



Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Plaats en datum: Den Haag, 3 april 2014
Betreft: Verzoek om nadere informatie voortgang Waddenveren
Ons kenmerk: 2014Z05942/2014D12077

Geachte mevrouw Mansveld,

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 2 april 2014 is gesproken over uw brieven d.d. 27 maart en 1 april 2014 over de voortgang inzake de Waddenveren.

De commissie heeft besloten een algemeen overleg Waddenveren te organiseren, dat inmiddels gepland is op 23 april 2014.

De commissie heeft tevens besloten u te verzoeken om de Kamer binnen een week, dus uiterlijk op donderdag 10 april 2014, een brief te sturen waarin u de volgende vragen elk afzonderlijk beantwoordt:

Verloop van de recente onderhandelingen

1. In uw brief van 27 maart staat dat zes weken lang onderhandeld is met de Eigen Veerdienst Terschelling (EVT) en de Terschellinger Stoomboot Maatschappij B.V.(TSM/Doeksen) over mogelijke oplossingen voor de problemen met de Waddenverenverbinding tussen Harlingen, Vlieland en Terschelling en dat daarbij verkend is welke 'andere mogelijkheden' er voorlagen. Uit uw brief van 1 april lijkt echter te volgen dat bij dat overleg vooral, of zelfs alleen, gekeken is naar een overname van EVT door Doeksen. Klopt dat laatste? Kunt u deze schijnbare tegenstelling toelichten?
2. Kunt u concreet en per partij beschrijven welke opties en oplossingsvoorstellen in het overleg gedaan zijn door Doeksen, door EVT en door het Rijk? Welke prioritering is daarbij gehanteerd en waarom is voor die prioritering gekozen?
3. Zijn alle door alle partijen voorgestelde opties en voorstellen onderzocht? Zo nee, kunt u per voorgestelde optie uiteenzetten of die wel of niet onderzocht is, en welke afweging eraan ten grondslag om die optie wel of niet te verkennen? Kunt u daarnaast per optie uiteenzetten wat daarbij concreet onderzocht is, en wat daarvan de uitkomst was?
4. Kunt u beschrijven hoe voldaan is aan de eis uit het arrest van het Gerechtshof van 31 januari 2014 van "behoorlijk en open overleg over de maatregelen ter overbrugging van de periode" tot het moment waarop het College van Beroep voor het Bedrijfsleven (CBB) een uitspraak doet? Hoe is met name invulling gegeven aan de begrippen "behoorlijk en open overleg"?
5. De commissie krijgt wisselende signalen. Enerzijds schetst de brief van 27 maart dat de reden van het stuklopen van de onderhandelingen zou hebben gelegen in "het bedrag aan schadevergoeding dat EVT eiste". Anderzijds spreekt EVT dat echter tegen en zegt dat het de Staat was, die wegliep van de tafel omdat een volmacht van één van de betrokken partijen ontbrak. Daarnaast zegt EVT dat het niet ging om schadevergoeding, maar om een overnamesom van haar activiteiten. Tenslotte zegt EVT dat zij vanaf het eerste moment meerdere voorstellen op tafel gelegd heeft, die ook onderzocht hadden kunnen worden, zoals

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.im@tweedekamer.nl

de overname van afvaarten van Doeksen of een samenwerking tussen beide rederijen. Is dit juist? Lagen die andere opties inderdaad op tafel en zijn die ook onderzocht? Zo nee, waarom heeft de Staat niet het voortouw genomen, als zij vond dat EVT onredelijke eisen neerlegde bij een van de opties, om die andere opties te onderzoeken? Waarom wordt daarvan geen melding gemaakt in de brieven van 27 maart en 1 april?

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

Versoberingsmaatregelen Doeksen

7. Doeksen stelt nu een versobering voor van de dienstregeling (vier sneldiensten minder in de zomer en langzamer varen naar Vlieland) en het tarief voor de sneldienst gaat omhoog. Onduidelijk is waarom juist voor deze versoberingen is gekozen, omdat het hier met name om de sneldienst gaat en ook om boten richting Vlieland, terwijl daar nu juist geen concurrentie van EVT is. Waarom is gekozen voor deze versoberingen? Waarom zijn er geen efficiëncymaatregelen mogelijk bij Doeksen die de dienstverlening niet op deze manier raken? Vindt u het niet vreemd dat een bedrijf gaat bezuinigen op de dienstregeling, zonder dat er gekeken wordt naar efficiëncymaatregelen? Van de NS vragen we dit ook bij de Fyra-problematiek. Bent u bereid om extern, onafhankelijk te laten kijken naar efficiëncymaatregelen die de dienstregeling niet raken? Zo nee, waarom niet?
8. In het arrest van 31 januari oordeelt het Gerechtshof dat geen goed onderzoek is gedaan naar de financiële toestand van Doeksen, de door haar gestelde verliezen en de mogelijke oorzaken daarvan. Het hof heeft daarbij ook overwogen dat niet gekeken is naar mogelijke interne besparingen en inefficiënties, die verliezen – als die al bestaan – kunnen beperken. U schrijft in uw brief van 1 april dat “nader onderzoek naar de financiën van TSM” noodzakelijk is om verdere stappen te kunnen zetten richting EVT. Dat lijkt te miskennen wat het hof heeft geschreven over de eigen financiële positie van Doeksen. Ligt het volgens u niet op het pad van Doeksen om eerst de eigen bedrijfsvoering en mogelijke inefficiënties te onderzoeken als al sprake zou zijn van verliezen, voordat Doeksen een versobering van de dienstregeling aankondigt waarvan de eilanders en eilandbezoekers de dupe zijn? Waarom heeft u Doeksen hier niet op aangesproken en bent u bereid om dat alsnog te doen?
9. Deelt u de mening dat meer transparantie in de financiën van Doeksen en nader onderzoek daarnaar al veel langer geleden geregeld hadden moeten zijn, namelijk vóórdat u aan de Kamer schreef dat Doeksen verlies leed als gevolg van EVT? Deelt u de mening dat door dit onderzoek niet, of niet voldoende te doen zoals blijkt uit het arrest van het hof, dat u hier ten minste onzorgvuldig te werk bent gegaan en de Kamer onvolledig geïnformeerd heeft?
10. Acht u de inkrimping van de dienstregeling opportuun? Is er daadwerkelijk sprake van verliezen bij Doeksen die een inkrimping van de afvaarten rechtvaardigen?
11. Indien er sprake is van verliezen bij Doeksen? In hoeverre houden deze verband met de concurrentie door EVT?
12. Is overwogen om alleen het aantal afvaarten naar Terschelling te versoberen? Zo nee, waarom is er niet voor gekozen Vlieland, dat niets met de veerbootoorlog te maken heeft, van versoberingen te vrijwaren?
13. Deelt u de mening dat als Doeksen minder afvaarten wil maken en EVT de mogelijke versobering door Doeksen wil opvangen en daarmee een helpende hand wil bieden, die hand ten minste nader verkend moet worden als het gaat om borging van het publieke belang dat de bewoners van de eilanden, de daar gevestigde bedrijven en de bezoekers van de eilanden hebben bij continuïteit in vaarverbindingen? Kunt u uw antwoord toelichten?
14. U schrijft in uw brief van 1 april dat de beide eilandgemeenten het versoberingsvoorstel van Doeksen hebben afgewezen. Kunt u aangeven welke motivering zij aan die afwijzing ten grondslag leggen en kunt u de schriftelijke afwijzingen aan de Kamer toesturen, uiterlijk een

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.im@tweedekamer.nl

week voor het algemeen overleg van 23 april aanstaande? Wat is de opstelling van Harlingen hieromtrent?

Advies advocaat-generaal Europees Hof van Justitie

15. De advocaat-generaal (AG) van het Europese Hof van Justitie heeft op 27 maart 2014 advies uitgebracht in de juridische procedure over de concessie. De planning was dat er begin 2015 een uitspraak zou kunnen zijn. Wat is nu de planning van het Europese Hof en het CBB?
16. Wanneer heeft u kennisgenomen van het advies van de AG? Heeft het een rol gespeeld bij de recente besluiten rondom Doeksen en EVT? Als het advies van de AG geen rol gespeeld heeft, waarom dan niet en zo ja, zou er dan een ander besluit genomen zijn? Kunt u uw antwoord toelichten?
17. Hoe beoordeelt u het advies van de AG?
18. Klopt het dat de AG in zijn advies de standpunten van de Staat onjuist acht? Is het juist dat de conclusie van de AG met zoveel woorden is, dat de concessie waarover Doeksen beschikt, aanbesteed had moeten worden? Betekent dit, dat als het Europese Hof en daarna het CBB dat advies zouden overnemen, de concessie waarover Doeksen beschikt, dus niet geldig of zelfs illegaal is? Zo nee, kunt u uitleggen hoe het advies in uw optiek dan wel gelezen moet worden? Zo ja, kunt u uitleggen wat uw voornemens zijn ingeval dit inderdaad de uitkomst van de beroepsprocedure blijkt te zijn, welke stappen nog doorlopen zullen worden tot een definitieve uitspraak, welke stappen daarna volgen en welke tijdsplanning daarbij hoort?
19. Deelt u het standpunt, dat in zo'n geval er langer onzekerheid bestaat over de toekomst van de Waddenveren en in de tussentijd het belang van de eilanders en eilandbezoekers geborgd moet zijn en dat dit in elk geval bereikt kan worden door een goede samenwerking tussen de rederijen, zodat ook om die reden het verstandig is om nu alvast afspraken te maken voor de nabije toekomst? Zo nee, waarom niet?
20. Indien het advies van de AG als gevolg heeft dat derden ongelimiteerd diensten kunnen aanbieden tussen de eilanden en het vaste land, wat is de huidige concessie dan nog waard in termen van garantie van dienstverlening?
21. Werpt een concessieverlening voor het vervoer naar Vlieland en Terschelling, bijvoorbeeld via openbare aanbesteding, een belemmering op voor derden om veerdiensten op hetzelfde traject aan te bieden? Hoe beziet u dit in het licht van het advies van de AG?
22. Zijn er beperkingen mogelijk om geliberaliseerd vervoer op in de concessie gegunde trajecten te voorkomen? Kunt u toelichten waarom wel of niet?
23. Zijn er mogelijkheden om concurrentie van derden uit te sluiten?
24. Is het mogelijk om het aanleggen aan een steiger in concessie te geven? Danwel hier een exclusief gebruikersrecht toe te passen?
25. Is het mogelijk een gebruiksvergoeding te vragen voor het gebruik van de steigers?
26. Ziet u andere creatieve oplossingen om de publieke dienstverlening op peil te houden?
27. Indien het advies van de AG de intentie heeft om cabotage te verkiezen boven openbare dienstencontracten, is daarmee de weg vrij voor ongelimiteerde marktwerking. Daarmee zou, ook bij een fusie van EVT met Doeksen, de exclusiviteit van het openbaar dienstcontract (ODC) verleden tijd zijn. Welke sancties zijn er voorzien als Doeksen besluit het ODC niet langer uit te voeren?
28. Deelt u de mening dat hier een dienst van algemeen openbaar belang door ongelukkige samenloop van Europese regels ten onder lijkt te gaan en dat dit niet wenselijk is? Bent u bereid deze casus aanhangig te maken bij de Europese Commissie en te vragen om herstelwetgeving waarmee het lidstaten weer vrij is zelf te besluiten over het toekennen van een exclusieve concessie als het om zulke belangrijke diensten van openbaar belang gaat als de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de eilanden? Bent u bereid daarin ook te pleiten voor de mogelijkheid van onderhandse gunning?

Vervolg

29. In uw brief van 1 april schrijft u dat de botencommissie zal overleggen over de vervolgstappen. Nu het er op lijkt dat buiten de optie van overname van EVT door Doeksen geen andere opties of voorstellen onderzocht zijn, respectievelijk EVT heeft aangegeven dat zij wel meer voorstellen op tafel gelegd heeft, ligt het voor de hand om EVT ook voor de vergadering van de commissie bootdiensten uit te nodigen. Bent u bereid om dat te organiseren? Zo nee, waarom niet en hoe borgt u dan dat het "open overleg" dat het Gerechtshof in haar arrest heeft voorgeschreven, gestalte krijgt respectievelijk dat alle opties die een overbrugging kunnen vormen, besproken kunnen worden tussen alle partijen die daarbij belang hebben?
30. In uw brief van 1 april jl. schrijft u dat "er niets anders resteert dan het uitvoeren van de uitspraak van het Gerechtshof". Deelt u de mening dat u sowieso gehouden bent om uitspraken van het Gerechtshof of andere rechtscolleges uit te voeren?
31. De rechter heeft EVT in hoger beroep in het gelijk gesteld, onder andere omdat het Gerechtshof betwijfelt of de verliescijfers van Doeksen kloppen. In uw brief van 1 april 2014 staat: "Dat impliceert nader onderzoek naar de financiën van TSM". Houdt dit in dat er inderdaad een nader onderzoek wordt gedaan door het Rijk? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is de insteek van het onderzoek? Wordt daarin door een externe, onafhankelijk partij gekeken naar de cijfers van Doeksen, en dan een slag dieper, ook naar de andere BV's, onderlinge verrekeningen, afschrijvingen, de business case voor Vlieland, bedrijfsvoering, et cetera? Zo nee, waarom niet?
32. In uw brief van 1 april schrijft u dat opzegging van het medegebruik van EVT alsnog mogelijk zou zijn als de verliezen van Doeksen zouden komen vast te staan en er geen overeenstemming wordt bereikt over de overname van afvaarten door EVT. In overweging 13 van het arrest van 31 januari heeft het Gerechtshof in Den Haag echter juist gezegd, dat opzegging van het medegebruik alleen kan ingeval van fysieke belemmering van de dienstregeling. Een economisch-financiële belemmering is uitdrukkelijk uitgesloten als reden voor beëindiging van medegebruik. Letterlijk zegt het Gerechtshof zelfs: "niets in het ODC wijst erop dat onder een belemmering tevens zou zijn te verstaan een belemmering in de zin dat de concurrentie dusdanig is dat TSM het financieel niet langer zou redden, zelfs als geoordeeld zou zijn dat dit daadwerkelijk het geval is". De Staat heeft laten weten af te zien van cassatie tegen dit arrest, waarmee het arrest dus vast staat. Als u zegt voornemens te zijn om de uitspraak van het Gerechtshof uit te voeren, en het Gerechtshof op zijn beurt zegt dat beëindiging van het medegebruik niet mogelijk is anders dan bij fysieke hinder, waarom houdt u de mogelijkheid tot beëindiging wegens economisch-financiële verliezen dan toch open? Kunt u dit toelichten?
33. De gemeenten Terschelling en Vlieland hebben aangegeven het versoberingsvoorstel niet acceptabel te vinden. Hoe ziet het vervolgtraject eruit? Is de insteek van het Rijk arbitrage, of overleg over samenwerking tussen de rederijen, of overname van afvaarten? Waarom is voor een bepaalde insteek gekozen? Wat zijn de randvoorwaarden vanuit het Rijk voor een eventuele oplossing?
34. Wat gaat u doen om de dienstverlening op peil te houden en afvaarten te garanderen voor de eilanders?

Bij deze breng ik u de vragen van de commissie over.

Hoogachtend,

de griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,

I.B. Sneep

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.im@tweedekamer.nl