

Lijst van vragen

1

Welke maatregelen worden er genomen om het langsepende conflict over de veerverbinding tussen Harlingen en Terschelling op te lossen?

2

Lopen er op dit moment rechtszaken van de Eigen Veerdienst Terschelling (hierna: de EVT) of andere betrokkenen tegen de overheid in het kader van de veerverbinding in kwestie? Zo ja, welke en kunt u deze nader toelichten?

3

Om welke reden heeft het onderzoek, naar de wijze waarop de informatie vanuit uw ministerie bij de EVT terecht is gekomen, niets opgeleverd over de bron van het lek, terwijl het e-mailverkeer in de media tot in detail is uitgelicht en personen met naam en toenaam worden genoemd?

4

Welke gevolgen heeft het integriteitonderzoek, naar aanleiding van de uitgelekte informatie over de veerverbinding, voor medewerkers die in het kader van dit onderzoek zijn gehoord door een onafhankelijke partij?

5

Hoe zou de complete berichtgeving zijn geweest als er niet slechts gebruik zou zijn gemaakt van een selectie van interne e-mails?

6

Wat zijn en waren de beperkende voorwaarden van het medegebruik van de veerverbinding?

7

Hoe wordt de medegebruikregeling voor vracht ingericht, gelet op het feit dat vracht vrij is en blijft, ook als er sprake is van een onherroepelijk geworden concessie en gelet op het feit dat er in de voorliggende concessie niets over vracht is vastgelegd?

8

Aan welke eisen moet de EVT thans voldoen om veerdiensten aan te bieden en voldoen zij aan deze eisen?

9

Wat is in de praktijk de beschikbare restcapaciteit die momenteel door de EVT wordt gebruikt?

10

Wanneer wordt de concessie aan het bedrijf TSM verleend op grond van EG-Verordening 1370 / 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg?

11

Wanneer wordt de aangekondigde concessie getekend en wanneer gaat deze definitief in?

12

Is het waar dat de huidige gebruikersovereenkomst ruimte laat voor concurrenten? Zo, ja op welke wijze gaat de overheid hiermee om en hoe ziet de situatie eruit bij het ingaan van de concessie?

13

Welke maatregelen zijn nodig ter voorbereiding op het aflopen van de aanstaande concessie?

14

Bent u bereid om te onderzoeken of de concessieverlening in de toekomst aan de provincie Fryslân overgedragen kan worden?

15

Wat is de stand van zaken van de concessieverlening van de veerdienst Harlingen-Terschelling? Wanneer verwacht u de overeenkomst met de beoogde concessiepartner te tekenen?

16

Welke nationale en Europese regels zijn van toepassing op het al dan niet verlenen van concessies voor veerverbindingen?

17

Klopt het dat de EVT vanaf het begin op de hoogte was van het besluit tot concessieverlening? Zo ja, op welke wijze is dit kenbaar gemaakt?

18

Gelet op het feit dat de EVT net als TESO een maatschappelijke onderneming zonder winstoogmerk wordt -waarvan eilanders en gebruikers aandelen bezitten- en TESO hierdoor een vrijstelling van het concessiesysteem van de minister verkreeg, wat zal uw oordeel zijn als de EVT ook om een vrijstelling van een concessiesysteem verzoekt?

19

Om welke reden is het negatieve advies van de Raad van State op de aanpassing Algemene Maatregel van Bestuur inzake invoering van de concessie niet ter harte genomen, maar onderbouwd met een business case studie van het adviesbureau REBEL, welke niet het advies van de Raad van State weerlegt?

20

Op welke wijze komt de ticketprijs voor veerdiensten tot stand en hoe is de overheid hierbij betrokken?

21

Is er onderzoek gedaan naar de totstandkoming van prijzen en of het prijsbeleid? Zo ja, wat zijn de uitkomsten hiervan?

22

Welke nationale en Europese regels zijn van toepassing bij de totstandkoming en ontwikkeling van prijzen voor veerdiensten?

23

Is het bekend of de Nederlandse Mededingsautoriteit of andere instanties onderzoek heeft en/of hebben gedaan naar de prijsontwikkeling? Zo ja, wat is hier de uitkomst van?

24

Is het waar dat ambtenaren juridische bijstand verlenen / verleenden bij het weren van concurrentie op de veerdiensten?

25

Waaruit heeft de juridische bijstand van het Rijk aan rederij Doeksen bestaan? Wat is de reden, het doel en de achtergrond hiervan?

26

Klopt de bewering dat het openbaar dienstencontract (hierna: ODC) in het bijzonder voor rederij Doeksen geschreven is? Zo ja, wat is hier de reden en achtergrond van?

27

Wordt met een ODC waarin medegebruik met toestemming is opgenomen, gelet op het feit dat er vanaf 1987 sprake is van een exclusief convenant waarin Rederij Doeksen een monopoliepositie werd gegeven, niet een verkeerde verwachting gewekt?

28

Kunt u, gezien het feit dat het bedrijf TSM Doeksen voor een periode van twintig jaar een monopoliepositie had op grond van een convenant, aangeven door wie en wanneer is besloten dat het Rijk een inspanningsverplichting op zich zou nemen om de eerste concessie onderhands aan Doeksen te gunnen? Waar zijn de gesprekken en overwegingen hierover vastgelegd?

29

Beschikken TSM Doeksen en de advocaat van dit bedrijf over bevoegdheden die de concurrentiepositie van de EVT beperken?

30

Om welke reden worden, gelet op het feit dat de EVT als medegebruiker de auto-opstelstroken in de havens van Harlingen en Terschelling mag gebruiken, de auto-opstelstroken in Harlingen niet in de huurcontracten met de EVT opgenomen?

31

Om welke reden wordt, gelet op het feit dat de EVT als medegebruiker de auto-opstelstroken in de havens van Harlingen en Terschelling mag gebruiken, de auto-opstelstrook in Terschelling middels een huurcontract eerst toegewezen aan de EVT en later een deel van dit terrein exclusief aan Doeksen?

32

Om welke reden is de zogenaamde havenbenadering ingevoerd, een regeling die is ingevoerd ná het aankopen van de snelboot en na het afsluiten van het Openbaar Diensten Reglement, waarbij vier boten van Doeksen tegelijk in Harlingen mogen laden en lossen, terwijl de EVT er zelfs niet mag komen als de haven leeg is en er pas over een uur één boot van Doeksen komt?

33

Om welke reden is de havenbenadering, waarbij elke keer als Doeksen aanmeert en een heel uur daaraan voorafgaand 0,4 kilometer kade met achterliggend haventerrein in zijn geheel vrijgehouden moet worden, ingevoerd?

34

Om welke reden mogen de boten van Doeksen de brug bezet houden op het moment dat zij niet in dienst zijn? Is dat, gezien het feit dat medegebruik daardoor grote delen van de dag onmogelijk is, niet een disproportionele beperking van de concurrentiemogelijkheden van de EVT?

35

Waarom wordt de locatie in Harlingen, gelet op het feit dat zij beschikken over een door u afgegeven ligplaatsvergunning voor deze locatie en gelet op het feit dat de EVT daar 24 uur per dag gebruik van mag maken, het

grootste deel van de dag afgesloten van de openbare weg door een tussenliggend ODC-terrein?

36

Om welke reden kan de EVT gedwongen worden vaarten uit een reeds gepubliceerde dienstregeling te laten vervallen, op het moment dat Doeksen meent een extra afvaart in te zetten als zij vinden dat zij op een tijd uit de dienstregeling van de EVT moeten gaan varen?

37

Hoe kan het dat u een evaluatie uitvoert, waaruit in het voorjaar van 2009 al blijkt dat er veel meer vaarruimte voor andere rederijen beschikbaar is, maar dat u deze bevindingen – ondanks toezeggingen hierover – niet effectueert?

38

Wat is uw verklaring voor het feit dat Doeksen het veto heeft op een rapport van uw ministerie, waarin wordt geconstateerd dat er veel meer ruimte beschikbaar is voor de EVT?

39

Hoe valt het te rechtvaardigen dat de staat besluit het bedrijf TSM onderhands een concessie te gunnen, terwijl dit bedrijf al jaren in strijd met de wet haar jaarcijfers niet publiceert.

40

Waarop baseert u de stelling in uw brief d.d. 28 april 2011 inzake uw reactie op het bericht in de Telegraaf over Topambtenaren helpen reder prijs hooghouden dat de veerdienst in mindere tijden verlieslatend is, gezien het feit dat Doeksen al tien jaar lang geen jaarcijfers publiceert?

41

Acht u marktwerking goed mogelijk indien Doeksen transparant is over de jaarcijfers?

42

Om welke reden zijn de notulen van de vergaderingen van de Commissie Boottendiensten en Wettelijk Kader Waddenveren niet allemaal openbaar?

43

Had het schip de «Schleswig Holstein», gelet op de aan u gerichte brief van de gezamenlijke Waddenrederijen d.d. 13 april 2011 (kenmerk DIR/CM), op het moment van import naar Nederland de status van zeeschip met derhalve ook een geldig Duits – of Nederlands Certificaat van Onderzoek? Zo nee, kan dit schip dan nog wel worden ingezet als een EU-import-zeeschip voor de Nederlandse nationale zeevaart?