

Vergaderjaar 2007–2008

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 224

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 24 juni 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 27 mei 2008 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 2 april 2008 over de concessiewetgeving voor de waddenveren (VW-08-301);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat van 26 mei 2008 met reactie op het rapport van de Waddeneilanden De bereikbaarheid gewaarborgd (23 645, nr. 205).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **De Rouwe** (CDA) zegt dat voor hem het publieke en maatschappelijke belang van de veerverbindingen voorop staat. Zaken zoals bereikbaarheid, prijs, betrouwbaarheid en continuïteit moeten worden geborgd. Hij steunt het voornemen van de staatssecretaris om de openbaredienstcontracten met de Friese Waddeneilanden en rederijen uit te voeren, want dit is consistent en biedt de beste garantie op borging.

Wat is het tijdstraject? Wanneer kan de aangekondigde AMvB tegemoet worden gezien? Hoe lang duurt dit traject? Waarom haalt de staatssecretaris de termijn niet die wel in het contract stond dat eerder is gesloten in 2006 en 2007?

Een inspanningsverplichting om de eerste concessie aan de zittende partijen te gunnen lijkt hem redelijk. Hoe hard is een inspanningsverplichting? Kan de staatssecretaris dit 100% garanderen?

De concessieverplichting geldt voor ieder openstaand vervoer. Geldt dit ook voor een hotel dat een arrangement aanbiedt voor groepen gasten door hen zelf te vervoeren naar het eiland? Dit zou de positie van de reder uithollen en is dus ongewenst.

Hij ziet voor de verre toekomst mogelijkheden in het aanbod van de provincie Friesland om de toekomstige concessieverlening van de staatssecretaris over te nemen. De provincie is nu al verantwoordelijk voor het openbaar vervoer met de bus en de trein en zou op deze manier een sluitende regeling tot stand kunnen brengen. De eerstkomende jaren is dit echter niet aan de orde; de staatssecretaris is nu aan zet.

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

In de brief van 2 april 2008 heeft de staatssecretaris haar voornemen geuit om te komen tot een structurele uniforme regeling voor de veerverbindingen naar de Waddeneilanden. In de brief van 26 mei schrijft zij dat hierop een uitzondering wordt gemaakt voor rederij TESO. De heer De Rouwe vindt dat een goede zaak, maar vraagt waarom de staatssecretaris dit op 2 april niet zo duidelijk heeft geschreven.

Doordat TESO in handen is van de bewoners zelf, kan het zorgen voor belangen zoals bereikbaarheid, prijs en betrouwbaarheid. Dit particuliere initiatief lijkt sterk op een maatschappelijke onderneming en verdient dan ook lof. De overheid is hier niet direct voor nodig, zeker niet als er geen belastinggeld nodig is voor de exploitatie. Gemeenten en veerdiensten hebben aangegeven geen probleem te hebben met mogelijke concurrentie. Concessie is dan ook overbodig en tijdverspilling. De heer De Rouwe pleit voor een status aparte, maar dat moet dan wel juridisch mogelijk zijn. De consequentie is wel dat er concurrentie in een markt kan ontstaan. Maar gezien de binding met TESO en met de bewoners en gebruikers, lijkt er voldoende borging te zijn. Wat bedoelt de staatssecretaris met de zinsnede in haar brief dat een uitzondering juridisch haalbaar lijkt?

Zijn er problemen met de vergoeding voor de aanleginrichtingen? Kan de staatssecretaris een helder standpunt geven over mogelijke Europese wetgeving en de Nederlandse interpretatie hiervan? Als die vergoeding er moet komen, geldt dat voor iedereen: gelijke monniken gelijke kappen. Nu dit onderwerp scherp op de Haagse agenda staat, moet er worden doorgepakkt om deze kwestie snel goed te regelen. De heer De Rouwe hoopt dat de samenwerking tussen de Waddeneilanden wordt voortgezet, want dit heeft hen sterk gemaakt in Den Haag.

Mevrouw **Roefs** (PvdA) memoreert dat er lang onduidelijkheid is geweest over de positie van de waddenveren. Waarom heeft het zo lang geduurd? Zij is een voorstander van een regeling via een algemene maatregel van bestuur, gebaseerd op de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000), aangevuld met een openbaredienstcontract waarin het goederenvervoer wordt geregeld. Hoe lang zal dit traject in beslag nemen en wat is de planning? In het convenant uit 2006 is afgesproken dat er onderhands kan worden aanbesteed en dat de concessie kan worden gegeven aan de partijen die op dit moment het vervoer verzorgen en wel voor een periode van maximaal vijftien jaar. Het gaat om diensten van algemeen belang en de waarborging van structureel vervoer tussen het vasteland en de Waddeneilanden met een redelijke frequentie en tegen redelijke tarieven. De waddenbewoners zijn afhankelijk van het vervoer, dus dit is een extra taak van de overheid.

De wijze waarop de veerverbinding naar Texel is geregeld, is een historisch gegeven. Het was al zo opgezet voordat de overheid zich met het vervoer naar de Waddeneilanden ging bemoeien. Dit is dan ook een reden voor een status aparte. Het is een voorbeeld van maatschappelijke betrokkenheid. Het is positief dat de staatssecretaris een juridische weg heeft gevonden om de uitzonderingspositie van Texel te borgen. Mevrouw Roefs staat achter de motie die door de gemeenteraad op Texel is aangenomen over geen tunnel of brug van Den Helder naar Texel.

Wat is op dit moment in Europees verband vastgelegd over de positie van eilanden? Staat ergens dat eilanden aanspraak kunnen maken op uitzonderingssituaties? Als de motie-Jacobi over de waddentoets wordt uitgevoerd, is het goed om dit te weten.

Als er een openbaredienstcontract is gesloten met goederenvervoerders, is dat dan het eindpunt of is het de bedoeling dat er verder wordt gegaan met de concessiewetgeving?

Veren worden gezien als (regionaal) openbaar vervoer. Dat is al of niet naar tevredenheid gedecentraliseerd. Waarom wordt dat nu niet gedaan richting de provincie Friesland? Zou dat soelaas kunnen bieden voor de

niet gelukte aanbesteding van het openbaar vervoer op de Wadden? Mevrouw Roefs heeft begrepen dat ChristenUniegedeputeerde Adema van Friesland hierover ideeën heeft. Is de staatssecretaris bereid hierover in gesprek te gaan? Dit mag evenwel niet tot vertraging leiden en geen consequenties hebben voor het borgen van de concessiewetgeving. Wat is «marktconform» aan de vergoedingen voor het gebruik van de aanleginrichtingen? Met wie wordt er vergeleken? Wanneer hoort de Kamer hier meer over? Heeft Domeinen gesprekken met TESO? Mevrouw Roefs heeft begrepen dat er een beschikking heeft afgegeven aan rederij Eigen Veerdienst Terschelling (EVT) om te mogen aanleggen. Wat is het verband met hetgeen is voorgesteld?

De heer **Cramer** (ChristenUnie) vindt een goede, betaalbare en betrouwbare verbinding naar de Waddeneilanden van groot belang. Met de brief van 26 mei lijkt een oplossing in zicht voor de eilanden. Hij is blij dat de staatssecretaris bereid is over te gaan naar een concessiesystematiek en dat het «roll on roll off» goederenvervoer via een apart openbaredienstcontract zal worden gegarandeerd. Er is ook een inspanningsverplichting dat de eerste concessie zal worden gegund aan de zittende rederijen. Waar hangt dit nog van af? Bedoelt de staatssecretaris dat dit wellicht niet toegestaan is?

Een regeling van de concessies via de Wp2000 bijzonder, mede omdat er geen sprake is van een subsidierelatie met het Rijk. Deze wet biedt wel een oplossing voor concurrentie voor de concessieverplichting. Maar stel dat de veren als schakels in de wegverbinding met een brugfunctie zouden worden gezien, als varende bruggen in plaats van openbaar vervoer? Had dit debat dan ook vandaag plaatsgevonden? Hoe verhoudt de huidige situatie zich met andere pontverbindingen over bijvoorbeeld de rivieren? Strikt genomen is er volgens hem pas sprake van openbaar vervoer als er een bus op de boot staat.

Wat is de grondslag voor een marktconforme vergoeding van de veerdiensten voor voorzieningen die het Rijk tot zijn verantwoordelijkheden rekent? De eilanden zijn afhankelijk van deze aanleginrichtingen; een uitzondering voor de veren zou dan ook te verdedigen zijn. Hoe gaat dit bij de aanleginrichtingen voor ponten over de rivieren? Wordt voor andere rijksinfrastructuur ook altijd een marktconforme vergoeding gevraagd? Hij vraagt een reactie van de staatssecretaris op de baggerproblematiek op de route naar Ameland. Kan deze problematiek nu opgelost worden? Hoe gaat het verder met rederij EVT, die al een boot heeft aangeschaft? Zijn er nog risico's op claims voor de Staat?

De situatie van Texel is anders dan die van de andere vier eilanden. Rederij TESO vaart al meer dan 100 jaar zonder winsttoegmerk en de eilanders zijn aandeelhouders. De heer Cramer ziet niet in waarom aanbesteding nodig is. Het lijkt juridisch haalbaar een uitzondering te maken op de concessieverplichting. Wanneer kan hierover definitief uitsluitel worden gegeven?

De heer **Roemer** (SP) heeft over de waddenveren niets anders dan goeds gehoord. De gemeenten op de eilanden en het vasteland, de bewoners en de rederijen zijn tevreden en willen dat de situatie onveranderd blijft, maar dat de toekomst goed wordt gegarandeerd. Er zou een bedreiging vanuit de Europese Unie kunnen ontstaan, maar deze lijkt niet zo groot te zijn dat het niet goed te regelen valt. De waddenveren zijn immers geen openbaar vervoer en zeker geen grote concessie.

De positie van Texel is heel bijzonder. Rederij TESO heeft een opvallend betrouwbare en qua tarief zeer interessante 100 jaar achter de rug, dankzij de structuur die zij in die periode heeft opgebouwd. Terecht komt er vanuit Texel massaal steun voor deze bijzondere onderneming, die in handen is van de bewoners van Texel. Het is zelfs volgens de minister-

president een voorbeeld van maatschappelijk ondernemen. Het is goed dat de staatssecretaris dit nu waardeert. Hij is het ermee eens dat een vervoerder die het goed doet dat vervoer dient te kunnen blijven verrichten. Maar waarom geldt dit alleen voor Texel? Waarom wordt niet verankerd dat goede (eigen) vervoerders dat vervoer onderhands gegund kunnen krijgen? Hij volgt de nu ingezette lijn, maar vraagt hoe de juridische constructie eruit zal zien. De Friese Waddeneilanden hebben klachten over achterstallige baggerwerkzaamheden. Hoe zit dit en wanneer wordt dit opgelost? Ook geven zij aan dat de intenties van de Wp2000 niet passen bij deze vorm van vervoer: het gaat niet om openbaar vervoer en het idee dat het Rijk zo min mogelijk subsidie moet geven en optimaal moet aanbesteden gaat hier niet op. Waarom kiest de staatssecretaris daar dan toch voor? In haar recente brief geeft zij immers aan dat het eigenlijk niet in de Wp2000 thuishoort. Waarom wil de staatssecretaris alleen de eerste concessie laten gunnen? Waarom wordt het onderhands gunnen bij goede prestaties niet doorgezet? Er moeten duidelijke en passende regels voor de waddenveren komen, niet binnen de Wp2000, waarbij rekening wordt gehouden met de positie van eigen vervoerders zoals bij Texel. Ook Terschelling is bezig met een eigen vervoerder en er wordt gewerkt aan regels om «cherry picking» te voorkomen door concessies te maken die dit uitsluiten. De heer Roemer vindt deze situatie heel lastig. Aan de ene kant is hij er een groot voorstander van als bewoners een eigen vervoersorganisatie in het leven roepen; het voorbeeld van Texel is een buitengewoon goed voorbeeld. Aan de andere kant erkent hij ook dat er in het verleden afspraken zijn gemaakt en investeringen zijn gedaan. Het gaat hem dan ook veel te ver om onderhands te gunnen voor vijftien jaar zonder dat hierover goede afspraken worden gemaakt. Er moet meer worden gekeken naar de wijze waarop de zittende rederijen de belangen van de bewoners beter verankeren in het komende beleid. Hij is heel benieuwd naar de constructie die de staatssecretaris zal voorstellen. Hij vraagt naar de beschikking voor rederij EVT. Met welk verwachtingspatroon zijn de gesprekken met EVT gevoerd, wat zijn de mogelijkheden en welke afspraken zijn er gemaakt? Zijns inziens zijn de waddenveren geen markt; het heeft geen zin om twee rederijen naast elkaar te laten varen. Het vervoer moet goed worden gedaan in het belang van de bewoners en bezoekers; het moet betrouwbaar zijn en een goede prijsverhouding hebben. De positie van TESO is helder en het is aan de staatssecretaris om dat goed te verankeren. Uitgangspunt voor hem is dat de belangen, waaronder de inspraak en betrokkenheid, van de bewoners van de Waddeneilanden goed worden geregeld. Het lijkt hem handig dat het kabinet zo snel mogelijk een schriftelijke reactie geeft op de onhaalbare ideeën van Den Helder om een toltunnel naar Texel aan te leggen. Het kabinet moet duidelijk maken dat het daaraan absoluut geen medewerking zal verlenen.

De heer **Madlener** (PVV) spreekt zijn steun uit voor de uitzonderingspositie voor TESO, waarmee een concessie volgens hem overbodig is. Dit betekent wel dat bewonersinitiatieven zoals TESO op de andere eilanden uitgesloten zouden zijn. Hij vertrouwt erop dat de aandeelhouders van TESO het geld in het bedrijf zullen laten om zo laag mogelijke kosten te houden in plaats van te kiezen voor meer winst. Het idee van een maatschappelijke onderneming die niet is gericht op het maken van winst, maar op het verlenen van service in zowel de drukke als de stille tijden spreekt hem zeer aan.

Hij gaat ervan uit dat met een marktconforme vergoeding voor de aanleginrichtingen wordt bedoeld een kostendekkende vergoeding voor onderhoud of vervanging op termijn. Welke kosten zijn hiermee gemoeid?

Mochten de kosten te hoog oplopen, dan is een bijdrage van het Rijk wat hem betreft geen principekwestie. De waddenveren zijn een aangelegenheid van de eilandbewoners zelf. De heer Madlener is dan ook van mening dat hierin geen rol is weggelegd voor de EU en dat aanbesteding hier niet op zijn plaats is.

Voor de heer **De Krom** (VVD) wegen twee punten zwaar in de beoordeling van het vraagstuk van de waddenveren. Als de afspraken uit 2006 zomaar naar de prullenbak zouden worden verwezen, zou dat kunnen leiden tot het verwijt van onbehoorlijk bestuur en tot vertraging. Daardoor zou de onzekerheid voor de betrokkenen nog langer voortduren. Hij sluit zich van harte aan bij de doelstelling, te weten een reguliere, structurele, betaalbare en betrouwbare bootverbinding.

In haar brief van 2 april wijst de staatssecretaris de inhoudelijke argumenten van rederij TESO af om een uitzonderingspositie te bedingen. In haar brief van 26 mei zegt zij het redelijk te vinden, gezien de bijzondere positie van TESO, om een uitzonderingspositie te regelen. Dit motiveert zij echter niet. Wat is voor de staatssecretaris bepalend voor die bijzondere positie voor TESO? Wat is haar definitie van «redelijk»? Leidt het toestaan van een uitzonderingspositie voor TESO tot precedentwerking elders in Nederland? Op basis waarvan acht de staatssecretaris een uitzonderingspositie voor TESO juridisch houdbaar?

De heer De Krom ziet in dat er een wettelijke basis nodig is om cherrypicking te voorkomen. In zijn algemeenheid lijkt het systeem van concessies met aanvullende openbaredienstcontracten voor vrachtvervoer en het gunnen van de eerste concessies aan zittende rederijen in overeenstemming te zijn met eerder gemaakte afspraken. Hij vraagt zich evenwel af hoe dit in de praktijk zal werken. Op dit punt sluit hij zich aan bij de opmerkingen over EVT. Met driemaal per dag in zomer en winter heen en weer varen lijkt van cherrypicking geen sprake te zijn. De staatssecretaris schrijft dat de concessiesystematiek exclusiviteit kan inhouden, maar niet moet inhouden. Wat betekent dit precies en hoe werkt dit in de praktijk uit? Als twee rederijen in de markt worden toegelaten en beide omvallen, is er niets meer. Dit risico is niet aanvaardbaar. De vooronderstelling is dat het niet naast elkaar kan. Kan de staatssecretaris dit onderbouwen?

Wat de vergoeding voor de aanleginrichtingen betreft, moet gelden «gelijke monniken gelijke kappen». Gelet op het exploitatieresultaat, de financiële reserves en het ontbreken van langlopende verplichtingen van het gezonde bedrijf TESO, kan hij zich niet voorstellen dat dit zou leiden tot tariefsverhogingen. Hoe staat de staatssecretaris hiertegenover?

Antwoord van de staatssecretaris

De **staatssecretaris** streeft naar een passende oplossing voor de waddenveerdiensten, zodat de continuïteit en de betrouwbaarheid gewaarborgd zijn. Het is een publiek belang en in het bijzonder het belang van betaalbare bereikbaarheid van de eilanden is leidend.

Bij de ondertekening van de openbaredienstcontracten heeft zij aangegeven zich te zullen inspannen voor onderhandse gunning voor een periode van maximaal vijftien jaar aan de zittende rederijen, die het vervoer al tientallen jaar naar tevredenheid verzorgen, als overgang naar een meer concurrerend systeem om de continuïteit van deze verbindingen te waarborgen waarbij langzaam wordt toegewerkt naar een aanbesteding. Zij gaat ervan uit dat deze inspanningsverplichting het gewenste resultaat zal opleveren, maar kan dit niet garanderen.

Het is de bedoeling dat het openbaredienstcontract voor goederenvervoer het eindpunt zal zijn. Het goederenvervoer wordt dan voldoende geborgd door een aanvullend openbaredienstcontract, maar de staatssecretaris houdt wel de vinger aan de pols of het goed zal werken.

De onderhandelingen over de openbaredienstcontracten en het voor-

nemen om voor maximaal vijftien jaar onderhands te gunnen aan de zittende rederijen, zijn transparant en in alle openheid gevoerd. Daarom is het zeer onwaarschijnlijk dat een eventuele claim van EVT wordt gehonoreerd. Juridisch levert dit dan ook geen risico's op.

Het was helderder geweest als in de brief van 26 mei had gestaan dat een wettelijke grondslag nodig is om exclusieve werking aan een concessie te geven; dat wordt bedoeld met het woord «kan».

Uit een oogpunt van vrije mededinging is naast de openbaredienstcontracten die door de huidige rederijen worden uitgevoerd medegebruik van de aanleginrichtingen mogelijk gemaakt; vandaar dat EVT daartoe toestemming heeft gekregen. De beschikking die door Rijkswaterstaat aan EVT is gegeven, kon op grond van het openbaredienstcontract niet worden geweigerd. Bij de concessieverplichting voor personenvervoer zal er een exclusief recht zijn op het personenvervoer en is het niet meer mogelijk voor EVT om van de aanleginrichtingen gebruik te maken voor personenvervoer, maar wel voor goederenvervoer.

De mogelijkheid om twee rederijen te laten varen is niet diepgaand onderzocht. Uitgangspunt van alle betrokkenen is geweest dat dit niet werkbaar zou zijn, dat er niet voldoende is voor twee rederijen om daar te varen en dat er moet worden gekozen voor een rederij.

Bij een concessie mogen derden geen andere vormen van vervoer aanbieden vanaf het vasteland naar de Waddeneilanden dat voor eenieder openstaat; dit geldt voor vervoer per veerboot of passagiersschip vanaf twaalf personen. De bruine vloot, zeilschepen voor twaalf personen of meer voor recreatie, watertaxi's en pleziervaart met een capaciteit van maximaal twaalf personen vallen niet onder de concessie. De staatssecretaris zegt toe dat ervoor zorg zal worden gedragen dat dit duidelijk in de concessiewetgeving wordt geformuleerd. Bij de concessiewetgeving zal uitgebreid op deze zaken worden teruggekomen.

Desgevraagd zegt zij dat het niet haalbaar is om een reëel ingroeimodel voor eventueel de komende jaren te hanteren. Zij houdt vast aan de bestuurlijke afspraak met de vier eilanden om in eerste instantie te gunnen aan de zittende rederijen. Als men na de periode van vijftien jaar toegroeit naar meer marktwerking, zal een bedrijf zoals EVT kunnen meedingen naar de concessie.

De staatssecretaris gaat ervan uit dat het juridisch haalbaar is om een uitzondering te maken voor TESO, al is nog niet alles uitgezocht. Zij zal het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000) zodanig aanpassen dat vier eilanden worden aangewezen die onder de concessiewetgeving zullen vallen. Door Texel niet aan te wijzen valt de verbinding naar Texel hierbuiten en wordt er geen concessiesystematiek voor deze verbinding geïntroduceerd. Er zal geen sprake zijn van inbesteding richting de gemeente. Als een uitzonderingspositie voor Texel juridisch niet mogelijk blijkt te zijn, zal zij de Kamer voor het zomerreces hierover informeren.

In haar brief van 2 april is zij ingegaan op de bezwaren van Texel tegen een verplichte aanbesteding. Zij was en is het niet met Texel eens dat een openbare aanbesteding de kwaliteit van de veerverbinding niet ten goede zal komen, doordat er alleen op prijs zal worden geconcurrereerd.

De staatssecretaris heeft in overleg met de partijen gezocht naar een werkbare oplossing voor alle eilanden. Het is een lastig proces geweest, maar het heeft uiteindelijk geleid tot de keuze voor een uitzonderingspositie voor Texel en de brief van 26 mei.

Voor zover zij weet, is er in Nederland geen situatie die vergelijkbaar is met die van TESO. Zij gaat er dan ook van uit dat de uitzonderingspositie geen precedentwerking heeft.

De openbaredienstcontracten zijn ook gesloten met de waddengemeenten, bij uitstek de vertegenwoordigers van de bewoners. Daarnaast zijn er een klantenpanel en een commissie bootdiensten. Ook in de toekomstige concessie zullen speciale afspraken worden gemaakt over de positie van de bewoners van de eilanden.

Sinds de openbaredienstcontracten wordt tussen de rederijen en Domeinen onderhandeld over de gebruiksregeling van de aanleginrichtingen; er is sprake van een nieuwe vergoeding vanwege de nieuw ontstane situatie. De gebruiksvergoedingen zijn een verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van Financiën, die vergoedingen vraagt voor het gebruik van staatseigendommen. Hierbij worden dezelfde uitgangspunten gehanteerd als bij de gebruiksvergoeding voor het hoofdrailnet. Er moeten variabele kosten voor onderhoud en inspectie worden betaald naar rato van het feitelijk gebruik van de aanleginrichting. Het tarief moet worden geheven vanwege Europese regelgeving en moet zodanig zijn dat er geen sprake is van staatssteun. Er moet niet worden betaald vanwege een exclusief gebruik, maar vanwege een particulier gebruik. De staatssecretaris zegt toe dat zij de vragen vanuit de Kamer over de vergoedingen zal doorgeven aan Financiën in casu de dienst Domeinen en dat de Kamer schriftelijk wordt geïnformeerd over de vergoedingen voor het gebruik van de aanleginrichtingen.

De baggerproblematiek in de vaarweg naar Ameland wordt grotendeels veroorzaakt door natuurlijke ontwikkelingen. De staatssecretaris is bezig met een haalbaarheidsstudie om te verkennen hoe de baggerproblematiek in de vaarweg naar Ameland structureel kan worden aangepakt. De resultaten daarvan zullen op korte termijn beschikbaar zijn.

Er is een aanbeveling van de European Free Alliance aan het Europees Parlement die ook over openbare diensten gaat, maar deze aanbeveling biedt vooralsnog onvoldoende houvast om daarop een beroep te kunnen doen in verband met de positie van de eilanden.

De waddenveren zijn een particulier uitgevoerde ontbrekende schakel in de wegverbinding en daarom is er een commercieel belang. Het is evenwel juridisch mogelijk om ze aan openbaar vervoer gelijkgesteld vervoer op bepaalde punten onder de reikwijdte van de Wp2000 te brengen. De contracten en afspraken zijn ook hierop gebaseerd. Voor de staatssecretaris staat voorop het waarborgen van de continuïteit en de kwaliteit van de verbinding via een concessie voor het personenvervoer door aansluiting bij de Wp2000.

Den Helder heeft aangegeven de mogelijkheid van een tunnel naar Texel te onderzoeken. Dit is een aangelegenheid voor de gemeente en de regio. Om die reden lijkt het haar niet netjes om ferme uitspraken te doen over de wenselijkheid van zo'n tunnel.

Zij is voornemens via wijziging van het Bp2000 bepalingen uit de Wp2000 van overeenkomstige toepassing te verklaren. De tijd voor de inwerkingtreding van de AMvB is ongeveer acht maanden, inclusief de voorhangprocedure in de Tweede en Eerste Kamer.

De Friese Waddeneilanden hebben deze afspraken gemaakt en het Friese college van GS heeft laten weten concessieverlener te willen zijn. De staatssecretaris vindt dit op zichzelf een goed idee en staat er ook open voor, onder de stevige voorwaarden dat er overeenstemming is tussen Friesland en de Waddeneilanden en dat het niet leidt tot vertraging.

Toezeggingen

- Voor het zomerreces wordt de Kamer nader geïnformeerd over de aanpassing van het Besluit personenvervoer 2000. Daarbij zal de staatssecretaris ingaan op de vragen over de juridische mogelijkheden van een zogenaamd ingroeimodel en de uitzonderingspositie voor Texel/TESO.
- De vormgeving van de concessie en de toelaatbaarheid van andere vormen van vervoer die door derden worden aangeboden komt aan de orde in de toelichting bij het voorstel voor besluitwijziging.
- De Kamer wordt nader ingelicht over de vergoedingen voor het gebruik van de aanleginrichtingen. De staatssecretaris zegt toe deze vraag naar Financiën/dienst Domeinen door te sturen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roland Kortenhorst

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Van der Sman