

Vergaderjaar 2010–2011

32 500 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2011

Nr. 73

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 19 mei 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu over de reactie op het bericht in de Telegraaf inzake Topambtenaren helpen reder prijs hooghouden (Kamerstuk 35 200 XII, nr. 71).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 18 mei 2011.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), voorzitter, Slob, A. (CU), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Veldhoven, S. van (D66), Koolmees, W. (D66), ondervoorzitter, Jong, L.W.E. de (PVV), Huizing, M.E. (VVD), Leegte, R.W. (VVD), Werf en M.C.I. van der (CDA).

Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Braakhuis, B.A.M. (GL), Houwers, J. (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink, E.E. (CU), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Smeets, P.E. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Haverkamp, M.C. (CDA), Bontes, L. (PVV), Thieme, M.L. (PvdD), Bochove, B.J. van (CDA), Vacature (SP), Agema, M. (PVV), Grashoff, H.J. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Ham, B. van der (D66), Verhoeven, K. (D66), Bommel, J.J.G. van (PVV), Boer, B.G. de (VVD), Lodders, W.J.H. (VVD) en Koopmans, G.P.J. (CDA).

Vragen en antwoorden

1

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

Er is onder leiding van een onafhankelijke externe partij een bemiddelingspoging gaande tussen alle betrokken partijen: de gemeentes Harlingen en Terschelling, rederij Doeksen, rederij EVT en het ministerie van IenM, om de uitkomsten van de evaluatie in het Openbare Dienstcontract te implementeren.

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?

Ja, in vervolg op het afgewezen verzoek om schadevergoeding is EVT een civiele procedure gestart tegen de Staat, de gemeente Terschelling en rederij Doeksen.

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?

Uit gesprekken met de betrokken medewerkers is niet naar voren gekomen wie verantwoordelijk is voor het lekken van informatie. Op basis van het digitale onderzoek naar het email verkeer is niet vast te stellen wat de herkomst is van de gelekte informatie.

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?

De betrokken medewerkers hebben een brief ontvangen waarin is aangegeven dat niet duidelijk is geworden wie verantwoordelijk is voor het lekken van emailverkeer. De medewerkers zijn gevraagd alert te blijven op de veiligheid van de informatie uitwisseling. Verder is aangegeven dat dit onderwerp en de informatie uitwisseling de aandacht blijft houden van de dienst.

5

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

De complete berichtgeving zou hebben laten zien dat er binnen mijn departement steeds een zorgvuldige afweging plaatsvindt tussen de verschillende belangen die een rol spelen. De behandeling van beide rederijen (Doeksen en EVT) speelt zich af binnen de afspraken uit het openbare-dienstcontract.

6

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

De uitvoering van de openbare dienst heeft voorrang bij het gebruik van de rijksaanleginrichtingen. De capaciteit die daarna nog resteert, is beschikbaar voor medegebruik. De restcapaciteit wordt bepaald door de in het openbare-dienstcontract opgenomen venstertijden en de zogenaamde havenbenadering die in de huurcontracten is opgenomen. De venstertijden zijn geïntroduceerd omdat na aankomst en voor vertrek van een schip ook een zekere tijd nodig is om in te schepen en te ontschepen en het schip weer gereed te maken voor een volgende afvaart. Ook kan zo rekening worden gehouden met meteorologische omstandigheden waardoor een afvaart soms enige vertraging op kan lopen.

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.

Voor het goederenvervoer en besloten personenvervoer kan gebruik worden gemaakt van de restcapaciteit op de rijksaanleginrichtingen en walfaciliteiten. Nu wordt het goederenvervoer overigens ook deels afgewikkeld op deze rijksaanleginrichtingen en deels buiten deze rijksaanleginrichtingen om. De uitvoering van de concessie heeft voorrang. Tot het onherroepelijk worden van de concessie kan EVT ook gebruik blijven maken van restcapaciteit voor het verrichten van voor een ieder openstaand personenvervoer.

8

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

- EVT moet net als andere medegebruikers voldoen aan de «Uitgangspunten voor medegebruik van de aanleginrichtingen en haventerreinen van Harlingen en op Terschelling (en Vlieland)» van bijlage 5 van het openbare-dienstcontract inzake het vervoer tussen Harlingen en Terschelling (en Vlieland) en de uitwerking die daaraan is gegeven in de met de Staat gesloten gebruiksovereenkomsten. Het betreft onder meer de venstertijden voor TSM/Doeksen waarbinnen EVT geen verrichtingen aan de aanleginrichtingen en op de haventerreinen kan plegen.
- EVT dient te beschikken over geldige ligplaatsvergunningen in zowel de haven van West-Terschelling als Harlingen.
- EVT dient overeenkomsten voor het gebruik van de rijksaanleginrichtingen en de haventerreinen af te sluiten met het ministerie van Financiën/Rijksvastgoed- en Ontwikkelingsbedrijf (RVOB).
- EVT dient te beschikken over een schip dat aan alle wettelijke eisen terzake voldoet en waar de Inspectie Verkeer en Waterstaat het toezicht op uitoefent.

9

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

Het gebruik dat EVT maakt van de beschikbare restcapaciteit valt op te maken uit de dienstregeling die EVT heeft gepubliceerd voor mei en juni 2011. Volgens deze dienstregeling vaart EVT thans 1 á 2 keer per dag tussen Harlingen en Terschelling.

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?

De concessie kan op korte termijn worden verleend. Overigens wordt deze concessie verleend op basis van de Wet- en het Besluit personenvervoer 2000.

11

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

Ik heb het voornemen op korte termijn de concessie te verlenen. De concessie wordt pas onherroepelijk nadat eventuele bezwaar- en beroepprocedures zijn afgehandeld.

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?

Ja, de openbare-dienstcontracten (ODC's) die zijn afgesloten voor de Friese Wadderveerdiensten laten ruimte voor concurrentie. Doel van het ODC is de borging van een continue veerverbinding van en naar de Waddeneilanden. Daarom heeft de rederij die in het kader van het ODC de veerdienst verzorgt, voorrang bij het gebruik van de rijksaanleginrichtingen. De resterende capaciteit kan worden gebruikt door andere vervoerders. Zodra de concessie is verleend heeft de concessiehouder het exclusieve recht het voor een ieder openstaande personenvervoer te verzorgen. Er blijven wel mogelijkheden voor andere vervoerders om besloten personenvervoer en goederenvervoer te verrichten.

13

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

Ik begrijp uw vraag in die zin dat u naar de maatregelen vraagt, die genomen moeten worden aan het eind van de nieuwe (eerste) concessie ten behoeve van de daaropvolgende concessie. De concessies voorzien in maatregelen, zoals informatievoorziening ten behoeve van de openbare aanbesteding van de opvolgende concessie, de overdracht van productiemiddelen en het waarborgen van de continuïteit van het personenvervoer.

14

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

Er is al eerder contact geweest met het provinciebestuur over een mogelijke overdracht van het concessieverlenerschap. Afsproken is een onderzoek naar overdracht te starten na afloop van de concessieverlening, ter voorbereiding op de volgende concessieperiode.

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?

Ik heb het voornemen op korte termijn de concessie te verlenen.

16

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

Op de verlening van de concessie is diverse wet- en regelgeving van toepassing. In het bijzonder zijn de Wet en het Besluit personenvervoer 2000 van toepassing alsook enkele bepalingen uit de PSO-verordening (Verordening (EG) nr. 1370/2007).

17

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

Ja dat klopt. EVT is per brief van 20 april 2006 geïnformeerd over het voornemen om een wettelijk concessiestelsel te introduceren. In die brief is tevens het voornemen aangekondigd om de eerste concessie onderhands te gunnen aan de zittende reders. Ook in het ODC staat dit voornemen vermeld.

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?

Voor de verbinding naar Texel is bij de regeling van de concessiesystematiek een uitzondering gemaakt, omdat mede door de structuur van rederij TESO voldoende waarborgen zijn voor de continuïteit en de betrouwbaarheid. De constructie van TESO is uniek in Nederland en bestaat al ruim 100 jaar. Het grootste deel van de aandeelhouders is ook bewoner van het eiland. Daarnaast geldt dat in de statuten is vastgelegd dat de gemaakte winst moet worden aangewend voor de verlaging van de tarieven of voor de verbetering van het vervoer.

Voor de verbinding naar Terschelling en Vlieland is met het oog op de continuïteit en betrouwbaarheid destijds gekozen voor de concessiesystematiek. De structuur van EVT is niet hetzelfde als die van de TESO. Er was dan ook geen aanleiding om een uitzondering te maken op de concessiesystematiek. De Kamer heeft hier in 2007 en 2008 mee ingestemd. De concessiewetgeving geldt nu voor de verbinding met de vier Friese Waddeneilanden onafhankelijk van de structuur van de bedrijven die daar een veerdienst verzorgen.

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?

Het advies van de Raad van State is voor mijn voorganger aanleiding geweest om door de RebelGroup een onderzoek uit te laten voeren naar nut en noodzaak van concessieverlening. Dit onderzoek liet zien dat in een volledig vrije marktsituatie de kans groot zou zijn dat het kwantiteits-, kwaliteits- en prijsniveau van de dienstverlening niet gehandhaafd zou blijven. Die conclusie vormde de aanleiding om de introductie van een wettelijk concessiestelsel door te zetten. Het advies van de Raad van State is derhalve wel degelijk ter harte genomen.

20

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

In het openbare-dienstcontract zijn de tarieven vastgelegd waartegen het vervoer door de reder moet worden verricht. Deze tarieven mogen slechts één keer per jaar worden verhoogd met hetzelfde percentage als dat aan het openbare stads- en streekvervoer is toegestaan. Dat percentage wordt jaarlijks vastgesteld op basis van cijfers van het Centraal Planbureau en de brandstofprijzen.

Daarnaast zijn er bijzondere kortingsregelingen.

21

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

Nee, er is geen onderzoek gedaan naar de totstandkoming van prijzen. Wel is er in 2005 en 2008 onderzocht hoe de tarieven van de verschillende Waddenvoerdiensten in Nederland en Duitsland zich ten opzichte van elkaar verhouden. Daaruit bleek dat de tarieven in Nederland lager zijn dan die voor de meeste verbindingen in Duitsland.

Binnen Nederland zijn de tarieven, berekend per vaarkilometer, het laagst voor de verbinding naar Terschelling. Dan komen de tarieven voor de verbinding naar Vlieland, dan die naar Texel, vervolgens die naar Ameland. Het kilometertarief naar Schiermonnikoog is het hoogst. Als de vergelijking met de tarieven anno 2011 wordt gemaakt, komt hetzelfde beeld naar voren.

22

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

Hier gelden in ieder geval artikel 32 van de Wet personenvervoer 2000 (aan een concessie worden in ieder geval voorschriften verbonden ten aanzien van de tarieven) en artikel 33 van het Besluit personenvervoer 2000 (de concessiehouder vraagt ten minste eenmaal per jaar advies aan de consumentenorganisaties ten aanzien van de tarieven) alsook het verbod van misbruik van een economische machtspositie op grond van de Mededingingswet.

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?

Nee, de NMa heeft daarnaar geen onderzoek gedaan.

24

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

Nee, dat is niet waar.

25

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

Het Rijk heeft geen juridische bijstand verleend aan rederij Doeksen.

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?

Nee, dat is niet waar.

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?

Het ODC is in de plaats gekomen van het convenant. Uit het ODC blijkt duidelijk dat er maar beperkt ruimte is voor medegebruik, aangezien de openbare dienst voorrang heeft voor wat betreft het gebruik van de rijksaanleginrichtingen. Er zijn dus geen verkeerde verwachtingen 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?

Over de openbare-dienstcontracten is door het voormalige ministerie van Verkeer en Waterstaat gedurende zo'n acht à negen jaar onderhandeld met de verschillende betrokken gemeenten en rederijen. Gedurende dat onderhandelingstraject is door de betrokken partijen gezamenlijk besloten een inspanningsverplichting op te nemen. De ODC's, waarin alle partijen zich kunnen vinden, zijn de einduitkomst van dit overleg.

29

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

Nee.

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?

EVT voert thans met het schip de Stortemelk uitsluitend personen en geen auto's en vracht. Daarom is in de gebruiksovereenkomsten met EVT niet de huur van de auto-opstelstroken in Harlingen 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?

TSM heeft begin 2009 aangegeven ten behoeve van de bootdienst een deel van de auto-opstelstrook in Terschelling permanent in gebruik te willen nemen. De auto-opstelstrook in de haven van Terschelling blijft

overigens voldoende beschikbaar voor het medegebruik door EVT ingeval naast personen ook auto's en vracht vervoerd gaan worden.

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?

Het wordt door de partijen van het openbare-dienstcontract ongewenst gevonden dat meerdere vervoerders zich tegelijkertijd op hetzelfde haventerrein bevinden. De havenbenadering is daarom niet «ingevoerd» maar moet worden beschouwd als een nadere uitwerking van het uitgangspunt dat geen hinder aan de bootdienst mag worden veroorzaakt én het principe dat de huurder het zogenaamde «ongestoorde genot» verkrijgt van het gehuurde. De havenbenadering is opgenomen in de met RVOB gesloten gebruiksovereenkomsten.

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?

Zie antwoord op vraag 32.

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?

Nee, dat is geen disproportionele beperking van het medegebruik. Zolang er geen geschikte veilige, alternatieve ligplaats beschikbaar is voor de door TSM gebruikte schepen, mogen deze schepen de brug bezet houden. Van een veilige alternatieve ligplek is volgens de havenbeheerder van de gemeente Terschelling in elk geval in de haven van Terschelling geen sprake. Datzelfde geldt voor de gemeente Harlingen.

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?

De hier bedoelde locatie wordt niet afgesloten door een tussenliggend «ODC-terrein». Zolang het haventerrein niet door TSM gehuurd wordt is de bedoelde locatie uitstekend bereikbaar. Dat wil zeggen dat buiten de venstertijden van TSM ook derden gebruik kunnen maken van het 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?

In het openbare-dienstcontract is geregeld dat de rederijen extra afvaarten inzetten indien het vervoeraanbod dit noodzakelijk maakt. Zo wordt geborgd dat ook op drukke momenten, bijvoorbeeld in de vakantieperiode, toch alle passagiers van en naar de Waddeneilanden worden gebracht. De extra afvaarten vormen een onderdeel van de openbare dienst en er is dan ook sprake van voorrang bij het gebruik van de rijksaanleginrichtingen. Bij de inzet van extra afvaarten wordt er door Rijkswaterstaat naar gestreefd om de extra afvaarten zodanig in te plannen dat medegebruikers, zoals EVT, geen last hebben van de extra afvaarten.

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?

Om deze bevindingen te kunnen effectueren is een wijziging van het openbare-dienstcontract noodzakelijk. Over de wijziging van dit contract is gedurende lange tijd onderhandeld, maar een contractswijziging kan alleen met instemming van alle contractpartijen. Het is tot op heden nog niet gelukt om tot een onderhandelingsresultaat te komen dat op instemming van alle contractpartners kan rekenen. Momenteel loopt nog een bemiddelingspoging (zie antwoord op vraag 1).

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?

Doeksen heeft geen veto op het evaluatierapport over het medegebruik. Doeksen is wel een van de contractpartijen – naast de gemeenten Terschelling en de Staat – die moet instemmen met doorvoering van de bevindingen uit dat rapport in het tussen partijen afgesloten Openbare Dienstcontract.

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.

B.V. TSM is een dochtermaatschappij van de Koninklijke Doeksen B.V. Vanaf 1989 heeft Koninklijke Doeksen B.V. aaneengesloten jaarlijks de geconsolideerde jaarrekening gepubliceerd en gedeponereerd. Voor de B.V. Terschellinger Stoomboot Maatschappij is een zogenoemde 403 verklaring en een instemmingsverklaring gedeponereerd. Hiermee is aan de publicatieverplichtingen voldaan.

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 rederij prijs hooghouden dat de veerdienst in mindere tijden verlieslatend is, gezien het feit dat Doeksen al tien jaar lang geen jaarcijfers publiceert?

Die stelling is gebaseerd op het onderzoek van de Rebelgroep uit 2009. Zie wat betreft de publicatie van jaarcijfers het antwoord op vraag 39.

41

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

De vraag suggereert dat Doeksen niet transparant is over de jaarcijfers. Onder verwijzing naar het antwoord op vraag 39, geef ik aan dat Doeksen wel aan de wettelijke voorschriften voldoet. Er is op basis hiervan dan ook geen belemmering voor marktwerking.

42

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

Het Wettelijk Kader Waddenveren was een werkgroep die input leverde voor de ambtelijke voorbereiding van de wijziging van het Bestluit personenvervoer. Deze werkgroep is in 2008 opgeheven. De notulen van dergelijke overleggen worden normaliter alleen verspreid onder betrokkenen. De verslagen van de Commissie Boottendiensten worden altijd ter beschikking gesteld aan EVT.

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?

Het betreffende schip is momenteel niet in het bezit van de Nederlandse vlag en bezit geen Nederlandse certificaten. Aanvragen zijn in behandeling. Ik merk op dat het schip niet zelfstandig naar Nederland is gevaren, maar is gesleept. Een vlaggenstaat kan al dan niet eisen stellen aan de het verslepen van een schip. Nederland heeft dit niet gedaan gezien het schip niet onder Nederlandse vlag vaart.

Het betreffende schip heeft een aanvraag ingediend voor de Nederlandse vlag. Indien aan de normen wordt voldaan, kan het schip onder Nederlandse vlag varen en zullen de certificaten worden afgegeven.