

Vergaderjaar 2022–2023

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 781

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 oktober 2022

Vanaf 2014 zijn er twee concessies verleend voor passagiersvervoer van en naar de Friese Waddeneilanden. Voor de verbindingen met Vlieland en Terschelling gaat het om de Vervoerconcessie Waddenveren West, verleend aan de B.V. Terschellinger Stoomboot Maatschappij, een dochteronderneming van rederij Doeksen (hierna: TSM). Voor de verbindingen met Ameland en Schiermonnikoog gaat het om de Vervoerconcessie Waddenveren Oost, verleend aan Wagenborg Passagiersdiensten B.V. (hierna: WPD). De beide concessies hebben een looptijd van 15 jaar.

Jaarlijks dienen beide rederijen een vervoerplan in met een beschrijving van de plannen voor het volgende dienstregelingsjaar (zie bijlagen). De vervoerplannen behoeven instemming van mij, de concessieverlener.

Onlangs heeft TSM mij geïnformeerd dat zij door de sterk gestegen gasprijzen met ernstige financiële problemen kampt. Om te voorkomen dat dit tot een faillissement zal leiden, heeft TSM bij mij een voorstel ingediend, waarin zij beschrijft meerdere maatregelen te treffen om de komende periode door te komen (zie bijlage). Dit voorstel vormt een addendum bij het vervoerplan van TSM.

Met deze brief informeer ik u allereerst over de (financiële) situatie van TSM. Hiermee voldoe ik aan mijn toezegging om uw Kamer te informeren over de stand van zaken rondom TSM, zoals ik deze had gedaan aan Kamerlid van der Molen (CDA) in het Commissiedebat OV & Taxi (d.d. 14 september jl. (Kamerstuk 23 645, nr. 780)). Daarna zal ik nader ingaan op mijn instemming met de vervoerplannen 2023 van TSM (en daarmee de maatregelen van TSM) en van WPD.

Stand van zaken TSM

Sinds 1 januari 2022 is de prijs van gasolie met ruim 80% gestegen en de prijs van LNG met 180%. In vergelijking met 1 januari 2021 is de prijs van gasolie met ruim 200% gestegen en die van LNG zelfs met 900%. TSM vaart voornamelijk met schepen die LNG gebruiken. Daardoor stevent TSM af op grote verliezen. Dit zijn bedragen die TSM niet kan opvangen, ook niet met de eerder vastgestelde maximum tariefstijging van 2,6%.

Om de continuïteit te borgen heeft TSM mij daarom de volgende tijdelijke maatregelen voorgesteld:

1. Meer inzet van een oud gasolie- gedreven schip «ms Friesland» op Terschelling, in plaats van de nieuwe LNG-schepen. Op dit moment vaart het schip «ms Friesland» niet het gehele jaar omdat deze verouderd is en meer vervuilend dan nieuwere schepen. TSM heeft besloten om wel meer gebruik te maken de «ms Friesland» omdat de prijs voor gasolie beduidend lager is dan de prijs van LNG.
2. Het schrappen van een aantal afvaarten van de autoveerboden op Terschelling; dit is mogelijk omdat het schip «ms Friesland» een groter autodek heeft. De totale capaciteit op dagniveau wordt niet veranderd.
3. Gebruik biodiesel en brandstofadditief voor «ms Friesland». Dit wordt gedaan om de vervuilende uitstoot van de «ms Friesland» enigszins te beperken.
4. Verlenging vaartijd LNG-schepen van één uur en vijftig minuten tot twee uur; door langzamer te varen wordt er significant minder LNG gebruikt.
5. Het vaststellen van een tijdelijke brandstoftoeslag. Deze brandstoftoeslag is 4,5% voor eilandbewoners (houders van een eilanderpas), 16,5% voor overige kaartjes, met uitzondering van autotickets van de overige passagiers. Voor laatstgenoemde gaat een brandstofslag van 20,5% gelden. Deze brandstoftoeslag komt bovenop de reeds vastgestelde tariefstijging (voor 2023) van 2,6%. In de loop van volgend jaar wordt bezien of deze maatregel ook nodig zal zijn voor 2024. Hiervoor dient TSM weer instemming te vragen van mij, de concessieverlener. Indien de energieprijzen voldoende dalen, kan de brandstoftoeslag worden afgeschaft.

De maatregelen genoemd onder 1 t/m 4 behoeven geen instemming van mij, als concessieverlener. Deze zijn dan ook al per ingang van 13 september jl. door TSM ingevoerd. De maatregel inzake de brandstoftoeslag behoeft wel mijn instemming.

Zoals hierboven beschreven, heeft TSM mij verzocht in te stemmen met de voorgestelde brandstoftoeslag bovenop de maximum tariefstijging van 2,6%. TSM geeft aan dat zij de door extreme gasprijzen niet meer de (financiële) continuïteit van de veerdienst kan borgen. Om dit te onderbouwen heeft TSM mij inzage verschaft in haar financiën, waaronder een door de accountant goedgekeurde prognose voor 2023–2025. Uit deze gegevens blijkt dat TSM zich genoodzaakt voelt, om deze brandstoftoeslag te heffen, om financieel gezond te blijven.

Ik erken, net als TSM, dat de brandstoftoeslag een belastende maatregel is voor alle passagiers. Met name de meest frequente gebruikers worden hierdoor geraakt. Het is daarom goed dat TSM de eilandbewoners tegemoetkomt met de lagere brandstoftoeslag van 4,5%. Hieronder vallen ook studenten en scholieren. De brandstoftoeslag is echter wel uitlegbaar. Daarbij geeft TSM aan dat zij, als de brandstofprijzen in 2023 dalen, de brandstoftoeslag tussentijds op vastgestelde momenten zal herzien.

Mogelijkheden financiële ondersteuning TSM

TSM en met haar de decentrale overheden en consumentenorganisaties die zij geconsulteerd heeft, hebben een appel gedaan op het Rijk gedaan om TSM financieel te ondersteunen en zo de afschaffing of de verlaging van de brandstoftoeslag mogelijk te maken. Ik zal de mogelijkheden daartoe uiteraard verder verkennen.

Instemming vervoersplannen 2023

De vervoerplannen 2023 die mij zijn ingediend, heb ik bijgevoegd bij deze brief. Ik heb ingestemd met beide vervoerplannen. Dat zal ik hieronder voor beide rederijen nader toelichten.

Instemmen met het vervoerplan 2023 van TSM

Hierboven ben ik al ingegaan op de voorgestelde maatregelen, die in het addendum staan van TSM. Daarnaast wil ik nog ingaan op een aantal ontwikkelingen waar TSM – ondanks de financiële problemen – op inzet om de reizigerservaring te optimaliseren. Zo hebben de gemeenten, een eilander transportbedrijf en TSM samen een opdracht uitgezet om te onderzoeken of het idee van bagagetransportvervoer levensvatbaar is en zo ja, in welke vorm. Het gaat dan om bijvoorbeeld een bagagedienst tussen de terminal en het vakantieadres. Dit sluit ook goed aan op één van de aanbevelingen, die voortvloeien uit de Midterm Review. Het realiseren van een bagagedienst zou mijns inziens een mooie stap voorwaarts zijn. Tevens gaat TSM de draai-armpoortjes vervangen voor modernere poortjes met deuren. Dit komt de doorstroom van passagiers met kinderwagens en grote bagage ten goede. Ook gaat TSM de horeca bij Harlingen moderniseren, met als doel om het comfort van de reiziger te verhogen. Het is goed dat TSM ondanks haar uitdagingen alsnog inzet op deze ontwikkelingen.

Het vervoerplan van TSM voldoet inclusief het addendum aan de concessievereisten. Ook is het vervoersplan (incl. het addendum) tot stand gekomen na voldoende advisering en overleg met consumentenorganisaties en decentrale overheden. Indien TSM afwijkt van deze adviezen, dan heeft zij dat naar mijn oordeel voldoende gemotiveerd.

TSM heeft mij verzocht in te stemmen met een brandstoftoeslag bovenop de maximumtariefstijging van 2,6%. Uit de gemotiveerde onderbouwing van TSM kan ik niet anders dan concluderen dat deze maatregel tijdelijk noodzakelijk zal zijn. Gezien het grote belang van de continuïteit van de veerdienst, heb ik besloten in te stemmen met de tijdelijke brandstoftoeslag voor 2023 en het vervoerplan 2023 van TSM. Indien er zich mogelijkheden aandienen voor financiële ondersteuning door het Rijk, dan zal dat resulteren in een verlaging of afschaffing van de tijdelijke brandstoftoeslag.

Instemmen met het vervoerplan 2023 van WPD

Naast dat WPD de huidige dienstregeling zal blijven varen, geeft WPD aan dat zij in 2023 zich vol gaat inzetten op het ontwikkelen van een nieuw en duurzaam vervoersconcept. Dit wordt mede ontwikkeld vanuit de gedachte dat de huidige schepen – vanwege veranderende milieueisen – niet meer kunnen varen onder de nieuwe concessie. Het vervoerconcept zal worden ontwikkeld met verschillende stakeholders en zal aansluiten op de reeds gedane en lopende onderzoeken (zoals VBA2030). Daarnaast zet WPD in op het verbeteren van de digitale dienstverlening. De reiziger zal dit merken in o.a. het vergemakkelijken van het bestelproces. Daarnaast

gaat WPD een nieuw duurzaamheidsdoel zoeken voor hun in 2019 opgerichte CO₂ fonds. Dit wil WPD samen oppakken met de reizigers.

Ik heb ook ingestemd met het vervoerplan 2023 van WPD. Uit het vervoerplan blijkt mijns inziens dat voor 2023 een goede dienstverlening voor de reiziger verwacht mag worden.

Het vervoerplan is tot stand gekomen na voldoende advisering en overleg met consumentenorganisaties en decentrale overheden. Indien de rederij afwijkt van deze adviezen, dan heeft WPD dat naar mijn oordeel voldoende gemotiveerd.

WPD heeft voorgesteld om in 2023 haar tarieven met 2,6 procent te laten stijgen als correctie voor de opgetreden inflatie. Met dit voorstel voldoet WPD aan de concessiebepalingen. Daarom heb ik ingestemd met de voorgestelde tariefwijziging van WPD.

Staat vaargeul Ameland

In het vervoerplan geeft WPD aan dat zij zich grote zorgen maakt over de staat van de vaargeul tussen Holwerd en Nes. Ik begrijp deze zorgen. Om die reden levert Rijkswaterstaat voor de korte termijn veel inspanningen qua baggerwerkzaamheden en vaarwegmarkering. Voor de langere termijn heb ik Rijkswaterstaat de opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de lange termijn oplossingen om de bereikbaarheid naar Ameland te borgen. Het streven is het onderzoek in 2023 af te ronden. Op basis van de informatie uit het onderzoek neemt de Minister een besluit over het vervolg.

Tot slot

De bewoners en bezoekers van de Waddeneilanden zijn afhankelijk van goede veerverbindingen. Het is dan ook van groot belang dat de bereikbaarheid van de Waddeneilanden geborgd blijft en waar mogelijk verbeterd wordt. In hun vervoerplannen voor 2023 laten TSM en WPD naar mijn mening zien dat zij daar met toewijding aan werken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen