

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IenM/BSK-2014/87466

Uw kenmerk

2014Z05942/2014D12077

Bijlagen

2

Datum 10 april 2014
Betreft verzoek om nadere informatie voortgang Waddenveren

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u mijn antwoorden op de vragen die de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft gesteld over de voortgang Waddenveren.

Alvorens in te gaan op de afzonderlijke vragen, wil ik eerst kort ingaan op de gewijzigde situatie die is ontstaan, nadat uw vragen zijn geformuleerd. Met mijn brief van 3 april jl. heb ik u geïnformeerd, dat het alsnog gelukt is met EVT tot een schikkingsarrangement te komen. EVT trekt alle door haar aangespannen procedures in, waaronder haar beroep bij het Cbb tegen de concessieverlening, met als gevolg dat de verleende concessies onherroepelijk worden. Daarnaast houdt de schikking in dat TSM een Raad van Advies instelt, waarin eilanders en belanghebbenden bij de eilanden worden benoemd, zodat het belang van de eilanders wordt versterkt.

Ten slotte zijn EVT en TSM/Doeksen overeengekomen dat EVT stopt met varen en dat TSM bepaalde bedrijfsmiddelen van EVT, waaronder het schip de Spathoek, overneemt en TSM als enige rederij de veerdienst naar Terschelling en Vlieland gaat verzorgen.

Verloop van de recente onderhandelingen

Vraag 1

In uw brief van 27 maart staat dat zes weken lang onderhandeld is met de Eigen Veerdienst Terschelling (EVT) en de Terschellinger Stoomboot Maatschappij B.V. (TSM/Doeksen) over mogelijke oplossingen voor de problemen met de Waddenverenverbinding tussen Harlingen, Vlieland en Terschelling en dat daarbij verkend is welke 'andere mogelijkheden' er voorlagen. Uit uw brief van 1 april lijkt echter te volgen dat bij dat overleg vooral, of zelfs alleen, gekeken is naar een overname van EVT door Doeksen. Klopt dat laatste? Kunt u deze schijnbare tegenstelling toelichten?

Antwoord 1

In het overleg met partijen zijn drie oplossingsvoorstellen in beschouwing genomen, waarvan er twee inhoudelijk nader zijn uitgewerkt. Dat zijn het schikkingsarrangement en een alternatief bezuinigingsvoorstel van TSM/Doeksen. Zoals aangegeven in mijn brief van 27 maart 2014, is het

aangepaste versoberingsvoorstel van TSM als tweede optie uitgewerkt.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Vraag 2

Kunt u concreet en per partij beschrijven welke opties en oplossingsvoorstellen in het overleg gedaan zijn door Doeksen, door EVT en door het Rijk? Welke prioritering is daarbij gehanteerd en waarom is voor die prioritering gekozen?

Ons kenmerk
IenM/BSK-2014/87466

Vraag 3

Zijn alle door alle partijen voorgestelde opties en voorstellen onderzocht? Zo nee, kunt u per voorgestelde optie uiteenzetten of die wel of niet onderzocht is, en welke afweging eraan ten grondslag om die optie wel of niet te verkennen? Kunt u daarnaast per optie uiteenzetten wat daarbij concreet onderzocht is, en wat daarvan de uitkomst was?

Antwoord 2 en 3

Er zijn op basis van de eerste gespreksronde drie oplossingsvoorstellen in beschouwing genomen.

Optie 1 betrof nader onderzoek naar de financiële situatie van TSM en een onderzoek naar mogelijkheden geschrapte afvaarten van TSM over te laten nemen door EVT. Dit naar aanleiding van de oproep van het Gerechtshof de noodzaak van maatregelen en alternatieven nader te verkennen.

Optie 2 was een alternatief bezuinigingsvoorstel van TSM. Dit voorstel omvatte een nieuw vlootplan, waarbij het reserveschip de Midsland zou worden afgestoten en het vrachtschip Noord Nederland geschikt gemaakt zou worden voor passagiersvervoer; het schrappen van een beperkter aantal afvaarten dan in het voorstel van najaar 2013; en een tariefverhoging voor de sneldienst met 0,75 ct. EVT zou in deze optie met de Spathoek kunnen blijven varen zoals afgelopen jaren en eventueel uitgevallen afvaarten kunnen overnemen.

Optie 3 was een algeheel schikkingsarrangement, waarover ik u met mijn brief van 3 april heb geïnformeerd.

Optie 3 had de voorkeur van alle partijen, omdat het een oplossing is voor de lange termijn, die de meeste zekerheid bood voor de continuïteit van de veerdiensten en die snel een einde zou kunnen maken aan de onzekerheid voor de eilandbewoners. De mogelijkheid van een schikking was overigens al eerder geopperd door de Rechtbank te Leeuwarden.

De eerste twee opties werden gezien als tussenoplossing. De tweede optie had, mits acceptabel voor de eilanden, de voorkeur boven de eerste, omdat deze sneller en makkelijker te realiseren leek. De eerste optie, verder gaan met juridische procedures, had het minste draagvlak.

Vraag 4

Kunt u beschrijven hoe voldaan is aan de eis uit het arrest van het Gerechtshof van 31 januari 2014 van "behoorlijk en open overleg over de maatregelen ter overbrugging van de periode" tot het moment waarop het College van Beroep voor het Bedrijfsleven (CBB) een uitspraak doet? Hoe is met name invulling gegeven aan de begrippen "behoorlijk en open overleg"?

Antwoord 4

Vanuit IenM is gestart is met verkennende bilaterale gesprekken met de betrokken gemeenten (Terschelling, Vlieland en Harlingen) en beide rederijen apart, in alle

openheid. Daarin zijn voorkeuren en voorwaarden van alle partijen verkend. Op basis van deze eerste gespreksronde is in gezamenlijkheid voor een nadere uitwerking van de drie eerdergenoemde opties gekozen.

Over de derde optie is vervolgens gesproken door IenM met beide rederijen samen. Over de tweede optie is in eerste instantie gesproken door IenM, beide gemeenten en TSM. Dat heeft erin geresulteerd dat de gemeentebesturen hun gemeenteraden hebben geconsulteerd toen optie 3 in eerste instantie niet tot overeenstemming leidde. Indien de gemeenteraden zich wel in optie 2 hadden kunnen vinden, zou daarna met EVT worden gesproken over overname van vervallen afvaarten. Daarvan is het niet gekomen, omdat de gemeenteraden optie 2 als onacceptabel bestempelden en optie 3 alsnog gerealiseerd is.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2014/87466

Vraag 5

De commissie krijgt wisselende signalen. Enerzijds schetst de brief van 27 maart dat de reden van het stuklopen van de onderhandelingen zou hebben gelegen in "het bedrag aan schadevergoeding dat EVT eiste". Anderzijds spreekt EVT dat echter tegen en zegt dat het de Staat was, die wegliep van de tafel omdat een volmacht van één van de betrokken partijen ontbrak. Daarnaast zegt EVT dat het niet ging om schadevergoeding, maar om een overnamesom van haar activiteiten. Tenslotte zegt EVT dat zij vanaf het eerste moment meerdere voorstellen op tafel gelegd heeft, die ook onderzocht hadden kunnen worden, zoals de overname van afvaarten van Doeksen of een samenwerking tussen beide rederijen. Is dit juist? Lagen die andere opties inderdaad op tafel en zijn die ook onderzocht? Zo nee, waarom heeft de Staat niet het voortouw genomen, als zij vond dat EVT onredelijke eisen neerlegde bij een van de opties, om die andere opties te onderzoeken? Waarom wordt daarvan geen melding gemaakt in de brieven van 27 maart en 1 april?

Antwoord 5

Zoals ik u heb bericht, zijn de onderhandelingen over het schikkingsarrangement uiteindelijk met positief resultaat afgerond.

Niet het ontbreken van een volmacht, maar het aan TSM en de Staat gevraagde schadevergoedingsbedrag voor het schikkingsarrangement heeft geleid tot afbreken van de onderhandelingen op 27 maart jl. Over de vergoeding voor de overname van activiteiten door TSM bestond wel overeenstemming tussen TSM en EVT.

Zie ook het antwoord op de vorige vraag. EVT heeft inderdaad aangegeven onder voorwaarden afvaarten te kunnen overnemen, maar daar pas uitspraken over te kunnen doen op basis van een concreet voorstel voor over te nemen afvaarten. Zoals aangegeven is het niet zover gekomen, omdat tussen alle partijen overeenstemming kon worden bereikt over het totaalarrangement.

Vraag 6

Uit overweging 10 en verder van het arrest van het Gerechtshof Den Haag volgt dat de Staat bij het vinden van oplossingen EVT tijdig en rechtstreeks moet betrekken bij eventuele oplossingen en daarbij mede moet kijken naar de bijdragen die EVT zelf wil en kan leveren, zoals de overname van afvaarten door EVT, al dan niet in onderaanneming, of een samenwerking tussen EVT en Doeksen. Zijn die varianten concreet onderzocht en zo ja, wat is daaruit gekomen? Zo nee, waarom niet, in de wetenschap dat Doeksen al eerder aankondigde haar eigen dienstverlening te willen versoberen en dat nu, na het stuklopen van de gesprekken, alsnog beoogt te doen? Hoe verklaart u het niet willen onderzoeken van deze mogelijkheden in relatie tot het door uzelf eerder al erkende belang van

de eilanders bij continuïteit in afvaarten?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Antwoord 6

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2, 3 en 5 is dit met EVT besproken bij de bespreking van de tweede optie. EVT gaf aan bereid en in staat te zijn afvaarten over te nemen, maar niet onvoorwaardelijk. Voor TSM zou overname van afvaarten door EVT overigens niet bijdragen aan een oplossing, omdat door de daarmee gepaard gaande verschuiving van passagiers de verliezen zouden toenemen in plaats van afnemen.

Ons kenmerk
IenM/BSK-2014/87466

Versoberingsmaatregelen Doeksen

Vraag 7

Doeksen stelt nu een versobering voor van de dienstregeling (vier sneldiensten minder in de zomer en langzamer varen naar Vlieland) en het tarief voor de sneldienst gaat omhoog. Onduidelijk is waarom juist voor deze versoberingen is gekozen, omdat het hier met name om de sneldienst gaat en ook om boten richting Vlieland, terwijl daar nu juist geen concurrentie van EVT is. Waarom is gekozen voor deze versoberingen? Waarom zijn er geen efficiëncymaatregelen mogelijk bij Doeksen die de dienstverlening niet op deze manier raken?

Vindt u het niet vreemd dat een bedrijf gaat bezuinigen op de dienstregeling, zonder dat er gekeken wordt naar efficiëncymaatregelen? Van de NS vragen we dit ook bij de Fyraproblematiek.

Bent u bereid om extern, onafhankelijk te laten kijken naar efficiëncymaatregelen die de dienstregeling niet raken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

De veronderstelling dat TSM/Doeksen bij het zoeken naar kostenbesparing niet naar efficiëncymaatregelen heeft gekeken is onjuist. TSM/Doeksen heeft al efficiëncymaatregelen genomen, voordat het bedrijf met voorstellen voor de versobering van de dienstregeling kwam. Bovendien kwamen de kostenbesparingen uit het aangepaste bezuinigingsplan voor een groot deel voort uit ombouw van de vloot en voor het overige deel uit versobering van de dienstregeling en tariefsverhoging.

Een versobering van de dienstregeling is echter niet meer aan de orde en daarmee vervalt ook de noodzaak van een aanvullend onderzoek naar de financiële situatie.

Vraag 8

In het arrest van 31 januari oordeelt het Gerechtshof dat geen goed onderzoek is gedaan naar de financiële toestand van Doeksen, de door haar gestelde verliezen en de mogelijke oorzaken daarvan. Het hof heeft daarbij ook overwogen dat niet gekeken is naar mogelijke interne besparingen en inefficiënties, die verliezen – als die al bestaan – kunnen beperken. U schrijft in uw brief van 1 april dat “nader onderzoek naar de financiën van TSM” noodzakelijk is om verdere stappen te kunnen zetten richting EVT. Dat lijkt te miskennen wat het hof heeft geschreven over de eigen financiële positie van Doeksen. Ligt het volgens u niet op het pad van Doeksen om eerst de eigen bedrijfsvoering en mogelijke inefficiënties te onderzoeken als al sprake zou zijn van verliezen, voordat Doeksen een versobering van de dienstregeling aankondigt waarvan de eilanders en eilandbezoekers de dupe zijn? Waarom heeft u Doeksen hier niet op aangesproken en bent u bereid om dat alsnog te doen?

Antwoord 8

Het Gerechtshof heeft getoetst "of het aannemelijk is dat in een eventuele bodemprocedure zal worden geoordeeld dat de Staat de betreffende huur-overeenkomsten mocht opzeggen per 1 februari 2014". Op basis van de toetsing heeft het Hof in een voorlopig oordeel aangegeven nog twijfels te hebben bij de financiële positie van TSM. Als kanttekening daarbij werd opgemerkt dat om hier meer zicht op te krijgen "nader onderzoek nodig is waarvoor in het kader van een kort geding geen plaats is".

Het ging vooral om twijfels of de noodzaak zo groot is dat daarvoor het huurcontract met EVT moest worden opgezegd. Om die twijfels weg te nemen, zou nader onderzoek nodig zijn, zo was mijn conclusie. Met het bereikte schikkingsarrangement is de noodzaak voor verder onderzoek vervallen.

Wat betreft bezuinigingsmaatregelen in de bedrijfsvoering van TSM, die zijn wel eerder met Doeksen besproken in de Commissie Bootdiensten.

Tot slot geldt dat de versoberingen in het bezuinigingsplan slechts een deel zouden uitmaken van de kostenbesparingen. Een groot deel van de kostenbesparingen zouden worden gecreëerd door het inzetten van een ander vlootconcept.

Vraag 9

Deelt u de mening dat meer transparantie in de financiën van Doeksen en nader onderzoek daarnaar al veel langer geleden geregeld hadden moeten zijn, namelijk vóórdat u aan de Kamer schreef dat Doeksen verlies leed als gevolg van EVT? Deelt u de mening dat door dit onderzoek niet, of niet voldoende te doen zoals blijkt uit het arrest van het hof, dat u hier tenminste onzorgvuldig te werk bent gegaan en de Kamer onvolledig geïnformeerd heeft?

Antwoord 9

De financiële informatie die de ODC-partners vorig jaar nodig hadden voor hun oordeelsvorming is door TSM geleverd en beoordeeld en daarover is ook advies gevraagd aan PWC. De kortgedingrechter heeft op 31 december 2013 geoordeeld dat ik de huurovereenkomst terecht heb opgezegd wegens een klemmend en zeer gewichtig belang en heeft EVT bevolen de aanleginrichting per 1 februari 2014 definitief te ontruimen. Deze rechter heeft ook expliciet aangegeven dat ik niet over één nacht ijs ben gegaan en voldoende zorgvuldig heb gehandeld.

Ik heb niet voorzien dat het Gerechtshof daar anders over zou oordelen. Gezien de uitspraak van het Gerechtshof leken de in mijn opdracht door PWC uitgevoerde onderzoeken achteraf mogelijk niet voldoende basis voor zo'n ingrijpende maatregel als het beëindigen van het medegebruik van de Rijksaanleginrichtingen. Dus voordat ik een eventuele bodemprocedure voor opzegging van het medegebruik zou starten, vond ik nader onderzoek noodzakelijk.

Vraag 10

Acht u de inkrimping van de dienstregeling opportuun? Is er daadwerkelijk sprake van verliezen bij Doeksen die een inkrimping van de afvaarten rechtvaardigen?

Antwoord 10

Zoals ik eerder heb aangegeven in mijn brieven van 15 oktober 2013 en 20 november 2013 achtte ik maatregelen noodzakelijk op basis van het onderzoek naar de financiële situatie van TSM, dat in 2013 is uitgevoerd. De eerder voor-gestelde versobering maakte een te grote inbreuk op het maatschappelijk leven op

de eilanden. Wat betreft het aangepaste bezuinigingsvoorstel van TSM heb ik mij bij het oordeel van beide gemeenten aangesloten.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Vraag 11

Indien er sprake is van verliezen bij Doeksen? In hoeverre houden deze verband met de concurrentie door EVT?

Ons kenmerk
IenM/BSK-2014/87466

Antwoord 11

Zoals ik u in mijn eerdere antwoorden op Kamervragen heb aangegeven (TK 33750 XII, nr. 56), bleek uit de gemeentelijke cijfers over toeristenbelasting dat 20 procent van de toeristen koos voor EVT in plaats van TSM. Er was ook sprake van een omzetverlies van rond de 20 procent. Bezuinigen was lastig, omdat TSM de dienstregeling moest continueren op basis van de openbare dienstcontracten, ook op tijdstippen dat dit niet rendabel is.

Vraag 12

Is overwogen om alleen het aantal afvaarten naar Terschelling te versoberen? Zo nee, waarom is er niet voor gekozen Vlieland, dat niets met de veerbootoorlog te maken heeft, van versoeringen te vrijwaren?

Antwoord 12

TSM is met een voorstel gekomen zowel de afvaarten naar Vlieland als naar Terschelling te verminderen om haar bezuinigingsdoelstelling te halen. Om niet op de afvaarten naar Vlieland te hoeven bezuinigen, heeft TSM voor de onrendabele afvaarten compensatie gevraagd. Dit verzoek heb ik afgewezen in verband met staatssteunrisico's en om precedentwerking te voorkomen. Tot nu toe heeft TSM de veerdienst naar beide eilanden zonder subsidie kunnen verzorgen.

Vraag 13

Deelt u de mening dat als Doeksen minder afvaarten wil maken en EVT de mogelijke versoering door Doeksen wil opvangen en daarmee een helpende hand wil bieden, die hand ten minste nader verkend moet worden als het gaat om borging van het publieke belang dat de bewoners van de eilanden, de daar gevestigde bedrijven en de bezoekers van de eilanden hebben bij continuïteit in vaarverbindingen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 13

Ik deel deze mening en heb TSM en EVT ook aangekondigd dat nader te verkennen, zodra duidelijk zou worden om welke afvaarten dit zou gaan. Dat zou de volgende stap zijn geweest als het voorstel van TSM voor de gemeenten acceptabel zou zijn geweest. Het was tot mijn genoegen niet meer nodig, aangezien overeenstemming is bereikt over het schikkingsarrangement. Hiermee worden alle afvaarten uitgevoerd volgens de in het kader van het ODC eerder overeengekomen dienstregelingen.

Vraag 14

U schrijft in uw brief van 1 april dat de beide eilandgemeenten het versoeringsvoorstel van Doeksen hebben afgewezen. Kunt u aangeven welke motivering zij aan die afwijzing ten grondslag leggen en kunt u de schriftelijke afwijzingen aan de Kamer toesturen, uiterlijk een week voor het algemeen overleg van 23 april aanstaande? Wat is de opstelling van Harlingen hieromtrent?

Antwoord 14

De gemeenten Vlieland en Terschelling hebben meegedeeld dat zowel de gemeenteraden als colleges niet instemmen met het voorstel van TSM. De bezwaren van beide gemeenten richtten zich op de tariefverhoging voor de sneldienst en de gevolgen daarvan voor de bezoekersaantallen en op de onzekerheid en blijvende onrust op de langere termijn. Daarnaast hebben beide gemeenten twijfels over de financiële situatie van TSM en de behoefte daar meer inzicht in te krijgen. De gemeente Vlieland heeft er daarnaast bezwaar tegen dat Vlieland onevenredig hard wordt getroffen door de voorstellen en twijfels geuit over de verbouw van het vrachtschip de Noord-Nederland en de inzet van reserveschepen

De brieven van beide gemeenten treft u hierbij aan.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2014/87466

Advies advocaat-generaal Europees Hof van Justitie

Vraag 15

De advocaat-generaal (AG) van het Europese Hof van Justitie heeft op 27 maart 2014 advies uitgebracht in de juridische procedure over de concessie. De planning was dat er begin 2015 een uitspraak zou kunnen zijn. Wat is nu de planning van het Europese Hof en het CBB?

Antwoord 15

Onderdeel van het schikkingsarrangement is dat alle ingestelde procedures over de Waddenveren worden ingetrokken. Daaronder vallen ook de door EVT en aanverwante partijen bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven ingestelde beroepsprocedures. EVT zal het Cbb berichten dat zij de beroepen intrekt. Daarna is het aan dat College om het Hof van Justitie van de EU te berichten dat de vragen om prejudiciële uitleg worden ingetrokken.

Vraag 16

Wanneer heeft u kennisgenomen van het advies van de AG? Heeft het een rol gespeeld bij de recente besluiten rondom Doeksen en EVT? Als het advies van de AG geen rol gespeeld heeft, waarom dan niet en zo ja, zou er dan een ander besluit genomen zijn? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 16

Ik heb kennis genomen van dit advies toen de onderhandelingen in een gevorderd stadium waren. Het advies heeft bij de onderhandelingen geen rol gespeeld, maar onderstreept wel dat de overgangperiode tot een nieuwe stabiele situatie lang zou kunnen duren met daaraan verbonden de risico's voor de continuïteit van de dienstverlening.

Vraag 17

Hoe beoordeelt u het advies van de AG?

Antwoord 17

Ik heb kennisgenomen van de Conclusie van de advocaat-generaal. Ik heb moeten vaststellen dat de advocaat-generaal de door Nederland in deze procedure ingebrachte argumenten niet heeft gevolgd. Zoals in het antwoord op vraag 15 is aangegeven, zal als onderdeel van de gemaakte afspraken de procedure voor de Nederlandse rechter die aan deze Europese zaak ten grondslag ligt worden ingetrokken. Er bestaat voor het Hof van Justitie dan ook geen noodzaak meer om in deze zaak nog een uitspraak te doen. Dit is uiteraard aan het Hof.

Vraag 18

Klopt het dat de AG in zijn advies de standpunten van de Staat onjuist acht? Is het juist dat de conclusie van de AG met zoveel woorden is, dat de concessie waarover Doeksen beschikt, aanbesteed had moeten worden? Betekent dit, dat als het Europese Hof en daarna het CBB dat advies zouden overnemen, de concessie waarover Doeksen beschikt, dus niet geldig of zelfs illegaal is? Zo nee, kunt u uitleggen hoe het advies in uw optiek dan wel gelezen moet worden? Zo ja, kunt u uitleggen wat uw voornemens zijn ingeval dit inderdaad de uitkomst van de beroepsprocedure blijkt te zijn, welke stappen nog doorlopen zullen worden tot een definitieve uitspraak, welke stappen daarna volgen en welke tijdsplanning daarbij hoort?

Antwoord 18

Zoals in het antwoord op de vorige vraag aangegeven heeft de advocaat-generaal de door Nederland ingebrachte argumenten niet gevolgd. Het is niet juist dat de advocaat-generaal met zoveel woorden concludeert dat de concessie waarover Doeksen beschikt aanbesteed had moeten worden.

De advocaat-generaal concludeert dat de concessie niet mag worden verleend zonder dat voorafgaand aan de concessieverlening "een passende mate van openbaarheid was gegeven". Dit zou niet noodzakelijkerwijs de verplichting hebben ingehouden om een aanbesteding in de eigenlijke zin uit te schrijven. Het zou aan de verwijzende rechter – het College van Beroep voor het bedrijfsleven – zijn gestaan om na te gaan of de procedure die is gevolgd bij het voorbereiden en uiteindelijk verlenen van de concessie voldoet aan de vereisten van openbaarheid.

Vraag 19

Deelt u het standpunt, dat in zo'n geval er langer onzekerheid bestaat over de toekomst van de Waddenveren en in de tussentijd het belang van de eilanders en eilandbezoekers geborgd moet zijn en dat dit in elk geval bereikt kan worden door een goede samenwerking tussen de rederijen, zodat ook om die reden het verstandig is om nu alvast afspraken te maken voor de nabije toekomst? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 19

Inderdaad, zie mijn antwoord op vraag 16.

Vraag 20

Indien het advies van de AG als gevolg heeft dat derden ongelimiteerd diensten kunnen aanbieden tussen de eilanden en het vaste land, wat is de huidige concessie dan nog waard in termen van garantie van dienstverlening?

Antwoord 20

Nog daargelaten dat het advies van de advocaat-generaal om meerdere redenen geen bindende werking heeft, brengt de conclusie niet met zich mee dat "derden ongelimiteerd diensten kunnen aanbieden tussen de eilanden en het vaste land" zoals in deze vraag wordt geschetst. Ook onder de Cabotageverordening is aanbesteding van openbare diensten mogelijk.

Vraag 21

Werpt een concessieverlening voor het vervoer naar Vlieland en Terschelling, bijvoorbeeld via openbare aanbesteding, een belemmering op voor derden om veerdiensten op hetzelfde traject aan te bieden? Hoe beziet u dit in het licht van

het advies van de AG?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Antwoord 21

Zodra de concessies voor de veerverbindingen naar de Friese Waddeneilanden onherroepelijk zijn geworden, is andere dan de concessiehoudende rederijen niet meer toegestaan op die verbindingen een voor een ieder openstaande dienst op basis van een dienstregeling aan te bieden.

Ons kenmerk
IenM/BSK-2014/87466

De conclusie van de advocaat-generaal raakt niet de aard of de inhoud van de verleende concessie. Deze conclusie richt zich op de wijze waarop die concessie had mogen worden verleend, in die zin dat een ieder die daar mogelijk voor in aanmerking had willen komen zijn belangstelling voor de concessie kenbaar had moeten kunnen maken.

Vraag 22

Zijn er beperkingen mogelijk om geliberaliseerd vervoer op in de concessie gegunde trajecten te voorkomen? Kunt u toelichten waarom wel of niet?

Vraag 23

Zijn er mogelijkheden om concurrentie van derden uit te sluiten?

Antwoord 22 en 23

Zodra de concessies voor de veerverbindingen naar de Friese Waddeneilanden onherroepelijk zijn geworden, is het andere dan de concessiehoudende rederijen niet meer toegestaan op die verbindingen een voor een ieder openstaande dienst op basis van een dienstregeling aan te bieden. Dit volgt uit de Wet personenvervoer 2000.

Vraag 24

Is het mogelijk om het aanleggen aan een steiger in concessie te geven? Dan wel hier een exclusief gebruikersrecht toe te passen?

Antwoord 24

Dat is niet mogelijk. Volgens de bestaande wettelijke kaders van de Wet personenvervoer 2000 heeft een concessie in beginsel betrekking op het verrichten van vormen van openbaar vervoer. Het staat een eigenaar van een steiger uiteraard vrij om die steiger binnen de kaders van met name het Burgerlijk Wetboek aan derden (privaatrechtelijk) in gebruik te geven. Maar dan kan dus niet van een (publiekrechtelijke) "concessie" of een "exclusief gebruiksrecht" worden gesproken.

Vraag 25

Is het mogelijk een gebruiksvergoeding te vragen voor het gebruik van de steigers?

Antwoord 25

Inderdaad, dat is ook in lijn met het beleid. Rederijen die gebruikmaken van de Rijksaanleginrichtingen betalen daarvoor nu een marktconforme vergoeding. Dat zal onder het concessieregime niet anders zijn.

Vraag 26

Ziet u andere creatieve oplossingen om de publieke dienstverlening op peil te houden?

Antwoord 26

De publieke dienstverlening blijft met de nu bereikte oplossing (schikkingsarrangement plus overeenkomst tussen Doeksen/TSM) op peil. Met de instelling van een Raad van Advies (waar eilanders zitting in hebben) door TSM zal de dienstverlening zeker op peil blijven en zelfs verbeteren, zo verwacht ik. Daarnaast dient de reder in de toekomst onverkort te voldoen aan alle concessie-eisen inzake kwaliteit en dienstverlening.

Vraag 27

Indien het advies van de AG de intentie heeft om cabotage te verkiezen boven openbare dienstencontracten, is daarmee de weg vrij voor ongelimiteerde marktwerking. Daarmee zou, ook bij een fusie van EVT met Doeksen, de exclusiviteit van het openbaar dienstcontract (ODC) verleden tijd zijn. Welke sancties zijn er voorzien als Doeksen besluit het ODC niet langer uit te voeren?

Antwoord 27

Sancties zijn niet aan de orde, nu de aan Doeksen verleende concessie (die exclusiviteit impliceert) onherroepelijk wordt en in de plaats treedt van de ODC's voor Terschelling en Vlieland.

Ook in het geval, zoals door de advocaat-generaal voorgestaan, de Cabotageverordening voorrang zou hebben boven de PSO-verordening, dan nog zou dat geen ongelimiteerde marktwerking hebben betekend. Immers ook de Cabotageverordening maakt het mogelijk om de levering van een openbare dienst door een contract te verzekeren. Bij de verlening daarvan moet wel een passende mate van openbaarheid worden betracht.

Vraag 28

Deelt u de mening dat hier een dienst van algemeen openbaar belang door ongelukkige samenloop van Europese regels ten onder lijkt te gaan en dat dit niet wenselijk is? Bent u bereid deze casus aanhangig te maken bij de Europese Commissie en te vragen om herstellwetgeving waarmee het lidstaten weer vrij is zelf te besluiten over het toekennen van een exclusieve concessie als het om zulke belangrijke diensten van openbaar belang gaat als de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de eilanden? Bent u bereid daarin ook te pleiten voor de mogelijkheid van onderhandse gunning?

Antwoord 28

Nu de concessies voor de Friese Waddeneilanden onherroepelijk worden is dit niet meer aan de orde.

Overigens, gelet op het antwoord op vraag 27, deel ik uw mening niet. Ik zie dan ook geen reden om de in de vraag bedoelde acties richting de Europese Commissie te ondernemen. Ik wijs er in dit verband bovendien op dat de mogelijkheid in het Besluit personenvervoer om de concessie onderhands te gunnen bij wijze van uitzondering slechts is voorzien voor de eerste concessieverlening. Daarop volgende concessieverlening moeten ingevolge het Besluit personenvervoer worden verleend nadat daartoe een aanbesteding is gehouden.

Vervolg

Vraag 29

In uw brief van 1 april schrijft u dat de botencommissie zal overleggen over de vervolgstappen. Nu het er op lijkt dat buiten de optie van overname van EVT door Doeksen geen andere opties of voorstellen onderzocht zijn, respectievelijk EVT

heeft aangegeven dat zij wel meer voorstellen op tafel gelegd heeft, ligt het voor de hand om EVT ook voor de vergadering van de commissie bootdiensten uit te nodigen. Bent u bereid om dat te organiseren? Zo nee, waarom niet en hoe borgt u dan dat het "open overleg" dat het Gerechtshof in haar arrest heeft voorgeschreven, gestalte krijgt respectievelijk dat alle opties die een overbrugging kunnen vormen, besproken kunnen worden tussen alle partijen die daarbij belang hebben?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2014/87466

Antwoord 29

Nu de veerdienst van EVT wordt overgenomen door TSM, is er geen aanleiding om EVT uit te nodigen voor overleg van de Commissie Bootdiensten.

Vraag 30

In uw brief van 1 april jl. schrijft u dat "er niets anders resteert dan het uitvoeren van de uitspraak van het Gerechtshof". Deelt u de mening dat u sowieso gehouden bent om uitspraken van het Gerechtshof of andere rechtscolleges uit te voeren?

Antwoord 30

Uiteraard ben ik gehouden uitspraken van het Gerechtshof of andere rechtscolleges uit te voeren. Ik doelde met deze zin op het nader onderzoek naar de financiële positie van TSM en naar de mogelijkheid afvaarten die door TSM worden geschrapt door EVT te laten overnemen.

Door in overleg te treden met alle betrokken partijen rond de veerdiensten naar Terschelling en Vlieland – inclusief EVT – heb ik een dringende overweging van het Gerechtshof opgevolgd.

Vraag 31

De rechter heeft EVT in hoger beroep in het gelijk gesteld, onder andere omdat het Gerechtshof betwijfelt of de verliescijfers van Doeksen kloppen. In uw brief van 1 april 2014 staat: "Dat impliceert nader onderzoek naar de financiën van TSM". Houdt dit in dat er inderdaad een nader onderzoek wordt gedaan door het Rijk? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is de insteek van het onderzoek? Wordt daarin door een externe, onafhankelijk partij gekeken naar de cijfers van Doeksen, en dan een slag dieper, ook naar de andere BV's, onderlinge verrekeningen, afschrijvingen, de business case voor Vlieland, bedrijfsvoering, et cetera? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 31

Met het overeengekomen schikkingstraject en de tussen EVT en Doeksen/TSM afgesloten overeenkomst zal de concessie van kracht worden. Dit betekent ook dat er periodiek voorgeschreven financiële informatie wordt opgevraagd bij de concessiehouder. Een financiële onderbouwing voor de opzegging van de huurcontracten is niet meer nodig.

Vraag 32

In uw brief van 1 april schrijft u dat opzegging van het medegebruik van EVT alsnog mogelijk zou zijn als de verliezen van Doeksen zouden komen vast te staan en er geen overeenstemming wordt bereikt over de overname van afvaarten door EVT. In overweging 13 van het arrest van 31 januari heeft het Gerechtshof in Den Haag echter juist gezegd, dat opzegging van het medegebruik alleen kan ingeval van fysieke belemmering van de dienstregeling. Een economisch-financiële belemmering is uitdrukkelijk uitgesloten als reden voor beëindiging van medegebruik. Letterlijk zegt het Gerechtshof zelfs: "niets in het ODC wijst erop dat onder een belemmering tevens zou zijn te verstaan een belemmering in de zin dat

de concurrentie dusdanig is dat TSM het financieel niet langer zou redden, zelfs als geoordeeld zou zijn dat dit daadwerkelijk het geval is". De Staat heeft laten weten af te zien van cassatie tegen dit arrest, waarmee het arrest dus vast staat. Als u zegt voornemens te zijn om de uitspraak van het Gerechtshof uit te voeren, en het Gerechtshof op zijn beurt zegt dat beëindiging van het medegebruik niet mogelijk is anders dan bij fysieke hinder, waarom houdt u de mogelijkheid tot beëindiging wegens economisch-financiële verliezen dan toch open? Kunt u dit toelichten?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IenM/BSK-2014/87466

Antwoord 32

Het Gerechtshof heeft de mogelijkheid opengehouden het medegebruik op te zeggen als het publieke belang in het geding is. Het publieke belang is nu adequaat gewaarborgd met het overeengekomen schikkingsarrangement en de tussen EVT en Doeksen/TSM afgesloten overeenkomst. En nu EVT ophoudt met varen, is het niet meer aan de orde een bodemprocedure te starten.

Vraag 33

De gemeenten Terschelling en Vlieland hebben aangegeven het versoberingsvoorstel niet acceptabel te vinden. Hoe ziet het vervolgtraject eruit? Is de insteek van het Rijk arbitrage, of overleg over samenwerking tussen de rederijen, of overname van afvaarten? Waarom is voor een bepaalde insteek gekozen? Wat zijn de randvoorwaarden vanuit het Rijk voor een eventuele oplossing?

Antwoord 33

Er is geen vervolgtraject meer nodig op het versoberingsvoorstel. Met het overeengekomen schikkingstraject en de tussen EVT en Doeksen/TSM afgesloten overeenkomst is er een oplossing bereikt die de continuïteit van de veerdienst op de korte en lange termijn garandeert.

Vraag 34

Wat gaat u doen om de dienstverlening op peil te houden en afvaarten te garanderen voor de eilanders?

Antwoord 34

De dienstverlening blijft op peil en de afvaarten zijn gegarandeerd voor de eilandbewoners. Op dit moment is dat in het kader van het ODC, in de toekomst in het kader van de concessie.

In de concessie is een publiekrechtelijk normenkader vastgelegd gericht op de kwaliteit van dienstverlening en de borging van het belang van de passagiers en de eilanders.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld