

Van: Rozijn, T. (Tonnie) - DGMO [mailto:tonnie.rozijn@minvenw.nl]
Verzonden: ma 2-2-2009 8:56
Aan: Bakker, Jan Maarten (DNN); Ramdat, D. (Danischa) - DGMO
CC: Struik, Peter (DNN); Jong, Alfred de (DNN); Heijsman, Ype (DNN); Bilker, Tineke (DNN); Mekkes, A.M. (Amber) - CEND - HDJZ
Onderwerp: SPOED: Waddenveren!

T
2

Hoi,

Hierbij een snel antwoord!

Dank voor je info. Het lijkt ons verstandig als je EVT schriftelijk laat weten wat in tweede helft 2e alinea staat, nl. dat ze niet kunnen preluderen op een uitkomst in het openbaar die niet aansluit bij de havenbenadering zoals vastgelegd in medegebruiksovereenkomst EVT, gebruiksovereenkomst met Domeinen.

Antwoord op !. is o.l. dat "indien EVT kan varen wat haar oorspronkelijk is toegezegd (max 1-2 afvaarten)", dan zien wij geen dringende reden om havenbenadering te wijzigen.

Extra "restcapaciteit" kan gewoon via verdeelsleutel worden gedaan (gereguleerd vracht eerst, dan ongereguleerd, dan personen, dan restcapaciteit gelijkelijk verdelen tussen Doeksen en EVT, waarbij Doeksen niet heel veel meer mag krijgen als EVT op max. 2 afvaarten gezet wordt. Als Doeksen nl. wel heel veel meer gaat krijgen zal het verwijt van EVT zijn dat er veel meer restcapaciteit is. Daar lopen wij als Rijk risico. Restcapaciteit mag niet automatisch naar 1 partij gaan en EVT mag niet vooruitlopen op niet gemaakte afspraken.

Met vriendelijke groet,

Tonnie

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: Bakker, Jan Maarten (DNN) [mailto:janmaarten.bakker@rws.nl]

Verzonden: vrijdag 30 januari 2009 16:09

Aan: Ramdat, D. (Danischa) - DGMO

CC: Rozijn, T. (Tonnie) - DGMO; Struik, Peter (DNN); Jong, Alfred de (DNN); Heijsman, Ype (DNN); Bilker, Tineke (DNN); Mekkes, A.M. (Amber) - CEND - HDJZ

Onderwerp: Waddenveren!

Urgentie: Hoog

Hoi Danisha,

In het op verzoek van Tonnie bijeengeroepen spoedoverleg van 22 december jl. (contractpartijen + EVT) is afgesproken dat de cie.bootdiensten zich nog eens zou gaan beraden over de ratio (noodzakelijk i.v.m. feitelijke hinder openbare dienst en de inhoudelijk onderbouwing daarvan) van de zgn. havenbenadering. Jij en Tonnie zijn hierover geïnformeerd. Dit gesprek vindt binnenkort in de cie. bootdiensten plaats (wrs. 6 februari).

De havenbenadering is vastgelegd in diverse verslagen van de cie. bootdiensten, de medegebruiksovereenkomsten EVT en in de inmiddels met Domeinen gesloten gebruiksovereenkomsten. Eilanden en Doeksen zullen niet willen tornen aan de havenbenadering en ook ons (RWS/DNN) voorlopige standpunt is dat we de havenbenadering niet zullen wijzigen. EVT preludeert evenwel al op een voor hun gunstige uitkomst en heeft op haar site aangekondigd dat zij vanaf 8 februari zullen gaan varen op tijdstippen die nu nog in strijd zijn met de havenbenadering. EVT heeft ook aangekondigd dat mocht de havenbenadering niet worden aangepast er een kort geding tegen de staat aan komt

1. RWS zal haar standpunt m.b.t. de havenbenadering slechts wijzigen indien daarvoor van jullie kant dringende redenen worden aangevoerd. Bij die afweging zal dan ook het risico moeten worden betrokken dat bij aanpassing van de havenbenadering er mogelijk door Doeksen een procedure zal worden aangespannen...

Mochten die dringende redenen er toch zijn en wel zodanig dat dit leidt tot wijziging/aanpassing van de havenbenadering, dan zal dat leiden tot een toename van de restcapaciteit. Hier zal EVT, zoals al

Van: Bakker, Jan Maarten (DNN)

Verzonden: maandag 26 januari 2009 13:46

Aan: Dijk-van der Laan, Diny (DNN)

CC: Jong, Alfred de (DNN); Kemper, Hans (DNN); Kooy, Menno (DNN); Bilker, Tineke (DNN); Vries, Marcel de (DNN)

Onderwerp: RE: Ontheffing afmeerverbod EVT
Hoi Diny,

In de mail wél kruisende verkeersstromen in de brief niet. Daarom zoek ik ook naar de inhoudelijke onderbouwing. Oude KWsteiger is gesloopt, nieuwe locatie tussen autosteigers in. Sneldienst wel onder ODC niet onder medegebruikregeling!

Oude locatie is dus beschikbaar gekomen. Daar ODC niet meer van toepassing (overgegaan op nieuwe locatie) en ODC geen derdenwerking (brief DGMO in jou/jullie bezit). Dat maakt alternatieve locaties buiten ODC om zo aantrekkelijk voor EVT: geen 'neezeggers' in de cie bootdiensten en geen loodzware procedure / aanvullende beperkingen medegebruik. En dan wordt het 'gewoon' een verhaal tussen bevoegde gezagen, t.w. Harlingen en RWS.

Wat het dan weer gecompliceert maakt is dat de toegang tot die locatie ahw wordt afgesloten door de bijlage 4 terreinen van het ODC. Er is een goed verhaal te houden dat dat in strijd is met Europese mededingingsrecht (dus ODC in strijd met ER want vormt belemmering!!). Dat heeft op Terschelling uiteindelijk ook gezorgd voor aanpassing van de kaartjes bij de gebruiksovereenkomsten. Krijg je die discussie dus weer. Wijzigen bijlage 4 om locatie te ontsluiten weer met instemming van alle contractpartijen (incl. Stas), langs Botencie, etc.

PPPPPPFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFFF

Gr, JM

Van: Dijk-van der Laan, Diny (DNN)

Verzonden: ma 26-1-2009 13:26

Aan: Bakker, Jan Maarten (DNN)

CC: Jong, Alfred de (DNN); Kemper, Hans (DNN); Kooy, Menno (DNN); Bilker, Tineke (DNN); Vries, Marcel de (DNN)

Onderwerp: RE: Ontheffing afmeerverbod EVT

Nog even: we hebben indertijd ook geconstateerd dat de lokatie KW-steiger teveel verkeersstromen zou betekenen, met name met gemotoriseerd verkeer en BOVENDIEN zou de KW-steiger NIET onder het ODC vallen!?

Klopt dit of klopt dit niet? en als het inderdaad niet onder het ODC valt.... kunnen we er dan überhaupt iets mee richting EVT (ik bedoel, mogen ze die dan gebruiken in het kader van de medegebruikregeling?)

Diny

-----Oorspronkelijk bericht-----

Van: Bakker, Jan Maarten (DNN)

Verzonden: maandag 26 januari 2009 12:53

Aan: Dijk-van der Laan, Diny (DNN)

CC: Jong, Alfred de (DNN); Kemper, Hans (DNN); Kooy, Menno (DNN); Bilker, Tineke (DNN); Vries, Marcel de (DNN)

Onderwerp: RE: Ontheffing afmeerverbod EVT

Hoi Diny,

Duidelijke taal. Indertijd was kortgezegd het argument om EVT niet toe te laten op deze locaties dat de korte tijd tot aan concessieverlening en de reeks van vergunningen die in tussentijd aan zou moeten worden gevraagd, het de moeite niet waard maakte. EVT vermoedt dat het allemaal wat langer gaat duren dus EVT ziet haar kans waar.

Dat zijn er voor EVT 2:

1. via andere afspraken over de havenbenadering (we horen in de komende botencie hoop ik of dat een mogelijkheid is.....)
2. lukt dat niet (en daar moeten we voor vrezen), toch weer de alternatieve locaties.

HOOFDSTUK 6 ONDERBOUWDE AANBEVELING VAN DE TOEZICHT- HOUDER OP HARLINGEN

Rijkswaterstaat Noord-
Nederland
Waterdistrict Waddenzee

Datum
19 juni 2009

§ 6.1 Inleiding

Hieronder wordt vanuit het oogpunt van de toezichthouder een visie gegeven over de inmiddels ontmantelde oude aanlegsteiger van de Koegelwiek van rederij Doeksen waar Eigen veerdienst Terschelling B.V. een nieuwe aanleginrichting wil gaan plaatsen voor de veerboot de Willem Barentsz.

§ 6.2 Kruisende verkeersstromen

Al sinds er met de snelboot gevaren wordt heeft de toezichthouder nog nooit van het woord "kruisende verkeersstromen" gehoord. Het betreft hier de periode dat de eerste m.s. Koegelwiek, m.s. Stuifdijk, de tweede m.s. Koegelwiek en nu de huidige m.s. Koegelwiek allemaal op dezelfde steiger afmeerden.

Vanwege het feit dat de m.s. Tiger op de oude Koegelwiek locatie in het vaarwater kwam te liggen is de aanleggelegenheid van de m.s. Tiger verplaatst naar de huidige locatie. Sinds Eigen veerdienst Terschelling B.V. een beroep doet op de plaats waar de firma Doeksen velen jaren heeft gelegen onder dezelfde toestand speelt nu het probleem "kruisende verkeersstromen".

Als Eigen veerdienst Terschelling B.V. met de m.s. Willem Barentz op de oude ligplaats van de Koegelwiek komt te liggen is er volgens de toezichthouder geen sprake van de zogenoemde "kruisende verkeersstromen". De toezichthouder maakt, om één en ander te verduidelijken, een vergelijking met de Nederlandse wegen. Op de Nederlandse wegen moeten weggebruikers ook oversteken indien ze naar de overkant willen.

Voorheen moesten de passagiers eveneens oversteken. Het verschil met een aantal jaren terug is dat Rederij Doeksen en Eigen veerdienst Terschelling B.V. concurrenten van elkaar zijn geworden. Het feit blijft dat men de weg moet oversteken. De passagiers van Doeksen en van Eigen veerdienst Terschelling B.V. komen elkaar niet eens tegen, want zij gebruiken een andere locatie op de weg dan de passagiers van Doeksen. Vanuit het oogpunt van de toezichthouder is het dus een ideale plaats om beide firma's gescheiden te houden.

§ 6.3 Ligplaats m.s. Willem Barentz

De toezichthouder heeft betreffende de oude aanlegsteiger van de Koegelwiek van rederij Doeksen aangegeven dat de hijsinstallatie bij de ligplaats technisch in orde is. De brug is door Rederij Doeksen eruit gehaald voor de ligplaats van de Tiger.

Rederij Doeksen had de aannemer firma De Boer en De Groot inmiddels de opdracht gegeven om nadat de brug van de oude aanlegsteiger van de Koegelwiek van rederij Doeksen eruit was gehaald de gehele installatie op te ruimen en een paal te plaatsen voor het afmeren van de sneldienst van rederij Doeksen, gevolg is dat er geen plaats is voor Eigen veerdienst Terschelling



L.

Van: Bakker, Jan Maarten (DNN)
Verzonden: woensdag 12 mei 2010 11:38
Aan: Vries, Marcel de (DNN)
CC: Bilker, Tineke (DNN); Beem, Alwin van (DNN); Palm, C.D.
(Lidia) - CEND - HDJZ; Ramdat, D. (Danischa) - DGMO
Onderwerp: RE: brief Boekel de Nerée ivm waterwetvergunning
EVT

Hoi Marcel,

Mijn reactie.

De evaluatie heeft aangetoond dat bij het huidig medegebruik van EVT (alleen passagiers en gescheiden ingang/uitgang) van de Vlielandsteiger er geen goede redenen zijn om aan de havenbenadering vast te houden. We zijn nog met contractspartners in gesprek hoe we deze uitkomst kunnen gaan implementeren in het ODC en de gebruiksovereenkomsten.

Het eventuele gebruik van EVT van de oude KW-locatie valt niet onder het huidige gebruik en de conclusie uit de evaluatie is wat dat betreft dan ook niet van toepassing voor die locatie.

Niettemin is de mogelijkheid verkend bij TSM/Doeksen om ook voor dit deel van het haventerrein de havenbenadering los te laten en de gebruiksovereenkomsten op dit punt te wijzigen. Doeksen is daartoe niet bereid. Dit betekent dat voor dit deel van het haventerrein de havenbenadering blijft gelden. EVT kan van deze steiger gebruik maken zolang het achterliggende haventerrein niet in verhuur bij TSM is. Welke ruimte er dan beschikbaar is voor EVT is afhankelijk van de thans nog lopende onderhandelingen over wijziging van het ODC, in het bijzonder de discussie over het optimaliseren van de venstertijden.

Kun je concept-beantwoording zoals altijd ook weer even voorleggen aan Tineke en de Haagse collega's. Dank.

Gr, JM

ons dat is geschreven onder handtekening nog (open).

Van: Vries, Marcel de (DNN)
Verzonden: dinsdag 11 mei 2010 16:43
Aan: Venema, Hendrikus (DNN); Bilker, Tineke (DNN);

M.

Adviezen

DEKRNOMMER: W09.09.0229/IV
DATUM VAN ADVIES: donderdag 23 juli 2009
SOORT: Algemene maatregel van bestuur
MINISTERIE: Verkeer en Waterstaat
WEDERZETS: Staatscourant 2010, nr 2062



Ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met de invoering van concessies voor het personenvervoer van en naar de Waddeneilanden, met nota van toelichting.

Bij Kabinetsmissive van 7 juli 2009, no.09.001841, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, bij de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt een ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met de invoering van concessies voor het personenvervoer van en naar de Waddeneilanden, met nota van toelichting.

Het ontwerpbesluit strekt ertoe delen van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) en het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000) ook van toepassing te verklaren op het vervoer van en naar de Waddeneilanden. Met deze wijziging kunnen concessies met exclusieve werking worden verleend voor voor een ieder openstaand vervoer van personen van en naar een aantal Waddeneilanden. De Raad van State maakt naar aanleiding van het ontwerpbesluit opmerkingen over de invoering van een concessie met exclusieve werking, de onderhandse gunning van de concessies aan de zittende rederijen en de duur van de concessies. Hij is van oordeel dat het ontwerpbesluit in verband daarmee nader dient te worden overwogen.

1. Concessie met exclusieve werking

Met het ontwerpbesluit wordt ervoor gekozen de mededinging bij de Waddenveren te beperken. Voor de vier verbindingen die onder de reikwijdte van het onderhavige ontwerpbesluit vallen, zal een concessie met exclusieve werking worden geïntroduceerd. Gedurende de looptijd van deze concessies is aldus geen concurrentie meer mogelijk.

De Raad merkt op dat, indien voor beperking van de mededinging gekozen wordt, vast dient te staan dat concurrentie niet mogelijk is (bijvoorbeeld door beperkingen in de infrastructuur) of leidt tot gevaar voor schade aan het publieke belang van een reguliere, betrouwbare en betaalbare dienstverlening. (zie noot 1)

De toelichting vermeldt dat voor de verbinding met Terschelling met ingang van 18 augustus 2008 een tweede aanbieder van openbaar personenvervoer actief is, de EVT. De toelichting vermeldt voorts dat in de bestaande Openbare Dienstcontracten tussen de zittende rederijen en de Minister respectievelijk de Staatssecretaris een inspanningsverplichting voor de bewindspersoon is opgenomen de concessie voor de eerste periode onderhands te gunnen aan de zittende rederijen. (zie noot 2) De toelichting constateert vervolgens dat na het gunnen van de concessie de situatie op Terschelling zal terugkeren naar de situatie van vóór 18 augustus 2008.

Als gevolg van de onderhandse gunning van de concessie aan de dienstverlener die reeds voor augustus 2008 actief was, wordt de EVT van de markt geweerd. De toelichting vermeldt echter niet in hoeverre de toetreding van de EVT onwenselijke gevolgen heeft (gehad) voor de dienstverlening van en naar Terschelling. In correspondentie met de Tweede Kamer merkt de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat slechts op dat het zeer de vraag is of er voldoende vraag is gedurende het hele jaar voor twee rederijen om een rendabele verbinding te realiseren. (zie noot 3) Daarmee staat voorts nog echter onvoldoende vast dat sprake is van een gevaar voor schade aan het publieke belang van een reguliere, betrouwbare en betaalbare dienstverlening dat daarmee een concurrentiebeperkende maatregel als thans wordt voorgesteld, rechtvaardigt.

De Raad is van oordeel dat de toelichting onvoldoende klemmende argumenten biedt om te concluderen dat het handhaven van twee elkaar beconcurrerende rederijen in de verbinding met Terschelling onwenselijk is. Hij beveelt aan het ontwerpbesluit in het licht van het bovenstaande nader te bezien.