertijd tal van handvaten om die zo veel mogelijk te beperken. Het ministerie maakte in het ODC bovendien al direct duidelijk dat de concurrentie tijdelijk zou zijn, door Doeksen bij voorbaat al uitzicht op de eerste concessie te bieden. Het conflict werd duidelijk verergerd doordat het bij de uitvoering van de ODC regeling ontbrak aan regie. De betrokken overheden en overheidsorganisaties hadden eigen agenda’s en werkten langs elkaar heen. Het college van burgemeester & wethouders van Terschelling was wars van concurrentie op de veerdienst en gaf daar in haar vergunningbeleid ook blijk van. Rijkswaterstaat had te veel verschillende petten op. Door dit alles kon rederij Doeksen gemakkelijk de regie overnemen.

Het conflict is mede zo hoog opgelopen doordat er veel juristengeweld bij is ingezet. Doeksen en EVT hebben hier – gesteund door hun advocaten – geen enkele zelfbeheersing in betracht. De gunning van de concessie aan rederij Doeksen op 24 mei 2011 heeft aan deze juridisering geen einde gemaakt. De verwerping van de bezwaren van EVT op 9 maart 2012 zal dat naar verwachting evenmin doen.

Mijn centrale conclusie, zo wil ik hier vast onthullen, is dat de politieke besluitvorming over de veerdiensten Harlingen – Terschelling op drijfzand berust. Het ministerie van Verkeer & Waterstaat heeft een situatie van schijnconcurrentie geschapen, met dank aan minister Karla Peijs en staatssecretaris Melanie Schulz van Haegen (de huidige minister). Staatssecretaris Tineke Huizinga leverde vervolgens – ondanks kritiek van de Raad van State – een zeer vage onderbouwing voor de onderhandse gunning van de concessie aan Doeksen. De Tweede Kamer accepteerde dit alles zonder veel kritiek.

Naar mijn mening is de opvolger van Verkeer & Waterstaat, het huidige ministerie van Infrastructuur & Milieu, is naar mijn mening de aangewezen partij om een oplossing te vinden. Minister Schulz van Haegen zou de rol van het departement in het ontstaan van de veerbootoorlog moeten erkennen en een speciale onderhandelaar benoemen die de partijen aan tafel brengt. Er is wel degelijk een kans op vrede. Die zal – gezien de menskracht, emotie en middelen die tot nu toe zijn geïnvesteerd – echter alleen met financiële compensatie kunnen worden bereikt, zodat Doeksen en EVT met opgeheven hoofd het slagveld kunnen verlaten.

Marcel Metze, Ooij, 6 april 2012