

Bijlage 3
Verslagen van de commissie Bootdiensten

Notulen vergadering Commissie bootdiensten

Gehouden op 2 mei 2013 in het Gemeentehuis te Harlingen

Aanwezig:	S Poel	Voorzitter, Rijkswaterstaat
	J.M. Bakker	Rijkswaterstaat
	M. le Roy	Gemeente Harlingen
	P. de Bos	Gemeente Terschelling
	J. Spanjer	Gemeente Terschelling
	Y. Haan	Gemeente Vlieland
	T.D. de Jong	Gemeente Terschelling
	R. G Herrema	Rederij Doeksen
	P.J.M. Melles	Rederij Doeksen
	R. de Vries	Rederij Doeksen
	J.T. Velds	Rederij Doeksen, verslag
Afwezig met kennisgeving:	J.M. Visser	Gemeente Terschelling

1 Opening

De voorzitter heet alle aanwezigen welkom.

Hij deelt mede dat de heer W. Bogaert een andere functie binnen RWS heeft aanvaard. De heer W.J. Adema neemt de rol van hoofd district West van hem over.

De voorzitter memoreert dat de uitspraak van het CBb geen duidelijkheid biedt en de verwijzing naar het Europese Hof veel tijd in beslag gaat nemen. De heer T. de Jong vraagt of de verwachting dat dit 2 jaar gaat duren, klopt. De overige aanwezigen bevestigen dit. De totale afhandeling van 2½ - 3 jaar is volgens de voorzitter realistisch.

2 Vaststellen agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

3 Vaststellen notulen 24 september 2012

De tekst wordt met de eerdere toevoegingen goedgekeurd.

Naar aanleiding van het verslag:

- Er zijn geen nieuwe dwangsommen opgelegd aan EVT.
- De dienstregeling 2013 is goedgekeurd.
- De brainstorm over een nieuwe dienstregeling wordt uitgesteld.
- RWS zal het verzoek van de gemeente Terschelling om het vrachtvervoer in het klanttevredenheidsonderzoek op te nemen alsnog meenemen.
- Gemeente Harlingen heeft een havengeldverordening aangenomen.
- De heer S. Poel heeft met alle leden van de commissie bootdiensten een gesprek gevoerd. De afspraak met de heer B. Haantjes is nog niet tot stand gekomen.

4 Presentatie TSM/Rederij Doeksen

Gedurende de presentatie worden de volgende informatieve vragen gesteld

- V: Afromen van 25% in de zomer? A: Dit heeft alleen betrekking op de lijn Terschelling Harlingen vv.
- Vraaggestuurd inzetten van schepen gebeurt op de sneldienst Vlieland Harlingen (vrijdag en zondag) maar ook naar Terschelling en op andere dagen.
- V: Hoe verhouden de bezetting van de boten zich in de oude en nieuwe dienstregeling? A: In de voorgestelde dienstregeling is de bezetting van 2012 op dagbasis in 2013 overgenomen.
- V: Wat gebeurt er als de Tiger op Terschelling uitvalt? A: Dan kan de Koegelwieck (die op Vlieland is gestationeerd) de dienst overnemen.
- V: Is het vlootplan bij het Waddenfonds terug getrokken? A: Nog niet definitief.
- V: Wat zal het effect van de voorgestelde dienstregeling zijn op de aantallen? A: Er blijft vraaggestuurd gewerkt worden. De reismomenten zijn voor toeristen aantrekkelijk gehouden.
- V: Wat betekent verhogen van capaciteit? A: De capaciteit was afgestemd op het aantal binnen zitplaatsen. Voor de Friesland gaat TSM terug naar 1100, de Vlieland naar 950.
- V: 25% omzetverlies is niet herkenbaar in de cijfers? A: Dit omzet verlies van 25% gaat over de zomermaanden en alleen T-H.

De voorzitter schorst de vergadering om 10.40 voor overleg tussen gemeenten en RWS.

De vergadering wordt hervat om 11.00 uur.

De voorzitter stelt dat de presentatie van Rederij Doeksen de aanwezigen overvalt en dat deze stevig aankomt. Partijen nemen er goede nota van, maar willen nog aanvullende vragen voorleggen. Over 2 à 3 weken kan de commissie bootdiensten dan in een nieuwe vergadering reageren.

Tot die tijd stelt de voorzitter een radio stilte voor, waarbij partijen niet de pers zoeken en enkel communiceren dat er een presentatie door Rederij Doeksen is gedaan.

Volgens de heer Melles kan deze presentatie de commissieleden toch niet verrassen: alle stappen die nu gezet worden zijn in eerdere vergaderingen besproken en toegelicht. Rederij Doeksen heeft een persbericht over de brief aan de staatsecretaris gereed liggen en zal dit uitsturen, het personeel is geïnformeerd en er wordt in de pers gereageerd op het blogbericht. De pers laat zich bovendien niet "aan het lijntje houden". Er is herhaaldelijk gewaarschuwd dat een situatie zoals deze kon ontstaan.

De voorzitter zegt dat partijen zich wel verrast voelen en dat partijen het bedrijfsbelang wel erkennen, maar dat anderen mee beslissen.

De heer Melles benadrukt dat art 6.2 bij concurrentie Rederij Doeksen de mogelijkheid biedt om de dienstregeling en tarieven aan te passen.

De voorzitter doet een klemmend beroep om terughoudend te zijn naar de pers.

De volgende vergadering wordt gehouden op dinsdag 21 mei om 13.30 uur op het gemeentehuis te Harlingen.

5 Rondvraag

- De heer de Jong vraagt RWS om het camera toezicht op de kade op Terschelling weer te vervangen door persoonlijk toezicht. Persoonlijk toezicht op venstertijden etc. functioneert naar het oordeel van de gemeente Terschelling beter. De heer Bakker geeft aan dat er in het verleden geen toegevoegde waarde is gebleken. De heer de Jong vraagt om het agendapunt voor de volgende vergadering te agenderen.
- De heer Melles vraagt naar de voortgang van het herstel van de kade in Harlingen. De heren Poel en Bakker kennen de actuele stand van zaken niet. De heer Poel informeert de heer Melles als er afwijking van de planning is.
- De heer De Vries heeft geconstateerd dat de afspraken rond de afvaart van 11.45 op vrijdag niet worden nageleefd. De hekken blijven namelijk niet gesloten tot dat de Koegelwiek is ingescheept. De heer Poel komt hier op terug.

6 Sluiting

De voorzitter vraagt om namens de vergadering de heer Visser beterschap te wensen.

Concept Notulen vergadering Commissie bootdiensten

Gehouden op 21 mei 2013 in het Gemeentehuis te Harlingen

Aanwezig:

S.J. Poel	Voorzitter, Rijkswaterstaat
W.J. Adema	Rijkswaterstaat
J.M. Bakker	Rijkswaterstaat
P. de Bos	Gemeente Terschelling
F. Grijpstra	Gemeente Harlingen
Y.J. Haan	Gemeente Vlieland
R.G. Herrema	Terschellinger Stoomboot Maatschappij
T.D. de Jong	Gemeente Terschelling
P.J.M. Melles	Terschellinger Stoomboot Maatschappij
J.M. Neefe	Terschellinger Stoomboot Maatschappij
J. Spanjer	Gemeente Terschelling
P.J. Tijdeman	Gemeente Vlieland
P.J. Tuk	Terschellinger Stoomboot Maatschappij
R. de Vries	Terschellinger Stoomboot Maatschappij

Afwezig met kennisgeving:

M. le Roy	Gemeente Harlingen
J.M. Visser	Gemeente Terschelling

1 Opening

De voorzitter heet alle aanwezigen welkom en stel vast dat burgemeester Visser helaas nog steeds door ziekte afwezig is. Het ziet er naar uit dit nog enige tijd duurt. Afgesproken wordt dat RWS namens de commissie een bloemetje stuurt.
Er volgt een voorstelronde, waarbij iedereen zich kort voorstelt.

2 Vaststellen agenda

De agenda wordt ongewijzigd vast gesteld, waarbij opgemerkt dat agendapunt 6 is ingebracht door Gemeente Terschelling (en niet door TSM).

3 Vaststellen notulen 2 mei 2013

De tekst wordt met enkele aanpassingen goedgekeurd.

Naar aanleiding van het verslag:

- Het verzoek om vracht mee te nemen in de enquête is door J.M. Bakker doorgegeven aan DGB.
- Er heeft nog geen gesprek plaatsvonden tussen S. Poel en B. Haantjes
- De voorzitter geeft aan dat "partijen zich wél verrast voelden (p. 2)
- F. Grijpstra: Havenverordening moet zijn Havengeldverordening (p.3)_
- Stand van zaken damwand is buiten vergadering om al bekend bij partijen.

4 Reactie commissieleden op maatregelen TSM

De voorzitter stelt vast dat TSM op 2 mei 2013 aan de commissie een presentatie heeft gegeven waaruit kort gezegd blijkt dat TSM in een verliessituatie is terechtgekomen en dat TSM stelt dat bijsturen noodzakelijk is dan wel dat een andere financieringsstroom nodig is. Om die reden heeft TSM alternatieve dienstregelingen gepresenteerd. Op basis van de toelichting is afgesproken vragen te stellen en heeft TSM inmiddels in drie termijnen aanvullende informatie verstrekt en aanvullend (zie de email van J.M. Neefe d.d. 20 mei 2013) heeft TSM nog opgemerkt dat daarbij meer informatie is verstrekt dan nodig. Verder maakt de voorzitter onderscheid in twee trajecten. Enerzijds is er een verzoek van TSM aan de staatssecretaris met het verzoek om steun en anderzijds zijn er vragen gesteld vanuit de commissie met het verzoek om nadere informatie. Van het verzoek aan de staatssecretaris is bekend dat de staatssecretaris de uitkomsten van de commissievergadering afwacht. Vervolgens geeft hij het woord aan de partijen.

F. Grijpstra deelt namens Harlingen mee dat de strekking van de voorliggende stukken duidelijk is en dat gemeente Harlingen daar geen oplossing voor heeft. Vermindering van de dienstverlening ligt voor de hand, maar wel jammer, want daardoor zijn er alleen maar verliezers.

Y. Haan stelt vast dat nog niet alle vragen beantwoord zijn, maar ook dat in deze vergadering van de leden een reactie verwacht wordt op de maatregelen van TSM. Verder geeft hij aan dat hij uiteraard nog op punten en komma's naar de cijfers zou kunnen kijken, maar is ook van mening dat de voorliggende informatie onvoldoende is om een goed beeld te vormen van de redelijkheid en proportionaliteit van de voorgenomen maatregelen.

Er is veel zorg op Vlieland, zowel bij gemeente, bevolking, ondernemers als rederijpersoneel. Ook is er zorg over de recente actie van TSM (varen voor 4 euro naar Terschelling). Dat is slecht voor het dagtoerisme naar Vlieland.

Andere zorg is er over de informatie. De voornemens over de dienstregeling zijn toch uitgelekt, het nieuws gaat snel. Het algemene beeld is dat Vlieland de dupe wordt en dat Vlieland onevenredig zwaar geraakt wordt door de maatregelen. Tot nu toe is Vlieland solidair gebleven richting Terschelling. In die zin is het wel belangrijk het dossier schouder aan schouder aan te pakken.

Met nadruk stelt Y. Haan dat de eerste stap moet zijn om op bestuurlijk niveau een gesprek te hebben met de staatssecretaris over de mogelijke oplossingen die zij ziet. Er dient een fundamentele discussie te worden gevoerd over concurrentie.

In zijn samenvatting van het standpunt van Vlieland geeft de voorzitter aan van dit laatste punt zeker notie te hebben genomen.

T. de Jong start zijn betoog met te stellen dat het belangrijk is om nu het protocol van het ODC te volgen. TSM heeft op 24 april 2013 een spoedvergadering van de commissie bijeengeroepen op grond van artikel 6.2/artikel 11 van het ODC. De leden hebben vóór, op en na 2 mei 2013 informatie gekregen van TSM (cijfers alsmede voorgenomen maatregelen) en het is nu aan de leden om hierop te reageren.

Primair stelt gemeente Terschelling de vraag of er op dit moment sprake is van een gewijzigde omstandigheid. Dat is namelijk noodzakelijk voor het invoeren van artikel 6.2. De "spelregels" lijken ongewijzigd en ook medegebruik is toch al langer aan de orde?

Op het gebied van de maatregelen en informatie stelt hij vast dat Gemeente Terschelling onvoldoende kan beoordelen of TSM na 1 jaar verlies inderdaad in de liquiditeitsproblemen komt. Dat kan hij niet uit de cijfers halen. Waarom worden de door TSM in eerdere jaren behaalde winsten niet ingezet?

Verder is een overzicht nodig van passagiers per afvaart, zodat de capaciteit en bezetting per dag beoordeeld kan worden.

Maatregelen die vallen onder het convenant met TSM horen wat Gemeente Terschelling betreft niet thuis in de commissie bootdiensten maar zijn een afzonderlijke afspraak tussen TSM en Gemeente Terschelling. Dit betreft dan met name de voorgestelde wijziging van de eilandertoeslag.

Tot slot wijst hij er op dat de afwijkingen een bredere politieke lading gaan krijgen en onderschrijft hij het belang om op politiek bestuurlijk niveau in gesprek te gaan met de staatssecretaris over de ontstane situatie.

Op een vraag van J.M. Neefe over een verduidelijk over de stelling dat geen sprake zou zijn van een gewijzigde omstandigheid antwoordt P. de Bos dat de gemeente zich dit afvraagt, omdat het medegebruik niet is gewijzigd. De verlieslatendheid van TSM in 2012 en latere jaren ziet de gemeente in beginsel niet als een gewijzigde omstandigheid. "In beginsel", aangezien gemeente Terschelling dit standpunt kan heroverwegen afhankelijk van de door TSM aan te leveren aanvullende financiële informatie. Gemeente Terschelling ziet dit als communicerende vaten. Wel is in zijn ogen de uitspraak van het CBB een gewijzigde omstandigheid. Er staat verder nergens in het ODC dat de exploitatie van de bootdienst winstgevend zou moeten zijn.

De voorzitter dankt TSM voor de toegezonden informatie en maakt opnieuw onderscheid in het traject commissie bootdiensten (waar we voor aanwezig zijn) en het verzoek van TSM aan de staatssecretaris. Daar komt aanvullend nu bij het verzoek van de eilandgemeenten voor een bestuurlijk overleg met de staatssecretaris.

Samenvattend stelt hij dat partijen niet overtuigd zijn van het feit dat sprake is van een bijzondere omstandigheid, uitspraak CBB is wel nieuw, commissie had graag aanvullende informatie ontvangen, we moeten zorgen dat we oplossingsgericht blijven denken met elkaar en niet tegen elkaar.

Voor wat betreft het verzoek aan de staatssecretaris geeft hij nogmaals aan dat de staatssecretaris eerst het resultaat van de commissie bootdiensten afwacht, waarbij Y. Haan bevestigt dat er ook vanuit de eilandergemeenten nu een concreet verzoek bij de staatssecretaris ligt, te weten het verzoek om een bestuurlijk overleg.

Na een schorsing reageert TSM op de stellingen van de overige commissieleden. J.M. Neefe geeft aan dat artikel 6.2 juist bedoeld en geschreven is voor de situatie waarin we nu verkeren. Juist de situatie met de komst van de Spathoek en het daardoor verlieslatend worden van de veerdienst is een gewijzigde omstandigheid die afgedekt wordt door artikel 6.2. Overigens geldt daarnaast nog artikel 11, waarop door TSM in haar brief van 24 april 2013 eveneens een beroep is gedaan. Ook het feit dat de overheden in aansluiting hierop en met een verwijzing naar artikel 17 lid2 van het ODC TSM hebben verzocht om aanvullende financiële informatie, geeft aan dat de overheden met TSM de weg van artikel 6.2 bewandelen en daarmee bevestigen dat artikel 6.2 op de ontstane situatie van toepassing is. Overigens merkt hij op dat TSM meer informatie heeft verschaft dan waartoe TSM op grond van artikel 17 van het ODC verplicht is.

P. Melles deelt mee dat hij op dit moment een zware verantwoordelijkheid heeft als statutair directeur van TSM. Hij constateert dat sprake is van een verlieslatende situatie en moet ingrijpen, tenzij andere oplossingen (financieringsstromen) worden gevonden. Na de uitspraak van het CBB is de horizon van de verlieslatende situatie zodanig naar achteren geschoven, dat hij op basis van zijn verantwoordelijkheid niet anders kan dan ingrijpen. Het is zijn taak en plicht nu op te treden. Verder merkt hij op dat hij weinig merkt van de eerdere opmerking in de vergadering van Y. Haan dat we schouder aan schouder de problemen moeten oplossen.

Het lijkt erop dat de juridische weg bewandeld wordt in plaats van de oplossingsgerichte weg.

Hierop merkt T. de Jong op dat "schouder aan schouder" vooral ziet op het bestuurlijke traject en de route Den Haag. Daar moet de oplossing vandaan komen. Ten aanzien van het juridische stelt hij dat wij volwaardige partners van elkaar zijn en moeten blijven en op die manier fatsoenlijk met elkaar maar ook met het contract om moeten gaan.

J. Tuk geeft aan dat TSM verrast is dat niet alle informatie is verstrekt en/of dat niet alle vragen zijn beantwoord. Behalve een gedegen presentatie op 2 mei en een goede toelichting zijn nadien allerlei stukken toegestuurd. Zo is er een splitsing van het jaarresultaat 2012 over de twee boottendiensten (conform artikel 17 lid 2 van het ODC), voorzien van een verklaring van Ernst & Young. Geheel ten overvloede is de volledige jaarrekening 2012 van TSM inclusief toelichting toegezonden, eveneens voorzien van een verklaring van Ernst & Young en tevens liggen er de nodige prognoses met verklaring van Ernst & Young. Wat wil je dan nog meer om de redelijkheid en proportionaliteit te toetsen?

Vervolgens erkent hij dat een aantal vragen die per email zijn gesteld door J.M. Bakker en P. de Bos daarmee te gemakkelijk afgedaan zijn. De vragen zijn kort gezegd (i) de onderbouwing van de intensiteit en capaciteit van de vervallen diensten, de besparingen door het schrappen, (ii) het niet kunnen vaststellen van liquiditeitsproblemen en (iii) de afdrachten aan de holding. Ter vergadering bleek de vraag over capaciteit verkeerd geïnterpreteerd door TSM. Gemeente Terschelling wenst hierover te beschikken om draagvlak te kunnen creëren op het eiland voor de voorgestelde maatregelen. TSM geeft aan dat uit het reorganisatieplan al blijkt, dat het schrappen van afvaarten niet leidt tot meer of minder passagiers. De capaciteit blijft in de versoerde winterdienstregeling voldoende voor het (op basis van historische gegevens) te verwachten passagiersaanbod. Toegezegd is dat TSM alsnog lijsten nastuurt die aansluiten op deze informatiebehoefte. Voor wat betreft de besparingen die worden gerealiseerd door het schrappen van diensten verwijst J. Tuk naar het eerder gezonden reorganisatieplan, dat behalve beschrijvingen ook de voorgestelde besparingen opsomt. De liquiditeitsproblemen maakt J. Tuk zichtbaar door te verwijzen naar de liquide middelen per 31 december 2012 volgens de gecontroleerde jaarrekening TSM 2012 en het in de jaarrekening opgenomen kasstroomoverzicht, waar duidelijk blijkt dat de kasstroom uit operationele activiteiten vermeerderd met investeringsactiviteiten per saldo zwaar negatief is. Het liquiditeitstekort van TSM zal in 2013 nog verder toenemen.

Tot slot merkt J. Tuk op wat gefrustreerd te raken van berichten in de pers dat Doeksen niet transparant is. Op groepsniveau is recent de jaarrekening 2012 bij de Kamer van Koophandel gedeponereerd, waarbij maar liefst 23 pagina's financiële informatie wordt verstrekt. Voor een familiebedrijf is dat een ruime vorm van transparantie.

De voorzitter stelt vast dat er verschil van inzicht bestaat over toepassing van artikel 6.2 (is sprake van ongewijzigde omstandigheid) en over de vraag of er voldoende informatie is verstrekt. Tevens is er de behoefte het dossier snel maar ook zorgvuldig op te lossen. Afsproken wordt het onderwerp toepasselijkheid van artikel 6.2 in klein verband te bespreken om te bezien of er dan een eenduidige uitleg gevonden kan worden. Op het punt of voldoende informatie beschikbaar is, wordt TSM de vraag gesteld of er desgevraagd meer informatie geleverd zal worden. TSM antwoord stellig ontkennend. Hierop geeft de voorzitter TSM nadrukkelijk in overweging dit standpunt te heroverwegen. P. Melles schetst daarbij nogmaals het beeld dat artikelen 6.2 en 17.2 bedoeld zijn ter bescherming van TSM. J. Tuk geeft aan dat TSM wel onderscheid maakt in de gradatie van informatiestromen, te weten de stroom die geldt uit hoofde van 17.2 ODC enerzijds, waar TSM overigens meer geeft dan

gevraagd en de informatiestroom die de staatssecretaris kan vragen bij een eventuele financiële bijdrage, in welk geval de staatssecretaris de regels bepaalt.

De voorzitter deelt mee dat I en M overweegt een extern deskundige te benaderen om de vraag voor te leggen of de omvang en inhoud van de huidig voorliggende informatie (vermeerderd met de ene open vraag van P. de Bos) voldoende is voor partijen om een oordeel te kunnen geven over de redelijkheid en proportionaliteit van de voorliggende maatregelen. TSM geeft aan geen behoefte te hebben aan een dergelijke onderzoek omdat voor TSM vaststaat dat de voorliggende, (met betrekking tot de jaarstukken en prognoses) door een accountant goedgekeurde, informatie voldoende is. TSM heeft hier verder moeite mee, omdat onduidelijk is in opdracht van welke partijen deze onafhankelijk deskundige wordt benaderd en of deze adviseert in het kader van het ODC of in het kader van het compensatieverzoek van TSM aan de Staatssecretaris. De voorzitter geeft aan dat de deskundige de overheden in de commissie (uitgezonderd Harlingen) zal adviseren. De eilandgemeenten geven aan geen problemen te hebben met het feit dat I en M dit onderzoek doet.

Constatering van partijen is dat geen van de partijen een inhoudelijke reactie heeft gegeven op de door TSM gepresenteerde wijziging in de dienstregeling.

Besloten wordt de discussie nu te sluiten en een commissie bootdiensten te plannen op 5 juni om 08u45 in Harlingen.

5 Medegebruiksrapportages

R. de Vries geeft een gedetailleerde toelichting op de rapportages van TSM en uit zijn zorg dat hij slechts sporadisch een reactie krijgt. De meest recente constatering betreft vertragingen van de Spathoek en daarmee aankomst van de Spathoek tegelijk met de sneldienst van TSM, en daarmee kruisende verkeersstromen. TSM ervaart ernstige hinder en krijgt als enige reactie dat het wel meevalt. De vraag is wat RWS met de meldingen doet. Er zijn inmiddels meer dan 300 meldingen door TSM gedaan. Inhoudelijke reacties van de zijde van RWS per individuele klacht blijven echter uit. TSM voelt zich niet gehoord.

W.J. Adema stelt in zijn reactie dat de laatste weken juist verbeteringen worden geconstateerd. Er is wel degelijk kennis genomen van de meldingen en dat zal worden vergeleken met de eigen camerabeelden. Er volgt binnen niet-afzienbare termijn een reactie per categorie overtredingen.

P. Melles stelt vast dat de bootdienst nu echt feitelijk en fysiek gehinderd wordt. Dit is in strijd met de in het ODC opgenomen afspraken. De snelboot van TSM wordt hierdoor ook vertraagd. P. Melles benadrukt dat toezichthouders/verkeersregelaars vermoedelijk op een andere manier naar de situatie kijken, namelijk of de situatie op de kade enigszins overzichtelijk blijft. Dit heeft echter tot gevolg dat passagiers voor de snelboot moeten wachten op passagiers van de medegebruiker (sluiten van de poort). De voorzitter stelt vast dat het punt aandacht heeft en deelt mede dat hij zelf zal gaan waarnemen hoe de problematiek feitelijk is.

6 Cameratoezicht Terschelling

T. de Jong merkt op dat vorig jaar nog sprake was van fysiek toezicht door RWS bij het afmeren, en dat dit vervangen is door cameratoezicht. Het concrete verzoek van Gemeente Terschelling is om in de zomermaanden weer feitelijk en fysiek toe te gaan zien. De spanning tussen de rederijen zal deze zomer zeker niet minder zijn. Ook stelt hij vast dat enig moment een keer is schadegevaren en dat hij verwacht van de rederijen dat die hier ook melding van maken. RWS zegt toe uiterlijk vóór 5 juni 2013 te onderzoeken of fysiek toezicht ook feitelijk rendement oplevert.

7 Aanpassing afmeerplan Spathoek

J.M. Bakker vat het afmeerplan kort samen. Feitelijk is de vraag of opgesteld kan worden achter de hekken. TSM geeft aan dat dit niet mogelijk is om vermenging met de sneldienst te voorkomen. Ter vergadering wordt duidelijk dat ook de huurcontracten in dit kader bepalend zijn. Afgesproken wordt in klein overleg hierover door te praten, zodat op 5 juni een concreet standpunt kan worden ingenomen.

8 Rondvraag

Dit punt wordt gebruikt om aan te geven dat terughoudendheid naar de pers gewenst is. TSM geeft op dit punt aan haar eigen lijn te blijven voeren.

9 Sluiting

De voorzitter sluit omstreeks 16u15 de vergadering.

NOTULEN VERGADERING COMMISSIE BOOTDIENSTEN

Gehouden op 23 mei 2012 in het Gemeentehuis te Harlingen.

Aanwezig:	J.M. Bakker	(Rijkswaterstaat)
	W.D.M. Bogaert	(Rijkswaterstaat)
	P. de Bos	(Gemeente Terschelling)
	Y. Haan	(Gemeente Vlieland)
	T.D. de Jong	(Gemeente Terschelling)
	P.J.M. Melles	(Rederij Doeksen),
	F.C.M.A. Schrover	(voorzitter, Rijkswaterstaat)
	P.J. Tuk	(Rederij Doeksen)
	J.M. Visser	(Gemeente Terschelling)
	R. de Vries	(Rederij Doeksen)
Afwezig met kennisgeving:	Mevr. M. le Roy	(Gemeente Harlingen)

1. Opening

De voorzitter heet de aanwezigen welkom en deelt mee dat hij in afwachting van de komst van de heer S. Poel (Sieben) (per 1 september) HID a.i. is. Tevens wordt het moment benut een korte voorstelronde te doen.

2. Vaststellen agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Notulen 9 november 2011

De notulen worden ongewijzigd vastgesteld.

4. Evaluatie medegebruik Spathoek

Vanuit RWS

De heer Bogaert krijgt het woord. Hij reikt een document uit genaamd "voortgang medegebruik Spathoek". Dit document is een intern document. Het document is ter vergadering niet besproken anders dan dat blijkt uit navolgende.

Opvallend is dat de afgesproken vaartijd door de Spathoek niet gehaald wordt. 68% van de afvaarten op Terschelling komt te laat aan en 53% van de afvaarten op Harlingen komt te laat aan. Het vertrektijdstip komt nagenoeg altijd overeen met de dienstregeling. De chaos is tot nu toe beperkt gebleven, hier en daar een incident, tot op heden dus meegevallen. We staan echter nog voor het hoogseizoen. Bovendien geldt dat in de zomer zowel de Midsland als de Noord Nederland veel

vaker varen dan in de winterdienstregeling, dus dat aan deze gegevens nog geen definitieve conclusies kunnen worden verbonden.

Toch zijn er zeker voorbeelden van hoe het niet moet. Bij wijze van voorbeeld noemt de heer Bogaert de wijze waarop de Spathoek nu afgemeerd ligt (strakke meerdraad in een hoek over de kade). Hier wordt overigens aan gewerkt door EVT, aldus de heer Bogaert.

Verder meldt de heer Bogaert dat de venstertijden van het ODC goed worden nageleefd en dat EVT dit goed oppakt. Het gebeurt in een goede sfeer, iedereen is er van doordrongen dat men zich aan de afgesproken regels moet houden.

Vanuit de gemeenten

De heer Haan vraagt of bekend is of EVT met gecertificeerd personeel vaart. De heer Bogaert antwoordt dat dit een zaak is van ILT en dat hij de vraag door zal spelen aan ILT (**actie RWS**).

De heer De Jong vraagt hoe het zit met het wel of niet varen binnen de betonning. Na enige discussie is de conclusie dat een schip (zowel snel als langzaam) alleen buiten de betonning mag komen als de kapitein dit nodig vindt (bijvoorbeeld om op basis van goed zeemanschap uit te wijken voor een ander schip/veiligheid). De vaargeul tussen de gele boeien (bijzondere markering) is alleen bedoeld voor de pleziervaart en dus niet voor de beroepsvaart, tenzij op basis van eerder genoemde motivering van de kapitein.

De heer De Jong vraagt of het ontschepen wel op een veilige manier gebeurt. Op dit punt zijn volgens de heer Bogaert geen problemen geconstateerd.

De heer Visser vraagt of er zich parkeerproblemen voordoen in Harlingen. De heer Melles wijst er op dat Rederij Doeksen hinder heeft doordat auto's tijdelijk worden geparkeerd op de rijstroken richting het autoloket. Dat is openbare weg en is daar niet toegestaan. Overigens worden van tijd tot tijd / regelmatig ook auto's van personeel van EVT op het permanent gehuurde deel van het terrein van Rederij Doeksen geparkeerd.

De heer De Jong meldt dat een aantal keren door passagiers van EVT de fietsenhal gebruikt is als wachtgelegenheid. De heer De Vries merkt op dat dit zeker niet de bedoeling is en dat gewerkt wordt aan het herstellen van de defecte roldeur. Echter, het is niet de taak van Rederij Doeksen om hier de passagiers van EVT te weren, dat is een taak van Rederij EVT. RWS pakt dit structureel op door hierover EVT beter te instrueren. De heer De Jong geeft aan dat ook de gemeente Ts geen toestemming heeft gegeven aan EVT om gebruik te maken van de fietsenoverkapping van TSM. Hetzelfde geldt voor de opening in het hek langs autobaan 1. De heer De Jong vraagt of Rederij Doeksen deze opening niet beter zou kunnen voorzien van een afsluitbaar hek. De heer Melles antwoordt dat dit een taak is voor Rederij EVT. Het betreft hier immers hun passagiers.

De heer De Jong vraagt of de klachten kloppen dat het zogenaamde halfronde deel van de vertrekterminal op Terschelling eerder dicht gaat. De heer De Vries deelt mee dat dit niet klopt.

Vanuit Rederij Doeksen

De heer De Vries vraagt hoe EVT eigenlijk de aantallen passagiers telt. Bij een recente controle bij TSM vroeg ILT dit aan Doeksen (waarbij dit gebeurt door te scannen bij het inschepen). Bij EVT gaan de passagiers echter eerst aan boord, en pas aan boord worden de kaartjes geteld. De heer Bogaert vermoedt dat de aantallen handmatig worden geteld, maar zal dit uitzoeken (**actie RWS**).

De heer De Vries verwijst naar zijn email van 11 mei 2012 met daarin onder meer een opsomming van afvaarten van EVT op vertrektijden waarvan op voorhand duidelijk is dat deze binnen de venstertijden plaats gaan vinden. De heer Bogaert bevestigde wel de ontvangst, maar de relevantie van de inhoud was hem in eerste instantie ontgaan. De heer Bogaert komt hierop terug (**actie RWS**). In ieder geval zijn de aanwezigen het erover eens dat dergelijke afvaarten binnen het venster niet mogen plaats vinden en ook niet mogen worden toegestaan.

Voorts wijst de heer De Vries op het feit dat op diverse plaatsen op de kade spullen en materiaal van EVT blijft liggen (zoals loopplanken e.d.). Nog afgezien van het feit dat dit niet mag, is dit voor Rederij Doeksen ook onacceptabel omdat de milieuvergunning bepaalt dat Rederij Doeksen voor alles op het terrein verantwoordelijk is. Er moet dus na medegebruik per definitie niets achtergelaten worden door de medegebruiker.

De heer De Vries wijst de aanwezigen op het feit dat Waddentransport recent - nota bene tijdens de drukte van de HT-race en zelfs binnen de venstertijden – aan het schuine kantje (plek 7) gelost heeft. Dit is in strijd met de afspraken en bovendien gevaarlijk. Daarbij moet worden bedacht dat Rederij Doeksen deze dag op eigen kosten bewust de Midsland in Harlingen laat overnachten. Dat maakt dit extra wrang. De heer De Jong geeft aan dat men dit zelf ook heeft geconstateerd en zegt toe hierop nadere actie te zullen nemen (**actie TS**).

Afgesproken wordt dat op alle genoemde evaluatiepunten en actiepunten uiterlijk medio juni door betrokkenen wordt teruggekomen.

5. Dienstregeling 2013

De heer De Jong geeft aan dat de reden van het agenderen van dit agendapunt is, dat partijen in zo vroeg mogelijk stadium met elkaar in gesprek willen gaan over de dienstregeling voor volgend jaar. Alle aanwezigen zijn het hierover eens.

De heer Melles stelt dat deze ontwikkeling goed is te noemen. De heer Melles zegt dat de huidige dienstregeling tot stand is gekomen na een lange historie, en in de praktijk alleen wijzigt met hier en daar een extra dienst. Er wordt hierbij voorbijgegaan aan de vraag of de basisdienstregeling wel klopt. Kijken naar de dienstregeling moet dus structureler, en daar staat Rederij Doeksen voor open. Ook overige partijen staan hier voor open.

Zolang de concessie nog niet onherroepelijk is en sprake is van medegebruik personenvervoer, vindt de heer Melles het echter niet wenselijk het gesprek te starten en houdt hij zijn kaarten (met vertrouwelijke ideeën) liever nog even tegen de borst.

Afgesproken wordt een en ander kort na de zomer weer met elkaar te bespreken.

5. Bagageafhandeling

De Provincie wil de bagageafhandeling richting Terschelling graag op een duurzame manier regelen, in samenwerking met eilander ondernemers. Ook Rederij Doeksen staat hier positief in en heeft inmiddels investeringen gedaan om het op termijn mogelijk te maken de bagage al vóór de terminals in te nemen. Op langere termijn is zelfs te denken aan het thuis laten ophalen van bagage. Dit onderwerp komt na de zomer weer op de agenda van de commissie bootdiensten.

5. Rondvraag

De heer Visser vraagt aandacht bij Rijkswaterstaat voor het toezicht tijdens Oerol. Gezien de te verwachten drukte is extra toezicht wenselijk.

De heer Visser merkt nog op dat er geen overhedenoverleg heeft plaatsgevonden. Paul de Bos merkt op dat hier sprake is van een vorm van cherry picking die we niet gewild hebben.

5. Sluiting

De voorzitter sluit de vergadering onder dankzegging voor een ieders aanwezigheid en inbreng.

Volgend overleg Commissie Bootdiensten

Eerste helft september 2012

Het secretariaat zal de overlegmogelijkheden van de leden inventariseren en een voorstel doen voor de exacte datum

Locatie: Gemeentehuis Harlingen

Notulen vergadering Commissie bootlandiensten
Gehouden op 5 juni 2013 in het Gemeentehuis te Harlingen

Aanwezig:

S.J. Poel	Voorzitter, Rijkswaterstaat
W.J. Adema	Rijkswaterstaat
J.M. Bakker	Rijkswaterstaat
P. de Bos	Gemeente Terschelling
Y.J. Haan	Gemeente Vlieland
T.D. de Jong	Gemeente Terschelling
P.J.M. Melles	Terschellinger Stoomboot Maatschappij
J.M. Neefe	Terschellinger Stoomboot Maatschappij
P.J. Tijdeman	Gemeente Vlieland
P.J. Tuk	Terschellinger Stoomboot Maatschappij

Afwezig met kennisgeving:	F. Grijpstra	Gemeente Harlingen
	M. le Roy	Gemeente Harlingen
	J.M. Visser	Gemeente Terschelling

1 Opening

De voorzitter heet alle aanwezigen om 08u45 welkom en stel vast dat opnieuw sprake is van een belangrijke vergadering, en dat afgelopen weken veel gebeurd is. Er zijn verder geen mededelingen.

2 Vaststellen agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

3 Vaststellen notulen 21 mei 2013

De passage in het verslag waarin sprake is van bedrijfsvertrouwelijke informatie komt te vervallen.

Aan de voorlaatste alinea van punt vier wordt toegevoegd: "Constatering van de partijen is dat..."

Bij de namen van de aanwezigen ontbreekt in twee gevallen de tweede voorletter "J", die alsnog zal worden toegevoegd.

4 Standpuntbepaling artikel 6.2 ODC

De voorzitter start met een terugmelding vanuit het klein comité en geeft hiervoor het woord aan de heer Adema. De voorzitter merkt op dat er na bilateraal overleg nog steeds sprake is van verschillende interpretaties van artikel 6.2. De gemeenten en het Rijk zijn van mening dat artikel 6.2 niet van toepassing is omdat niet sprake is van een gewijzigde omstandigheid. TSM is het tegendeel van mening en stelt dat wel degelijk sprake is van een gewijzigde omstandigheid, sterker nog, verwijst naar de ontstaansgeschiedenis waaruit blijkt dat het artikel juist voor situaties als onderhavige bedoeld is. Artikel 6.2 biedt volgens TSM aan TSM

de mogelijkheid om eenzijdig (zonder instemming van de overige contractpartijen) in te grijpen, mits aan de overige in dat artikel vermelde voorwaarden is voldaan. TSM meent dat aan die voorwaarden is voldaan. De voorzitter concludeert dat de standpunten niet eenduidig zijn.

Partijen stellen unaniem vast dat het goed is in gesprek te blijven. De heer Melles stelt voor met name op inhoud (wat gaat er veranderen in de dienstregeling) bilateraal overleg te plegen met zowel Vlieland als Terschelling. Daarbij staat TSM open voor alternatieven. Dit voorstel wordt aangenomen.

De heer Haan merkt daarbij op hij het eens is met deze vervolgstappen, maar dat vooral nu eerst het gesprek (en mogelijk eerst als overheden) met de staatssecretaris zal moeten worden gevoerd. De houdbaarheidsdatum van het ODC is inmiddels lang voorbij. Hij verwijst in dit verband ook naar de op 5 juni 2013 te verzenden brief van de beide eilandgemeenten aan de staatssecretaris. De brief wordt ter vergadering uitgereikt. TSM deelt het standpunt van de eilandgemeenten dat een dergelijk gesprek nodig is, maar ziet in overleg met deze gemeenten af van medeondertekening van de brief, zodat duidelijk is en blijft dat dit een initiatief is van de eilandgemeenten.

5 Reactie commissieleden op maatregelen TSM

De heer Bakker benoemt aan de hand van zijn email d.d. 3 mei 2013 (14:09 uur) zekerheidshalve de vijf vragen die vanuit de commissie bootdiensten gesteld zijn aan TSM. Vastgesteld wordt dat op al deze vragen antwoord gegeven is. Met betrekking tot de voorgenomen maatregelen in de zomerdienstregeling (de vijfde vraag) wordt afgesproken dat TSM het antwoord nog eens kort samenvat en die samenvatting nastuurt. Alle aanwezigen stellen vast dat TSM daarmee alle door de leden van de commissie aan TSM gestelde vragen heeft beantwoord en alle door hen verzochte informatie heeft verstrekt.

De heer Tuk merkt op dat recent (kort voor de vergadering) nog een aanvullend document is gestuurd. Het betreft een onderzoeksrapport van Ernst & Young bij de prognose van TSM voor de periode 2013-2014 d.d. 3 juni 2013, met prognoses van TSM voor 2013 en 2014 mét en zónder maatregelen en de gevolgen voor de resultatenrekening, kasstroom en benutting van de kredietfaciliteit. Dit document omvat geen nieuwe informatie, maar een korte vertaling van de reeds toegezonden prognoses en het reeds toegezonden reorganisatieplan. Nieuw is wel dat extra ook 2014 is toegevoegd, omdat hieruit de impact van de door TSM voorgestelde maatregelen op jaarbasis duidelijk blijkt (de voorstellen voor de winterdienstregeling hebben eerst vanaf 1 oktober 2013 effect). De heer De Bos merkte op dat hij inmiddels kennis had kunnen nemen van het document en dat het voor hem een verheldering was. Het overzicht maakt duidelijk dat TSM eind 2013 (zonder maatregelen) het maximum van haar kredietfaciliteit zal bereiken en dat (zonder maatregelen) in 2013 en 2014 sprake zal zijn van een negatieve cashflow, terwijl de uitvoering van de maatregelen in 2013 en 2014 conform prognose resulteren in een positieve cashflow.

De voorzitter deelt mee dat het Ministerie van I en M (en dus niet RWS) inmiddels opdracht heeft verstrekt aan PwC, met als vraagstelling (1) kan op basis van de voorliggende informatie een uitspraak gedaan worden over de vraag of de maatregelen redelijk en proportioneel zijn en (2) zo ja, is het dan inderdaad feitelijk proportioneel.

De voorlopige reactie van PwC is dat men op basis van de thans voorliggende informatie een heel eind kan komen, maar dat het toch gewaardeerd zou worden als de vragen in een

gesprek met TSM kan worden doorgenomen. Er is een sterke behoefte aan een gesprek. De voorzitter doet een sterk beroep op de bereidwilligheid van TSM.

Vervolgens gaat de voorzitter in op de stand van zaken met betrekking tot het gesprek met de staatssecretaris. Die bereidheid acht hij aanwezig, maar de staatssecretaris zal dan wel vooraf alle informatie, opties en mogelijkheid onderzocht en afgetast willen hebben, is zijn inschatting. Het gesprek tussen PwC en TSM moet niet alleen vanuit de commissie, maar ook in dit kader worden gezien.

De voorzitter zal bejiveren dat op korte termijn informele gesprekken plaats zullen vinden met de staatssecretaris. Dit zal worden voorbereid door de voorzitter. Over twee weken (op 20 juni 2013) volgt een nieuwe vergadering van de commissie bootdiensten. Het onderzoek van PwC moet dan gedaan zijn, de bilaterale gesprekken tussen TSM en de eilandgemeenten (via B&W en Raad) moeten dan geweest zijn. Het dossier moet zodanig compleet zijn dat voor het zomerreces (dat op vrijdag 5 juli 2013 aanvangt) een helder standpunt van de staatssecretaris kan worden verkregen. Wellicht dat de staatssecretaris eerst met de eilandgemeenten wenst te overleggen.

Na een korte schorsing vat de heer Neefe het standpunt van TSM samen. Zoals in de vergadering van het klein comité d.d. 30 mei 2013 al is aangegeven, bestaat bij TSM de bereidheid tot overleg, maar moet TSM tegelijkertijd ook de operationele aspecten in de gaten houden. TSM had gehoopt na het bilateraal overleg vandaag knopen te kunnen doorhakken. Op verzoek van Gemeente Terschelling is dit beslismoment omtrent de inhoud van de voorgestelde maatregelen aangehouden, zodat het college eerst met de gemeenteraad kan overleggen. Vanavond vindt een bijeenkomst plaats met een toelichting op de situatie. Aangezien TSM groot belang acht aan het bereiken van consensus, is zij bereid om de in haar ogen noodzakelijke uitvoering van de door haar voorgestelde maatregelen aan te houden tot de volgende vergadering, maar zal zij daarna toch de maatregelen moeten uitrollen. Als later in het traject toch onverwachte oplossingen mogelijk blijken te zijn, dan kan een en ander waar mogelijk nog teruggedraaid worden. De komende twee weken zijn dus inhoudelijk belangrijk, omdat op 20 juni bekend moet zijn wat er gaat gebeuren. TSM kan helaas niet anders dan de maatregelen doorzetten, maar begrijpt tegelijkertijd de noodzaak tot het doen van onderzoek en de noodzaak voor het verkrijgen van "politieke rugdekking". TSM vraagt tot slot om een afschrift van de vragen van PwC en tevens om een afschrift van de opdracht. Deze vragen van TSM zal de voorzitter doorsturen naar het Ministerie van I en M. De volgende vergadering wordt vastgesteld op donderdag 20 juni om 08u45 in Harlingen.

6 Rondvraag

De heer Adema komt terug op de klacht van TSM dat door RWS onvoldoende wordt gereageerd op de klachten van TSM over het medegebruik. Hij stelt vast dat RWS inderdaad de laatste maand verzuimd heeft op de klachten te reageren. Om dit te corrigeren heeft RWS inmiddels alle klachten gecategoriseerd en per categorie een reactie. Het overzicht wordt staande de vergadering uitgereikt en door de heer Adema toegelicht. Als vervolgspraak geldt dat TSM voortaan wekelijks op maandagochtend zijn klachten zal doorgeven en dat RWS daar binnen 5 werkdagen op reageert.

Op een vraag van de heer Melles antwoordt de heer Adema dat van de zijde van EVT geen klachten omtrent medegebruik bij RWS zijn binnengekomen.

De heer Neefe geeft aan dat TSM zich vrij acht maatregelen te treffen tegen inbreuken door derden op het huurgenot van de exclusief door haar gehuurde delen van het haventerrein te Harlingen, nu RWS aangeeft dat zij dit een zaak van de huurder acht. Wel merkt hij op dat TSM hierover mogelijk een brief aan RVOB zal zenden. RVOB heeft als verhuurder gegarandeerd te zullen optreden tegen elke inbreuk door derden op het huurgenot van TSM.

De heer Neefe benadrukt dat overtreding van de venstertijden (al is het slechts met een minuut) door EVT ingevolge het vonnis van de kortgedingrechter van 25 juli 2012 dient te resulteren in de oplegging van een dwangsom van EUR 10.000 per overtreding in plaats van de thans door RWS voorgestelde schriftelijke sommatie.

De heer De Jong stelt dat het belangrijk is dat naleving van de medegebruiksafspraken wordt bevorderd. Hij betwijfelt of van een enkele sommatie voldoende stimulans uitgaat om te komen tot verbetering van de naleving van de venstertijden.

RWS zegt toe contact te zullen opnemen met de Landsadvocaat omtrent het opleggen van de dwangsom en de beantwoording van de vraag of in het kader van de verbeurde van dwangsommen nog een proportionaliteitstoets op zijn plaats is. Indien dit laatste niet het geval is, zal RWS actie ondernemen en verbeurde dwangsommen incasseren.

De heer Melles vraagt aandacht voor de functie van de gele tonnen in de vaargeul. Hij verzoekt RWS aan te geven of de beroepsvaart deze geul mag verlaten. De heer Bogaert (RWS) gaf in de herinnering van de heer Melles in het verleden aan dat de beroepsvaart binnen deze gele tonnen diende te blijven, terwijl de pleziervaart ook buiten de tonnen mocht varen. Indien TSM licht buiten de gele tonnen vaart, dan wordt zij daarop direct door RWS gecorrigeerd. Niettemin ziet de bemanning van schepen van TSM dat andere beroepsvaarders wél ruim buiten de tonnen varen en hierop niet wordt ingegrepen. Dat leidt tot concurrentievervalsing, aangezien dit al gauw 10 minuten vaartijd en enorm veel brandstofkosten scheelt. Er dient dus duidelijk te komen over de functie van de tonnen, waarna een eenduidig handhavingsbeleid dient te worden toegepast.

RWS zegt toe hier onderzoek naar te laten doen en komt hierop tijdens de volgende vergadering terug.

De voorzitter merkt op dat hij op korte termijn een gesprek heeft met de heer A. Haantjes, om daarmee het rondje langs de partijen af te ronden.

De heer Adema geeft een reactie op het verzoek van Gemeente Terschelling om meer toezicht. Bij een onderzoek vorig jaar is niet aangetoond dat fysiek toezicht nodig zou zijn, dus wil RWS cameratoezicht niet vervangen door fysiek toezicht. Na enige discussie, met onder meer verwijzigingen naar de schadevaring aan de damwand, stelt de voorzitter voor om cameratoezicht te handhaven, onder de toezegging dat er fysiek toezicht komt zodra aantoonbaar blijkt dat er problemen zijn met het toezicht. Anders gezegd, zodra er een aanleiding is, kan fysiek toezicht weer worden ingezet. Dit zal de eerste dagen van Oerol worden beproefd.

De heer Bakker deelt mee dat RWS na een afweging van alle daarbij betrokken belangen (zoals onder meer verwoord en besproken op de vergadering van 21 mei) en na bestudering van alle aangevoerde argumenten besloten heeft het verzoek van EVT om in te stemmen met haar gewijzigde afmeerplan af te wijzen.

De heer Melles maakt van de rondvraag gebruik door aanwezigen te informeren over de aanvraag bij het waddenfonds (onderdeel van het vlootvernieuwingsplan). TSM heeft bij het Ministerie van I en M gevraagd of er mogelijkheden zijn om de investeringen te borgen door een overnamegarantie bij het eventueel verliezen van de concessie.

7 Sluiting

De voorzitter sluit omstreeks 11u15 de vergadering.

Notulen vergadering Commissie bootdiensten
Gehouden op 20 juni 2013 in het Gemeentehuis te Harlingen

Aanwezig:	S.J. Poel	Voorzitter, Rijkswaterstaat
	W.J. Adema	Rijkswaterstaat
	J.M. Bakker	Rijkswaterstaat
	P. de Bos	Gemeente Terschelling
	R. Herrema	Terschellinger Stoomboot Maatschappij
	T.D. de Jong	Gemeente Terschelling
	P.J.M. Melles	Terschellinger Stoomboot Maatschappij
	J.M. Neefe	Terschellinger Stoomboot Maatschappij
	M. le Roy	Gemeente Harlingen
	P.J. Tijdeman	Gemeente Vlieland
	P.J. Tuk	Terschellinger Stoomboot Maatschappij
	H. Visser	Gemeente Vlieland
	R. de Vries	Terschellinger Stoomboot Maatschappij
Afwezig met kennisgeving:	F. Grijpstra	Gemeente Harlingen
	J.M. Visser	Gemeente Terschelling

1 Opening

De voorzitter heet alle aanwezigen om 08u45 welkom, in het bijzonder de heer Visser. Er volgt een korte voorstelronde.

2 Vaststellen agenda

De voorzitter stelt voor de agenda aan te passen. Na de notulen volgt een presentatie van de heer M. Van Ginkel RA van PriceWaterhouseCoopers, mogelijkheid tot vragen aan hem, en daarna de overige agendapunten.

3 Vertegenwoordiging Vlieland

De voorzitter stelt vast dat de samenstelling van de commissie door het plotselinge vertrek van de heer Yorick Haan is gewijzigd. De heer Visser deelt mee dat hij namens Gemeente Vlieland deze vergadering bijwoont. Het is nog onduidelijk hoe de taken verdeeld worden met waarnemend burgemeester Ella Schadd-de Boer, maar vermoedelijk zal zij degene zijn die het veerdossier onder zich neemt.

4 Gesprek EVT

De voorzitter deelt mee dat hij inmiddels een gesprek heeft gehad met de heer (Arjan) Haantjes, een en ander in lijn met zijn doelstelling de betrokkenen bij het veerdossier gesproken te hebben. Het was een prettig gesprek en een goede kennismaking. Er is gesproken over ontstaan, achtergrond en doel van EVT. EVT is (ook) in afwachting van de uitspraak van het CBb. De voorzitter kreeg het signaal dat er tot twee keer toe contact is gezocht tussen EVT en TSM voor een verkennend gesprek met EVT, maar dat dit is afgehouden door TSM. De heer Melles vraagt of hij de voorzitter hierover buiten de vergadering om nader mag informeren, hetgeen wordt afgesproken. Tevens is EVT meegedeeld dat de aanwezigheid van EVT in de commissie bootdiensten niet past bij de doelstelling van de commissie (te weten het bespreken van de TSM-veerdienst door de contractspartijen bij de ODC's). Aan EVT is

toegezegd dat EVT voortaan weer afschriften van de vastgestelde verslagen zal ontvangen. RWS heeft ook geen toezegging gedaan voor periodiek overleg met EVT buiten de commissie bootlandiensten. RWS heeft bij EVT aandacht gevraagd voor de onderwerpen integriteit en veiligheid.

5 Vaststellen notulen 5 juni 2013

Er zijn enige aanpassingen op de notulen. Die zullen (zichtbaar) worden verwerkt in een aangepast concept, dat zal worden gecirculeerd om daarna per email te worden vastgesteld.

De heer Maarten van Ginkel wordt uitgenodigd de vergadering bij te wonen.

6 Verslag PwC

De heer Maarten van Ginkel maakt kennis met de aanwezigen en doet verslag van zijn onderzoek dat hij in opdracht van het Ministerie van I en M heeft uitgevoerd. Gezien de korte doorlooptijd leek het prettiger eerst mondeling verslag te doen en de aanwezigen uitleg te geven aan de hand van de eerder door TSM toegezonden prognoses 2013-2014, die zijn voorzien van een onderzoeksrapport van Ernst & Young d.d. 3 juni 2013.

De heer Van Ginkel geeft aan dat hij de (financiële) situatie bij TSM goed onder de loep heeft genomen, zodat zijn beeld in de besluitvorming zou kunnen worden betrokken. Hij heeft daarvoor briefings en stukken van het Ministerie van I&M en TSM ontvangen.

De heer Van Ginkel vertelt dat hij daarnaast diverse gesprekken heeft gevoerd, deels met de heer Tuk van Koninklijke Doeksen, maar in de afsluitende fase ook met de heren Herrema en Melles van TSM. Zijn vragen zijn daarbij beantwoord, waarbij naast openbare informatie ook niet openbare informatie aan hem is verstrekt. Het laatste gesprek was op locatie in Harlingen, waarbij ook kort m.s. De Friesland is bezocht. Zijn vragen zijn door TSM beantwoord. Hij heeft zich vooral gericht op het verhaal achter de cijfers, en dan meer specifiek naar het meerjarenbeeld over de jaren 2008 tot en met 2012 (omzet, resultaat, kosten, en balansverhoudingen) om tegen die achtergrond te bezien hoe 2013 en verder er dan uitzien en de impact van de door TSM voorgestelde maatregelen te beoordelen. Daarmee heeft voldoende bij TSM kunnen zien en beschikt hij over voldoende materiaal om nu verslag te doen. Hij merkt op dat de kwaliteit van zijn verslag afhangt van de kwaliteit van de verstrekte informatie. Een goed stuk voorbereiding bij TSM heeft bijgedragen aan een goed beeld/een hoge kwaliteit van zijn rapportage.

De voorzitter deelt mee dat hij waardeert dat TSM medewerking heeft verleend aan het onderzoek, zeker ook gezien de grote hoeveelheid bedrijfsvertrouwelijke informatie die TSM heeft verstrekt.

De heer Van Ginkel stelt vast dat diverse documenten vanuit TSM met hem en eerder ook met de commissie zijn gedeeld en benoemt als belangrijkste documenten de powerpointpresentatie van TSM d.d. 2 mei 2013, het reorganisatieplan Rederij Doeksen van 6 mei 2013, de splitsing van de jaarcijfers 2012 over de eilanden Vlieland en Terschelling (d.d. 14 mei 2013) en het document met de prognose 2013 en 2014 (d.d. 3 juni 2013), laatstgenoemde twee stukken voorzien van rapportages van Ernst & Young. Er zijn ook andere stukken verstrekt zoals capaciteitsoverzichten en dergelijke. Hij vervolgt zijn toelichting vooral aan de hand van het laatstgenoemde document. De heer Van Ginkel merkt tot slot op dat hij zijn eigen conclusies in een kort telefonisch overleg heeft getoetst bij de Ernst & Young, waarbij hij in zijn conclusies is bevestigd. Desgevraagd geeft hij aan dat Ernst & Young als huisaccountant

van TSM onpartijdig en onafhankelijk is, respectievelijk dient te zijn. Door PwC is geen accountantscontrole op het cijfermateriaal toegepast.

De heer Van Ginkel legt uit hoe de brief van Ernst & Young moet worden gelezen. Hij geeft aan dat het belangrijk is dat het begrotingsproces binnen Koninklijke Doeksen/Doeksen Transport Group is doorlopen gebaseerd op een ingeregeld proces, inclusief governance vanuit de Raad van Commissarissen van Koninklijke Doeksen B.V. Hij heeft geconstateerd dat in al die jaren en in de prognoses door Koninklijke Doeksen wordt gewerkt met dezelfde waarderingsgrondslagen en dat hij ook heeft gekeken naar de onderlinge verbindingen tussen TSM en overige Doeksen-vennootschappen. Daarbij is "at arm's length" gehandeld. Vrij vertaald betekent dit dat gelieerde partijen onderlinge transacties tegen zakelijke prijzen dienen te verantwoorden, dus de prijzen die onafhankelijke ondernemingen zouden hanteren; er is met andere woorden gehandeld alsof je met een derde te maken hebt, en dat is belangrijk in dit soort situaties. Koninklijke Doeksen komt als je naar de jaarrekening van de Koninklijke Doeksen kijkt, eerder tekort op interne doorrekeningen.

Al deze constatering geven de heer Van Ginkel geen aanleiding tot wezenlijke wijzigingen op het voorliggend beeld. De prognoses zijn begrijpelijk en deugdelijk en geven PwC geen aanleiding om voor het gesprek in de commissie andere uitgangspunten te nemen. De prognoses zijn naar de inzichten van vandaag; inherent aan prognoses is dat de werkelijke uitkomsten waarschijnlijk zullen afwijken van de prognoses. Dit is ook door Ernst & Young in haar rapport vermeld.

De heer Van Ginkel gaat vervolgens in op de inhoud aan de hand van de prognose van TSM over 2013 en 2014 met en zonder maatregelen, waarbij de focus ligt op 2013 zonder maatregelen. Over maatregelen zelf spreekt hij zich niet uit.

Omzet

Aanwezigen zijn bekend met het feit dat TSM commerciële acties heeft ingezet om verlies van marktaandeel tegen te gaan. TSM heeft de negatieve impact die die acties zeker zullen hebben niet meegenomen in de prognoses. Daarmee zet TSM de omzetprognoses eigenlijk te gunstig neer. De achterliggende gedachte van TSM (is hem verteld) is dat TSM geen discussie wil over die acties en dan liever deze (gunstigere) omzetprognoses als onderwerp van discussie wil hanteren. De actuele inschatting is dat het per saldo omzet verlies ca 0,5 mio kan zijn. TSM had hier best negatiever mogen zijn. De omzet in de prognoses is begrijpelijk.

Aan de hand van de door TSM overlegde overzichten voor VL en TS over 2011 en 2012 stelt PwC vast dat het omzetverlies van TSM voor TS in 2012 oploopt tot maximaal 30% op maandbasis als gevolg van het varen van EVT. Voor 2013 voorziet TSM een groter verval, omdat zij verwacht dat EVT dan een nog groter marktaandeel zal pakken. Dit omzetverlies is voor PwC herkenbaar.

Scheepskosten

Ook voor wat betreft de scheepskosten is de opbouw logisch, waarbij voor brandstof gerekend is met € 0,67 per liter, hetgeen relatief laag is. Stel dat dit oploopt naar € 0,80 dan scheelt dit € 400.000 op de prognose. Ook onderhoudskosten zitten feitelijk in het resultaat, en niet - zoals je ook wel ziet - reserveringen (= toekomstige uitgaven).

Lonen en Sociale lasten

De salariskosten (120 FTE) zitten op de nullijn. Er wordt met de bonden overleg gevoerd over aanvullende maatregelen. Kom je er met vakbonden niet uit, dan kan dat hoger uitpakken. De sociale lasten zijn overigens wettelijk bepaald.

Afschrijvingen

Bij afschrijvingen wordt de systematiek van de vervangingswaarde gebruikt, zeker passend bij de doelstelling van de prognoses. Bedenk wel dat bij de voorgenomen vervanging (door twee nieuwe boten) de afschrijvingen juist zullen stijgen. Omdat afschrijvingen een subjectief karakter hebben, heeft hij dit ook besproken met de huisaccountant, Ernst & Young, die mededeelde dat een hoger bedrag zeker ook acceptabel geweest zou zijn. Kort gezegd is de prognose eerder mager en voorzichtig, dan dat TSM hier allerlei ruimte en voorzichtigheid bij heeft ingebouwd.

Daarna blikte de heer Van Ginke! nog even naar het totaalbeeld. De resultaten van de laatste vijf jaar bij elkaar opgeteld betekenen per saldo een positief resultaat van € 400.000. Nu gaat het echt pijn doen. Een eigen vermogen (ultimo 2012) van € 8,5 miljoen op een balanstotaal van € 20 miljoen (waarbij overigens één schip - de Vlieland - gehuurd wordt, en dus niet op de balans staat) is nog gezond. Bij een kapitaalintensief bedrijf acht PwC een ratio van 40% gezond. De balans staat er netjes bij, maar als je een jaar doortrekt, zak je onder de kritische grens van 30% en dat is een grens die de bank belangrijk vindt in de relatie met TSM. TSM komt dus eind 2013 (zonder maatregelen) in de gevarezone. In 2014 wordt het bij ongewijzigd beleid helemaal ernstig, aldus de heer Van Ginke!.

Kasstroomprognose

N.a.v. het kasstroomoverzicht merkt de heer Van Ginke! op dat dit overzicht zeer belangrijk is. Waarom gaan ondernemingen failliet? Omdat er geen geld meer in de kas zit. Een bedrijf gaat failliet als het haar rekeningen niet meer kan betalen. Daarom moet je niet alleen kijken naar de resultaten, maar ook naar de kasstroom. Afschrijvingen zijn immers wel kosten, maar gaan niet uit de portemonnee (het zijn in het verleden gedane uitgaven, die wel het resultaat drukken, omdat het gaat om aan opbrengsten toe te rekenen kosten). De kasstroom is negatief. Daarom is het begrijpelijk dat TSM een investeringsstop heeft afgekondigd en investering beperkt tot het hoogst noodzakelijke. Van Ginke! stelt: "Dan kun je je afvragen waarom de holding dan niet bijspringt., of een andere derde, als u zich daarin verplaatst. Nou, ik zou het zelf in ieder geval niet doen!"

Tot slot geeft de heer Van Ginke! nog een toelichting op de splitsing van de cijfers 2012 over de beide routes. Duidelijk is dat nu beide routes negatief geworden zijn. Dat is niet lang houdbaar.

De conclusie is dat het resultaat zodanig negatief is dat de bank zonder ingrijpen in 2014 de regie overneemt. Eind 2013 zal de kredietruimte immers (op € 100.000 na) zijn gebruikt.

De voorzitter inventariseert de open vragen, die als volgt gesteld en beantwoord zijn.

Vraag 1

De heer De Visser (gemeente Vlieland) vraagt waarom de verhouding scheepskosten / omzet bij Vlieland zo anders is dan bij Terschelling. De heer Van Ginke! geeft aan dat een grotere vloot (zoals bij Terschelling) efficiënter inzetbaar is dan een kleine vloot (zoals bij Vlieland). Bovendien moet worden gekeken naar de bezettingsgraad. De heer Melles vult aan dat die

hierbij ook gekeken moet worden naar de afschrijvingen op de schepen en dat , die meetellend, de verhouding beter aansluit. De Vlieland wordt immers gehuurd.

Vraag 2

Mevrouw Le Roy vraagt naar de eigen verantwoordelijkheid van PwC daar waar PwC refereert aan het werk van collega-accountant Ernst & Young. Is er op dit punt een gedragscode? De heer Van Ginkel antwoordt dat hij eerst zelf zijn werk heeft gedaan, daarin bevestiging vond en vervolgens als extra check zijn collega gebeld heeft om de uitkomsten van zijn eigen onderzoek en het daaruit ontstane beeld te verifiëren. Hij staat zelf achter zijn bevindingen. Volgens de gedragscodes is hij ook verplicht een eigen mening te hebben en hoor en wederhoor met de collega te houden. PwC deelt de mening van Ernst & Young dus op basis van eigen onderzoek, waarvan een gesprek met Ernst & Young enkel het sluitstuk vormde.

Vraag 3

Mevrouw Le Roy vraagt naar de multiplier bij andere Doeksen-gerelateerde bedrijven (zoals horeca tegenover de terminal), een en ander voor zover die in Harlingen gevestigd zijn. De heer Tuk antwoordt dat de horeca buiten de rederij verlieslatend is en bij toevoeging het beeld alleen maar verslechtert.

Vraag 4

De heer Adema vraagt of goed is gekeken naar de trendbreuk in de cijfers. De heer Van Ginkel antwoordt dat hij hiernaar gekeken heeft, waarbij de oorspronkelijk verwachte groei (ten tijde van de concessie) nu wel wat lager is. Er zijn geen trendbreuken. De ontwikkeling van omzet, resultaat en kosten is over die jaren redelijk vergelijkbaar.

Vraag 5

De heren Poel en Adema vragen of er bewust is gekozen voor de jaren 2008-2012 en of er in dit dossier nog andere knoppen zijn om aan te draaien om het tij te keren? De heer Van Ginkel geeft aan dat een vijfjaars horizon een redelijk uitgangspunt is. Er is ook een praktische reden: 2008 was het laatste jaar van hoogconjunctuur, terwijl 2012 het eerste jaar is, waarin EVT met de Spathoek is gaan varen. In dat jaar heeft EVT een gemiddeld marktaandeel van 22% weten te behalen.

De heer Poel vervolgt door aan te geven dat op de eilanden het beeld leeft van grote positieve resultaten in het verleden. De heer Van Ginkel geeft aan dat hij geen inzicht heeft in de historische resultaten voor het jaar 2008.

Volgens de heer Van Ginkel kan TSM niet aan (nog) meer knoppen draaien. Hij refereert aan zijn eerdere uitspraak dat TSM zelf het verlies over 2012 heeft geaccepteerd, maar dat 2013 alleen mogelijk is te overleven met maatregelen, tenzij de aandeelhouder zou bijstorten. Die heeft echter bedrijfseconomisch geen reden dit te doen, gegeven de toekomstverwachting. Voor de bank is er al helemaal geen incentive om bij te springen. PwC heeft verder geconstateerd dat er "geen lekkende kraantjes zijn" c.q. "dat er bedragen weglopen". Daarvan is geen sprake. De heer Van Ginkel heeft in het Reorganisatieplan Rederij Doeksen van 6 mei 2013 een groot aantal maatregelen in bedrijfsvoering en operaties gezien. Dat komt hem omvattend voor.

Vraag 6

De heer De Jong vraagt of de door TSM voorgestelde maatregelen vanuit een oogpunt van continuïteit redelijk en proportioneel zijn. De heer Van Ginkel wijst op het grote verlies in 2012 dat TSM heeft geaccepteerd in afwachting van de uitspraak van het CBb. In 2013 wordt

ingegrepen vanaf 1 oktober as, waarbij PwC zich afvraagt of de voorgestelde maatregelen wel direct resultaat opleveren. In 2014 zal dit zeker het geval zijn. Per saldo zou TSM met deze maatregelen en bij het achterwege laten van de jaarlijkse afschrijving op de Midsland al watertrappend net het jaar 2014 kunnen doorkomen, maar dat is voor de directie begrijpelijkerwijs niet acceptabel. Het afsluiten van 2014 met eenzelfde verlies als in 2013 is volgens de heer Van Ginkel "een no go". Over de inhoudelijkheid van maatregelen doet de heer Van Ginkel geen uitspraak. Hij heeft begrepen dat TSM in overleg is met de eilanden om tot een maatwerkinvulling te komen, passend binnen financiële kaders.

Afrondend geeft de heer Van Ginkel aan dat hij een korte rapportage bij het Ministerie van I&M heeft geleverd. Het onderzoekstraject naar de financiële positie van TSM is afgerond. Er zal in het door hem aan te leveren definitieve rapport geen ander beeld naar voren komen dan het beeld dat hij tijdens deze vergadering mondeling heeft geschetst. Een schriftelijke rapportage wordt aan het Ministerie van I&M als opdrachtgever uitgebracht.

De heer Van Ginkel verlaat onder dankzegging de vergadering, en er volgt tevens een korte pauze.

7 Reactie commissieleden op maatregelen TSM

De voorzitter merkt op dat de rapportage van PwC overtuigend genoeg is en aantoonde dat er iets moet gebeuren.

De heer De Jong zegt dat het voorstel van TSM op Terschelling is besproken, inclusief enkele wijzigingen die met TSM zijn doorgenomen. Het college heeft begrip voor de situatie en is voornemens een en ander zo aan de Gemeenteraad voor te leggen, voor politieke rugdekking.

De heer Visser (Vlieland) zegt dat bij Gemeente Vlieland als bekend sprake is van bestuurlijke omstandigheden waar we toch mee te maken hebben, dat hij vandaag geen uitspraak kan doen maar zich de ernst van noodzaak tot tempo realiseert.

De heer Melles stelt dat inmiddels door het verstrijken van de tijd haast is geboden, met name richting personeel. Er moet duidelijkheid komen. Ook richting gasten die nu boekingen maken op afvaarten die mogelijk vervallen. Binnen twee weken dient er duidelijkheid te zijn. De een besluit op de voorstellen van TSM kan niet over de zomerperiode worden heengetild. TSM is bereid zich maximaal in te spannen voor versnelling.

Afgesproken wordt 28 juni (ochtend) in te lassen als reservedatum en op 5 juli (ochtend) een commissie bootdiensten te plannen voor de definitieve besluitvorming.

8 Rondvraag

RWS deelt mee voornemens te zijn een dwangsom op te leggen aan EVT van € 10.000 voor de schending van de venstertijden. Een andere schending van de venstertijden met ongeveer 1 minuut is discutabel. RWS kiest er voor om hiervoor geen dwangsom op te leggen. Dit betekent niet dat RWS plotseling marges hanteert. Zij zal ook in de toekomst stringent handhaven. Het betreft hier enkel een bewijstechnisch probleem.

De heer Adema geeft een toelichting op de regels m.b.t. de gele boeien. De sneldienst mag hier geen gebruik van maken. Er mag uitsluitend in de betonde hoofdvaarwegen hard gevaren worden. RWS ziet nog geen juridische grond om te voorkomen dat beroepsvaart gebruik

Notulen vergadering Commissie bootdiensten

Gehouden op 05 juli 2013 in het Gemeentehuis te Harlingen

Aanwezig:	S.J. Poel	Voorzitter, Rijkswaterstaat
	W.J. Adema	Rijkswaterstaat
	J.M. Bakker	Rijkswaterstaat
	P. de Bos	Gemeente Terschelling
	T.D. de Jong	Gemeente Terschelling
	P.J.M. Melles	Terschellinger Stoomboot Maatschappij
	M. le Roy	Gemeente Harlingen
	E. Schadd - de Boer	Gemeente Vlieland
	J. Spanjer	Gemeente Terschelling
	P.J. Tijdeman	Gemeente Vlieland
	P.J. Tuk	Terschellinger Stoomboot Maatschappij
Afwezig met kennisgeving:	F. Grijpstra	Gemeente Harlingen
	J.M. Visser	Gemeente Terschelling

1 Opening

De voorzitter heet alle aanwezigen om 09u15 welkom, in het bijzonder mevrouw Schadd - de Boer. Er volgt een korte voorstelronde.

2 Vaststellen agenda

Aan de agenda wordt toegevoegd het aan Gemeente Terschelling gerichte WOB-verzoek van EVT inzake stukken commissie bootdiensten.

3 Notulen 20 juni 2013

Er worden enige correcties aangebracht. Voor de inhoudelijke correcties wordt verwezen naar het definitieve verslag.

N.a.v. de notulen merkt de heer Adema op dat RWS in overweging heeft om het onderwerp "gele betoning" na twee jaar te evalueren. Er wordt dan nagegaan welke incidenten hebben plaatsgevonden, hoe partijen het ervaren hebben. Belangrijk daarbij is dat dit gezien wordt in relatie tot de nautische veiligheid. De overige aanwezigen vinden dit een goed voornemen.

4 Mededelingen

De heer De Jong deelt mede dat de Gemeenteraad van Terschelling inmiddels een motie heeft aangenomen waarvan de inhoud feitelijk gericht is aan de minister van I en M en aan de gedeputeerde van de provincie Friesland. Het college van Burgemeester en wethouders neemt de motie over, en daarmee is de motie kaderstellend voor verdere besluitvorming. Het college zal uitvoering geven aan de motie, en schaart zich ook achter de strekking.

Er volgt een aangepaste brandbrief vanuit VAST met een motie van gelijke strekking.

De heer De Bos vraagt of de andere partijen een soortgelijk WOB-verzoek hebben gekregen als gemeente Terschelling. Dat is de andere partijen niet bekend, maar het wordt niet uitgesloten.

Feitelijk is elke partij zelfstandig verantwoordelijk een WOB-verzoek te behandelen en te beantwoorden. Ook dienen partijen over wie informatie wordt verschaft, vooraf de kans te krijgen iets te vinden van hetgeen beoogd wordt aan derden te verstrekken, met name om te voorkomen dat bedrijfsvertrouwelijke informatie naar derden gaat. In dat kader is het zinvol dat de overheidspartijen vooraf hun reactie met elkaar afstemmen, zodat TSM op slechts één voorgenomen besluit tot verstrekking van informatie hoeft te reageren.

5 Definitieve standpuntbepaling maatregelen TSM

De heer De Jong merkt op dat het college begrip heeft voor de voorgestelde maatregelen heeft voorgelegd aan de gemeenteraad, voor politieke rugdekking. Uit deze consultatie van de gemeenteraad blijkt dat de gemeenteraad van mening is dat sprake is van een dermate aantasting van het dienstbetoon, dat er geen sprake is van proportionaliteit. In zichzelf is wel duidelijk dat er vanuit het bedrijfsbelang wel iets aan de hand is als gevolg van de gewijzigde omstandigheden. Een belangrijk punt bij de overwegingen is dat gemeenteraad van Terschelling voorziet dat de voorgenomen maatregelen nog niet de bodem zijn, dat dit niet het einde is van het snijden in het dienstbetoon. Gemeente Terschelling kan dus niet instemmen met de voorgenomen maatregelen.

De heer De Jong vervolgt door te stellen dat het pakket aan maatregelen wat begin mei is voorgesteld, echt door de ondergrens van de dienstverlening zou gaan, en dat in een aantal bilaterale sessies tussen Gemeente en TSM enkele aanpassingen zijn besproken op het voorstel. Het betreft dan kort gezegd het verhogen van het eilandertarief met € 0,50 en het verhogen van de sneldiensttoeslag met € 0,50. De heer Tuk benadrukt dat dit geen voorstel van TSM betreft, maar een in gezamenlijkheid besproken idee was om de pijnpunten uit het eerste voorstel te verzachten. De heer Melles bevestigt dat TSM nog steeds openstaat voor suggesties om aanpassingen te doen in de beoogde versobering, zolang feitelijk het totaal aan besparingen maar ongewijzigd blijft.

De heer De Jong vervolgt: Inhoudelijk wijzigt het vaarschema in de winter feitelijk zodanig dat het aantal afvaarten daalt van 6 naar 4 retourafvaarten. De heer Melles merkt op dat dit niet geldt op drukke dagen en dat bij onverwachte drukte vraaggestuurd extra schepen zullen worden ingezet, zodat Terschelling altijd op voldoende capaciteit kan rekenen.

De heer Melles reikt tijdens de vergadering de dienstregeling uit, gebaseerd op de versie van 2 mei en aangepast overeenkomstig de opmerkingen vanuit de gesprekken die hierover bilateraal en met ondernemers zijn gevoerd. De heer Melles licht de wijzigingen, waaronder begrepen een aanpassing in de tarieven, ter vergadering toe.

De heer Poel vraagt of het feit dat het college zich achter de motie schaaft ook betekent dat het college van gemeente Terschelling daarmee ook van mening is dat de minister in het traject fouten heeft gemaakt, en zo ja, welke dat dan zijn. Het college antwoordt dat het college daarover nog geen standpunt heeft ingenomen.

Mevrouw Schadd geeft aan dat het standpunt van gemeente Vlieland hetzelfde is als het standpunt van gemeente Terschelling en dat ook Vlieland niet kan instemmen. Het college vindt de maatregelen in strijd met het ODC en bovendien disproportioneel. Het aantal retourvaarten neemt af van 3 naar 2 en er is geen sneldienst meer in de winter. De heer Melles vraagt hoe dit standpunt van Vlieland zich verhoudt tot de gesprekken die hij enkele malen heeft gehad met de heer Haan, voormalig burgemeester van Vlieland. De heer Melles

stelt dat hij er met de heer Haan bijna uit was, en nu een onverwacht nee. Mevrouw Schadd stelt dat dat informele gesprekken waren waar het college geen terugkoppeling op heeft gekregen.

Mevrouw Le Roy stelt dat het niet goed is om in dit soort vergaderingen terug te grijpen naar informeel overleg, zeker niet als het informeel overleg plaatsvindt met slechts een collegelid. De heer Poel stelt dat de stelling van mevrouw Le Roy bestuurlijk helemaal juist is, maar dat een ondernemer (zoals TSM) verwachtingen zal hebben van een dergelijk informeel overleg, en dat daarmee ook rekening gehouden moet worden.

De voorzitter vat de discussie samen. Begin mei is door TSM een voorstel gedaan. In kleine commissie is het niet gelukt duidelijkheid over toepasselijkheid van artikel 6.2 te krijgen. Er zijn bij de reder duidelijk problemen, aangetoond door onafhankelijk onderzoek in opdracht van het ministerie. RWS is vooraf niet op de hoogte gesteld en derhalve voorafgaand aan de vergadering niet bekend met de laatste versie van de maatregelen (inmiddels uitgereikt) en heeft geen standpunt ingenomen over de proportionaliteit van de maatregelen. Terschelling en Vlieland vinden de maatregelen disproportioneel. Er is geen draagvlak voor de maatregelen.

Er volgt een korte pauze

De heer Melles merkt op dat TSM begin mei de voorgenomen maatregelen heeft gepresenteerd en toegelicht. TSM is van mening dat artikel 6.2 van toepassing is, en dat de rederij geen instemming van de overige partijen bij het ODC nodig heeft om maatregelen door te voeren. Wel vindt TSM de maatregelen zo belangrijk dat zij – ondanks de mogelijkheid de voorgenomen maatregelen zonder instemming van de andere partijen door te voeren – heeft gezocht naar draagvlak, zowel in gesprekken in de commissie bootdiensten als in bilaterale gesprekken met de (toenmalige) verantwoordelijk portefeuillehouders binnen de colleges van beide gemeenten, maar ook in presentaties aan de gemeenteraad Terschelling, aan de Terschellinger Ondernemersvereniging en aan de Vlieland Ondernemingsvereniging, waarbij ook een aantal raadsleden, college en VVV aanwezig was. Inmiddels is de noodzaak tot maatregelen aangetoond. Als eindverantwoordelijk directeur van TSM heeft hij nu de plicht corrigerend op de treden. Daarom gaat TSM de maatregelen doorvoeren en dan wel het pakket waarover gesproken is in het in het bilateraal overleg met bestuurders die de beide eilandgemeenten vertegenwoordigen in de commissie bootdiensten.

De voorzitter grijpt in en zegt dat het bestuurlijk niet zo kan zijn dat de uitkomsten van het informeel overleg als vaststaande afspraken kunnen worden beschouwd. Daarover zal de commissie een standpunt in moeten nemen. TSM kan geen maatregelen nemen als die louter en alleen op informeel overleg zijn gebaseerd. Na enige discussie en onbegrip van de zijde van TSM wordt geconcludeerd dat het pakket aan maatregelen zoals besproken in het bilateraal / informeel overleg voldoende door de respectievelijke colleges werd gedragen om deze voor te leggen aan de respectievelijke gemeenteraden.

De heer Melles vervolgt door op te merken dat TSM zorgvuldig het traject heeft doorlopen, herhaaldelijk overleg heeft gepleegd, telkens naar voortgang heeft gevraagd, maar nu na ruim twee maanden echt verder moet. TSM zal dat doen op basis van artikel 6.2 van het ODC. De heer Tuk vult aan dat inderdaad primair gebruik gemaakt wordt van artikel 6.2, maar dat secundair bovendien geldt (mocht artikel 6.2 toch niet van toepassing zijn) dat de maatregelen dan doorgevoerd zullen worden op grond van artikel 2.2. TSM is van mening dat ook aan de eisen van artikel 2.2 is voldaan en dat de colleges van de eilandgemeenten op onredelijke gronden hun instemming – voor zover die nodig zou zijn – weigeren.

De heer Melles zegt open te staan voor suggesties en verbetervoorstellen. Mevrouw Schadd zegt dat het standpunt van het college maar ook van de gemeenteraad van Vlieland is dat het gat tussen voorstellen enerzijds en wenselijkheid anderzijds zodanig groot is dat Vlieland geen mogelijkheid meer ziet om verder in gesprek te blijven.

De voorzitter stelt dat er verschil van mening is over de uitleg van artikel 6.2 ODC, dat er mogelijk sprake is van een geschil en vraagt de heer Bakker de geschilprocedure van artikel 16 ODC toe te lichten. De procedure houdt in dat degene die van mening is dat er sprake is van een geschil kan besluiten om dit schriftelijk te melden aan de andere partijen, waarna de andere partijen een zienswijze kunnen indienen. Daarvoor zijn termijnen afgesproken. Als men er binnen die termijn er niet uitkomt, dan kan een partij besluiten om arbitrage of spoedarbitrage op te starten. Ingeval er sprake is van een spoedeisend belang is een Kort Geding procedure ook een optie.

6 Rondvraag

De beide eilandgemeenten delen mee dat zij nu zo spoedig mogelijk naar de minister zullen stappen. De voorzitter zal verslag doen aan de minister en bejiveren dat een dergelijk gesprek kan plaatsvinden. Vermoedelijk zal dat eerste gesprek zonder TSM zijn.

De heer De Jong vraagt TSM om de terminal op Terschelling langer open te houden. TSM zegt toe op korte termijn aan te geven wanneer gemeente Terschelling een antwoord op deze vraag kan verwachten.

7 Sluiting

De voorzitter sluit omstreeks 11u45 de vergadering.

Vastgestelde notulen vergadering conform artikel 16.5 ODC

Gehouden op 7 augustus 2013 op het kantoor van Rederij Doeksen

Aanwezig :	R. Bats	(Gemeente Terschelling)
	T. Bilker	(Rijkswaterstaat)
	H. Breeman	(Rederij Doeksen)
	C. Broeyer	(Ministerie van I & M)
	P. de Bos	(Gemeente Terschelling)
	R.G. Herrema	(Rederij Doeksen)
	P.J.M. Melles	(Rederij Doeksen)
	S. Poel	(voorzitter, Rijkswaterstaat)
	J. Spanjer	(Gemeente Terschelling)
	E. Schadd	(Gemeente Vlieland)
	P.J. Tijdeman	(Gemeente Vlieland)
	Afwezig met reden :	M. le Roy

1. Vaststellen agenda en vergaderorde

Partijen krijgen de mogelijkheid om het karakter van deze vergadering met de uitgangspunten kenbaar te maken.

De heer Bats meldt namens de Gemeente Terschelling dat de invoering van de door TSM aangepaste winterdienstregeling per 1-10-2013 onwenselijk is en buitenproportioneel. De dienstregeling in deze vorm moet van tafel.

Mevrouw Schadd is het hier namens Gemeente Vlieland mee eens. Daarnaast is zij het niet eens met het blog van Rederij Doeksen dat de aangepaste dienstregeling na overleg met de gemeentebesturen tot stand is gekomen. De blog suggereert dat er overeenstemming was, die is er echter niet geweest. TSM geeft aan dat er wel degelijk overleg is geweest, maar zegt niet dat dit tot overeenstemming heeft geleid.

De heer Breeman meldt namens Rederij Doeksen dat de gemeenten schriftelijk hebben aangegeven dat er een geschil is en dat dit dus onderwerp is van een arbitrage procedure. Terug naar de bootcommissie inzake de arbitrage kan dus niet. Rederij Doeksen wil overigens uiteraard altijd praten. Iedereen is gebaat bij een oplossing.

Mevrouw Broeyer geeft namens I&M aan dat de aangepaste winterdienstregeling niet strookt met het ODC.

2. Bespreking Vastgestelde Agendapunten

Mevrouw Schadd meldt dat er een geschil is inzake de winterdienstregeling ingaande 1 oktober as. en dat er conform artikel 16.5 overleg gevoerd moet worden over een oplossing. Nu TSM eenzijdig de nieuwe dienstregeling invoert ziet het college van Vlieland geen andere

mogelijkheid dan een kort geding te starten. Zij vraagt zich af wat Rederij Doeksen zal doen als een kort geding wordt gestart.

De heer Melles spreekt zijn verbazing uit over de reactie van partijen. Vanaf mei 2013 wordt al gesproken over de nu aangekondigde maatregelen en de noodzaak om maatregelen te nemen wordt door externe onderzoeken onderschreven. In de commissie bootdiensten van 5 juli jl heeft Rederij Doeksen al aangegeven dat zij door moet gaan.

Mevrouw Schadd geeft aan dat de kern van het probleem met deze maatregelen nog niet is opgelost. In de toekomst zijn volgens TSM nog mogelijk aanvullende maatregelen nodig. EVT blijft varen waardoor het einde er nog niet is. In feite is er maar één belang. Uiteindelijk doel is dat er maar één rederij op de eilanden vaart.

De heer Poel merkt op dat duidelijk moet zijn dat de gemeenten en lenM bij eenzijdige aanpassing van de dienstregeling niet anders kunnen dan een kort geding te starten.

De heer Breeman duidt dat conform artikel 2.1 een dienstregeling twee maanden van te voren bekend gemaakt moet worden. Vandaar de melding per 1 augustus voor de wijziging van de dienstregeling per 1 oktober as.

De heer Poel vraagt zich af waaraan Rederij Doeksen het recht ontleent om de winterdienstregeling per 1 oktober as. eenzijdig aan te passen.

De heer Breeman antwoordt dat het recht op aanpassing per 1 oktober as. ontleend wordt aan 6.2 van de ODC's (zoals ook blijkt uit de beide gemeentelijke zienswijzen) en samenhang met de bedrijfseconomische situatie (2012-2014: grote verliezen) en door de door het CBb gestelde prejudiciële vragen waardoor de juridische procedure zich nog jaren kan voortslepen. De aangepaste dienstregeling per 1 oktober kan daarom niet van tafel. De door de aandeelhouder van TSM genoemde financiële bandbreedtes zijn daarvoor het uitgangspunt. Deze blijven staan. De heer Bats verwoordt namens de Gemeente Terschelling dat college en raad van Terschelling het niet eens zijn met de voorgenomen aanpassing en dat de ingangsdatum van 1 oktober politiek gezien niet aanvaardbaar is. De datum van 1 oktober als moment van aanpassen moet daarom van tafel.

Mevrouw Broeyer meldt namens I&M dat het Rijk bereid is mee te denken maar dat een ODC is afgesloten en dat aanpassing van de dienstregeling pas kan na overeenstemming.

TSM is het er mee eens om een oplossing te zoeken maar het ODC gebiedt ook de dienstregeling tijdig kenbaar te maken. Op de opmerking van de heer Breeman dat de zienswijze van het Rijk bij Rederij Doeksen niet bekend is, worden ter vergadering kopieën van deze zienswijzen van 30 juli 2013 uitgereikt.

Na bestudering van de uitgereikte zienswijzen en – na schorsing – een aantal afzonderlijke beraadslagingen wordt de vergadering hervat.

De heer Bats geeft aan dat de gemeente Terschelling samen met stakeholders op het eiland wil zoeken naar breed draagvlak en naar een breed gedragen dienstregeling. De gemeente zal de gemeenteraad daarin “meenemen”. Dit alles kost echter wel tijd.

Mevrouw Schadd verwoordt dat de gemeente Vlieland bereid is tot een breed overleg op het eiland, maar geeft tevens aan de kans tot overeenstemming niet zo groot te achten, gezien de zeer ingrijpende wijziging van de dienstregeling voor Vlieland.

Naar aanleiding van de vraag van de heer Breeman aan lenM over de mogelijkheden van financiële compensatie geeft mevrouw Broeyer aan dat – om verschillende redenen niet aan financiële compensatie wordt gedacht. Dat is ook in het antwoord van de Staatssecretaris op het compensatieverzoek aangegeven. Het gaat dan onder meer om het risico van staatssteun met Brusselse discussies en overige procesrisico's. Mevrouw Broeyer legt uit dat financiële compensatie sowieso op korte termijn geen optie is. lenM heet er daarom voor gekozen te zoeken naar alternatieven, waarbij gedacht moet worden aan het herstellen van het level playing field met EVT, de brief ter ondersteuning van het LNG project, en de kosten van de gebruiksmogelijkheden van de infrastructuur.

De heer Breeman concludeert na lezen van de zienswijzen van het Rijk dat TSM wel mee kan gaan in deze zienswijzen over hoe nu verder. De Gemeenten worden opgeroepen tot overleg en dienen onderbouwd aan te geven welke aanpassingen al dan niet redelijk en proportioneel zijn.

TSM zal de resultaten van het overleg van de gemeenten bekijken, toelichten en waar mogelijk aanpassen en is graag bereid bij te dragen in de zoektocht naar draagvlak op de eilanden voor aanpassing van de dienstregeling, rekening houdend met de publieke belangen en haar eigen bedrijfseconomische positie.

De heer Poel stelt voor – vanuit het oogpunt van onafhankelijkheid en vanuit de gedachte dat dit bijzondere expertise vraagt- een onafhankelijke procesdeskundige aan te zoeken. Partijen besluiten gezamenlijk de heer K. van Biert voor deze functie aan te zoeken.

Op de vraag of deze commissie bootdiensten het overleg betreft zoals genoemd in artikel 16.5 van het ODC, wordt door mevrouw Broeyer bevestigend geantwoord.

3. Afspraken en communicatie

Alle partijen gehoord hebbende wordt tot het volgende besloten:

- TSM stelt de ingangsdatum van 1 oktober as. voor de aangepaste dienstregeling uit tot 1 november as.. Dat neemt niet weg dat de betrokken overheden onverkort vasthouden aan hun standpunt dat TSM niet eenzijdig de dienstregeling kan wijzigen. TSM houdt ook vast aan het standpunt dat zij dat eenzijdig, althans na overleg en goed beargumenteerd, wel kan.
- Alle partijen stemmen ermee in de noodzakelijke twee maanden voor aankondiging van een dienstregeling volgens artikel 2.1 in dit geval terug te brengen tot één maand.
- er zal bilateraal met Terschelling en Vlieland worden gesproken en met I&M. Tijdens het overleg met de eilanden zal gezocht worden naar een breed gedragen, aangepaste dienstregeling. De besluitvorming ter zake zal eind september afgerond zijn.
- De heer Kees van Biert zal gevraagd worden als proces begeleider. De opdracht tot procesbegeleiding zal gedaan worden door de heer Poel in overleg met de andere partijen. De kosten van de heer Van Biert zullen over de vier partijen gelijkelijk worden verdeeld. Hij zal rapporteren aan de Commissie bootdiensten.

Partijen spreken hun tevredenheid uit over het genomen besluit en de bereidheid om met elkaar in gesprek te blijven.

Het gaat er wat IenM betreft om zoveel mogelijk aan te grijpen bij de in het ODC zelf benoemde instrumenten (dienstregeling, tarieven serviceniveau, mate van medegebruik EVT e.d.). IenM zal met een reactie/voorstel komen nadat het overleg op en met de eilanden tot een (gewijzigd) voorstel voor de aanpassing van de dienstregeling heeft geleid. Daar hoeft niet veel tijd tussen te zitten.

Tot slot worden nog de volgende punten genoemd :

- Partijen kunnen geen rechten ontleen aan gesprekken die gevoerd worden met individuele bestuurders of ambtenaren. Een afspraak terzake een aangepaste dienstregeling is pas bindend als er een klap op wordt gegeven in de Commissie boottendiensten.
- Er zal in de tijd tot eind september gezocht worden naar arbiters bij het NAI (Nederlands arbitrage instituut) met bij voorkeur een rechter als voorzitter. Het is in het belang van alle partijen dat arbiters met verstand van dergelijke processen zich eventueel over deze arbitrage zullen uitspreken.
Alle partijen zullen één afgevaardigde benoemen die in gezamenlijkheid voorstellen doen voor geschikte arbiters.
- De communicatie over deze vergadering zal bestaan uit een woordvoeringslijn, waarvoor RWS een opzet zal maken. Als privaatrechtelijke onderneming behoudt TSM zich het recht voor hier indien nodig van af te wijken.
Tevens zal een persbericht namens alle partijen worden verspreid. Hiervoor zal RWS een opzet maken.
In verband met personeelsbelangen zal TSM ook intern en op haar website hierover moeten communiceren ,waarbij zoveel als mogelijk aansluiting bij her persbericht zal worden gezocht.

Rondvraag

Partijen spreken hun waardering uit over het constructieve overleg.

4. Sluiting

Om 12.15 uur sluit de voorzitter de vergadering.

notulen vergadering commissie bootdiensten

Gehouden op 25 september 2013 en 30 september 2013 op het Gemeentehuis te Harlingen

Vergadering gehouden op 25 september 2013

Aanwezig :	W.J. Adema	(Rijkswaterstaat, voorzitter)
	J.M. Bakker	(Rijkswaterstaat)
	R. Bats	(Gemeente Terschelling)
	K. van Biert	(JBR)
	C. Broeyer	(Ministerie van I & M)
	P. de Bos	(Gemeente Terschelling)
	D. de Graaf	(JBR)
	R.G. Herrema	(Rederij Doeksen)
	T. de Jong	(Gemeente Terschelling)
	P.J.M.Melles	(Rederij Doeksen)
	J. Neefe	(Rederij Doeksen)
	E. Schadd	(Gemeente Vlieland)
	P.J. Tijdeman	(Gemeente Vlieland)
	Afwezig met kennisgeving :	S. Poel
	M. le Roy	(Gemeente Harlingen)

1. Opening

De heer Adema zal bij afwezigheid van de heer Poel vanmiddag fungeren als voorzitter. De voorzitter opent de vergadering met de vaststelling dat dit een reguliere vergadering van de commissie bootdiensten is. De heer van Biert en mevrouw de Graaf van JBR zijn aanwezig om indien nodig nog verduidelijking te geven op hun rapport.

De notulen van de vergadering van 5 juli jl. en van 7 augustus jl. zullen middels een schriftelijke consultatie worden vastgesteld.

2. Vaststellen agenda

De volgende agendapunten worden benoemd :

- Mededelingen
- Rapport JBR
- Standpunten betrokken partijen

3. Mededelingen

Er zijn geen mededelingen

4. Rapport JBR

Voordat de heer van Biert een korte samenvatting van het rapport zal geven, informeert de heer Melles dat door een interne fout van TSM er een kleine fout in de vaarschema's zit zoals deze in het concept rapport zijn opgenomen. JBR zal vandaag nog de juiste versie ontvangen, voor de definitieve versie van het rapport.

De heer van Biert geeft een korte samenvatting van het rapport. Voor Vlieland zijn de bevindingen op hoofdlijnen opgenomen, waardoor er een ietwat onevenwichtig beeld ontstaat t.o.v. Terschelling. Dit zal nog worden aangepast.

Mevrouw Schadd merkt daarbij op dat voorkomen moet worden dat het lijkt alsof het probleem op Vlieland niet zo groot is.

De heer van Biert schetst in grote lijnen het gevoerde proces.

Het rapport kan morgen (26-9) definitief opgeleverd worden.

Op de vraag van de heer de Jong over de opgenomen bevindingen van EVT in het rapport geeft de heer van Biert aan dat de opgenomen tekst is gebaseerd op een gesprek met de heer Van Zwol, voorzitter van de RvC van EVT, en de heer Pol, adviseur van de vennootschap. De tekst is vervolgens telefonisch afgestemd met de heer Pol.

Mevrouw Broeyer vraagt naar verduidelijking van de maatschappelijke problemen. Om hoeveel emails gaat het bijvoorbeeld op Vlieland. Zij ziet deze informatie nog graag opgenomen in het rapport. In antwoord hierop kan mevrouw Schadd melden dat het om ca. 80 emails gaat, waaronder een groot deel namens de diverse belangenorganisaties.

De heer Melles mist in de inleidende 'achtergrond-paragraaf' de aanleiding van het probleem. De heer Adema geeft aan dat de oorzaken al eerder vastgesteld zijn door alle partijen in de commissie bootdiensten.

Om onduidelijkheid voor de toekomst inzake de inzet van de watertaxi te vermijden, zal de tekst zodanig worden aangepast dat TSM geen alternatief schip zal bieden, bij uitval van de watertaxi.

Tot slot wordt nog opgemerkt dat iedereen erg tevreden is met de voorzittersrol van de heer Poel, maar de toevoeging 'onafhankelijk' in de bijlage 'overzicht gesproken partijen' is niet juist.

5. Standpunt partijen

De heer Bats kan melden dat sinds gisteravond het college van Terschelling weer compleet is, maar werkt zonder meerderheid in de raad. Gezien de complexe situatie is onder geheimhouding de problematiek besproken met de fractievoorzitters, om zo een standpunt namens de raad te kunnen verwoorden.

Als portefeuillehouder op Terschelling meldt de heer De Jong dat alle fractie voorzitters unaniem niet akkoord gaan met de voorgestelde dienstregeling, omdat dit maatschappelijk te ontwrichtend is.

Dit spitst zich toe op vier punten:

- Het vervallen van de ochtend snelboot
- Het schrappen van de zaterdag middag sneldienst
- Er is onvoldoende verkend of er nog rek zit in de tarieven
- De inspanning van de overheid is niet duidelijk.

Namens de Gemeente Vlieland geeft mevrouw Schadd aan dat de gewijzigde dienstregeling dinsdag in het college is besproken en 's avonds met de fractievoorzitters. Hoewel TSM een aantal bezwaren heeft weggenomen kan Vlieland niet instemmen met de voorgestelde dienstregeling. Naast de maatschappelijke ontwrichting is de voornaamste reden dat de watertaxi als een onvoldoende alternatief wordt bevonden in plaats van de 3^e veerboot.

Hiervoor geldt :

- De capaciteit is beperkt en dus vaak niet voldoende;
- Bij uitval i.v.m. slechte weersomstandigheden wordt geen alternatieve dienst ingezet;
- Dit in de wintermaanden bij slecht weer en/of ijsgang waarschijnlijk veel uitval betekent en dus vermindering van de diensten;
- De kosten van een overtocht aanzienlijk hoger zullen liggen;
- De aanlegsteiger op Vlieland ver buiten de bebouwde kom ligt hetgeen praktische problemen voor reizigers kan opleveren;

Andere bezwaren zijn nog het ontbreken van een afvaart vanaf Vlieland (en Harlingen) op zondagochtend, en het mindere draagvlak voor de tariefsverhoging op Vlieland.

Tevens vindt ook Vlieland het jammer dat door het Rijk niet meer mogelijkheden tot een oplossing zijn geboden.

Namens I&M complimenteert mevrouw Broeyer voor de rapportage en het gevoerde proces. Vanuit Den Haag is op afstand meegekeken. Bij I&M ontbrak inzicht in de gevolgen van de versobering en in mogelijkheden nog tot alternatieven voor de dienstregeling te komen. Daar is nu meer zicht op door de rapportage van de procesbegeleider. Maar wat eigenlijk nog steeds ontbreekt, is inzicht in het aantal passagiers per afvaart op afvaarten vorig jaar, die volgens de voorstellen nu uit de dienstregeling gehaald zouden worden. Zij weerspreekt dat I&M tot nu toe niets gedaan heeft . Maar pas nu de maatschappelijke gevolgen van de versobering van de dienstregeling duidelijk zijn geworden en er geen alternatieven voorhanden blijken te zijn waar draagvlak voor is, zijn verdergaande oplossingen vanuit IenM aan de orde.

Graag zou zij nog een aantal dagen extra creëren om te bepalen wat er nu moet gebeuren.

Na een korte schorsing is het woord aan TSM. De heer Melles komt nog kort terug op de door partijen verwoorde standpunten.

Terschelling mist de verkenning van verhoging van de tarieven. Met de toenmalige burgemeester van Vlieland is wel degelijk gesproken over verhoging van de (eilander) tarieven, nu wil Vlieland dit niet meer. Op Terschelling is het tegenovergestelde aan de hand, eerst niet, nu weer wel. Jammer dat de tarieven niet besproken zijn met de procesbegeleider.

Vlieland zoomt bij haar afwijzing heel erg in op de watertaxi, terwijl van begin af aan duidelijk is gemaakt dat dit als extra optie is ingebracht, juist om Vlieland meer tegemoet te komen.

In antwoord op I&M antwoordt de heer Melles dat capaciteitsoverzichten per dag eerder aan alle partijen zijn verstrekt.

De heer Melles begint bij het uiteenzetten van het standpunt van TSM met aan te geven dat TSM dit net zo vervelend vindt als iedereen. TSM is ambitieus en scoort hoog in de klanttevredenheidsonderzoeken van het Rijk. Er is begrip voor het standpunt van de gemeente besturen, maar toch is er een groot probleem.

In november 2012 is door TSM al een presentatie gegeven in de commissie bootdiensten, alsmede aan belanghebbenden op de eilanden en aan I&M over de mogelijke gevolgen. Na de tussenuitspraak van het CBb is er op 2 mei 2013 weer een presentatie gegeven aan betrokken partijen.

Tussen 2 mei en 5 juli is er veel input geleverd, en heeft PWC een aanvullende onderzoek uitgevoerd. Alle leden van de commissie bootdiensten hebben vastgesteld dat de rapportage van PwC overtuigend genoeg is en dat er iets moet gebeuren. De accountant en de bank van TSM verplichten TSM tot maatregelen. Waarbij PWC concludeert dat TSM zonder maatregelen al eind 2013 in de gevarenzone komt.

Op 7 augustus heeft er een overleg plaats gevonden conform procedure art. 16.5 van het ODC. Er is ingestemd met uitstel tot 1 oktober, waarbij een maand besparing voor TSM verloren is gegaan.

1 november moet daarom doorgaan. Er wordt gesproken over maatschappelijke ontwrichting, maar ook de organisatie van TSM wordt ontwricht. Er heerst erg veel onduidelijkheid en onzekerheid onder het personeel. Wat ook al heeft geleid tot een conflict met de vakbonden. Tevens geldt voor de statutair directeur dat niet handelen kan leiden tot aansprakelijkheid op grond van wanbeleid.

Het proces is zorgvuldig doorlopen. TSM gaat en moet door.

De heer Neefe stelt nog de vraag welke bijdrage het Rijk nog kan leveren. Is er voldoende onderzocht of financiële compensatie van het Rijk aan TSM kan worden verleend zonder dat dit kwalificeert als staatsteun? Parallel zoeken naar oplossingen kan, maar invoeren van de gewijzigde dienstregeling per 1 november as. is keihard.

In antwoord hierop geeft mevrouw Broeyer aan dat voor I&M van belang is dat de continuïteit wordt gewaarborgd. Financiële compensatie is geen optie, maar nu alle informatie op tafel ligt en het blijkt dat de procesbegeleiding niet tot structurele oplossingen heeft geleid, wil IenM nog een paar dagen gebruiken om op korte termijn alsnog in overleg met partijen te komen tot een structurele oplossing. Uiterlijk maandagochtend zal er duidelijkheid zijn vanuit I&M.

Na een korte schorsing verwoordt de heer Melles het standpunt van TSM. I&M geeft aan dat er mogelijk een structurele oplossing voor handen is. TSM moet omwille van de tijd het interne proces wel in gang zetten, maar wil uiteraard het Rijk de gelegenheid geven met deze structurele oplossing te komen.

Partijen zijn blij dat TSM dit nog een kans wil geven.

Besloten wordt tot een vervolg van deze vergadering op maandag 30 september as. om 09.15 uur op het Gemeentehuis te Harlingen.

Er wordt een woordvoeringslijn afgesproken voor de pers afgesproken en partijen worden verzocht reactief te handelen richting pers.

De vergadering wordt geschorst tot maandag 30 september as. 09.15 uur.

Hervatting vergadering gehouden op 30 september 2013 op het Gemeente huis te Harlingen

Aanwezig :	W.J. Adema	(Rijkswaterstaat,)
	J.M. Bakker	(Rijkswaterstaat)
	R. Bats	(Gemeente Terschelling)
	C. Broeyer	(Ministerie van I & M)
	P. de Bos	(Gemeente Terschelling)
	R.G. Herrema	(Rederij Doeksen)
	T. de Jong	(Gemeente Terschelling)
	P.J.M. Melles	(Rederij Doeksen)
	J. Neefe	(Rederij Doeksen)
	S. Poel	(Rijkswaterstaat, voorzitter)
	M. le Roy	(Gemeente Harlingen)
	E. Schadd	(Gemeente Vlieland)
	P.J. Tijdeman	(Gemeente Vlieland)

De heer Poel heropent de vergadering en geeft het woord aan mevrouw Broeyer van I&M.

Mevrouw Broeyer verwoordt namens I&M dat het hen duidelijk is dat op basis van het rapport van JBR er niet tot overeenstemming tussen partijen kan worden gekomen. Omdat ook I&M van mening is dat er een structurele oplossing nodig is, heeft I&M nu het initiatief genomen om te onderzoeken of medegebruik beperkt kan worden. Dit onderzoek zal naar verwachting maximaal twee weken duren. TSM dient waar nodig bereid is aanvullende financiële info te verstrekken. I&M doet een dringend verzoek op TSM om de beslissing om de aangepaste winterdienstregeling in te voeren, hangende het onderzoek, nog twee weken uit te stellen.

Mevrouw Schadd geeft aan dat er snel duidelijkheid moet komen. Om verdere onrust te voorkomen is twee weken het maximum.

De heer Neefe verwoordt namens TSM het standpunt. TSM is bereid medewerking te verlenen als uiterlijk binnen twee weken het onderzoek is afgerond en er duidelijkheid is over het vervolg. Als partijen er alsnog niet uitkomen dan wordt de aangepaste dienstregeling gepubliceerd. Onder voorwaarde dat partijen er mee akkoord gaan dat de twee maanden voor aankondiging van een wijziging in de dienstregeling, in dit geval wordt teruggebracht tot twee weken. Alle partijen kunnen hiermee instemmen.

De voorzitter vat alles als volgt samen. Ondanks de gedane werkzaamheden van JBR, zijn partijen er niet in geslaagd te komen tot een oplossing voor de aangepaste dienstregeling. I&M gaat nu een onderzoek uit voeren, over twee weken is dit onderzoek gereed en moet er een nieuwe vergadering van de Commissie Bootdiensten worden gehouden.

Daarnaast moeten nog twee andere zaken benoemd worden.

Ten eerste is het van belang dat TSM heeft toegezegd te willen overwegen voortaan ook de inbreng van gebruikers en eilanders mee te willen nemen.

En ten tweede zijn alle partijen het eens dat het rapport van JBR in de openbaarheid gebracht kan worden.

Voor de woordvoeringslijn wordt afgesproken dat I&M hierin als procesbegeleider op zal treden en alle partijen op korte termijn van de woordvoerderlijn op de hoogte zal brengen, in lijn met de brief die de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer zal sturen. Er zal geen persbericht worden verzonden.

Afgesproken wordt de volgende vergadering te houden op maandag 14 oktober as. om 09.15 uur op het Gemeentehuis van Harlingen.

Verder niets aan de orde zijnde, sluit de voorzitter de vergadering.