

Vergaderjaar 2024–2025

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 866

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 16 juli 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 26 juni 2025 overleg gevoerd met de heer Aartsen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 12 mei 2025 inzake ontwerpprogramma van eisen concessies Friese Waddenveren vanaf 2029 (Kamerstuk 23 645, nr. 851);**
- **de brief van de Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 24 juni 2025 inzake beantwoording vragen commissie over het ontwerpprogramma van eisen concessies Friese Waddenveren vanaf 2029 (Kamerstuk 23 645, nr. 851) (Kamerstuk 23 645, nr. 853).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
Schukkink

Voorzitter: De Hoop
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Boutkan, Grinwis, De Hoop, Pierik, Soepboer en Aukje de Vries,

en de heer Aartsen, Staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

Aanvang 18.01 uur.

De voorzitter:

Goedenavond en welkom bij het notaoverleg Ontwerpprogramma van eisen concessies Friese Waddenveren vanaf 2029. Allereerst heet ik de Staatssecretaris van harte welkom, evenals de commissieleden en de mensen die op de tribune of thuis kijken.

We hebben vandaag een notaoverleg en dat betekent dat we werken met spreektijden. Ik zal iedereen voor de zekerheid nog even aangeven hoelang die spreektijd is. De PVV-fractie heeft zeven minuten spreektijd, de VVD-fractie vijf minuten, de NSC-fractie vijf minuten, de BBB-fractie vier minuten, de ChristenUniefractie drie minuten en mijn eigen fractie – ik zal zelf spreken namens GroenLinks-Partij van de Arbeid – heeft zes minuten. Ik zou als eerste het woord willen geven aan de heer Soepboer namens Nieuw Sociaal Contract.

De heer Soepboer (NSC):

Dank u wel, voorzitter. Fijn dat we hier vanavond toch bij elkaar zijn. Ik zeg «toch», want het heeft nogal wat voeten in de aarde gehad: het zou wel doorgaan, het zou niet doorgaan; het gaat uiteindelijk wel door. Op zich ben ik daar best blij mee, omdat het goed is dat we er vandaag over spreken, maar daarin zit ook een stuk zorg voor mij. Aanvankelijk heb ik gezegd: laten we dit na het reces doen, want eigenlijk zien we nog niet hoe de inspraak van de eilanders nu mee is genomen. We zien nog niet hoe alle stukken die zijn aangeleverd, alle zienswijzen, zijn verwerkt. Dus eigenlijk vind ik dat we direct na het zomerreces hier nog een keer over moeten praten, in welke vorm dan ook, met de mogelijkheid om nog bij te sturen. Daar sta ik op, dus dat wil ik alvast gezegd hebben in dit midden. Dan doen we dingen dubbelop, maar ik doe het liever dubbelop dan slecht. Dat wil ik dus gezegd hebben. Dat moeten we waarschijnlijk voor elkaar krijgen in een procedurevergadering of iets dergelijks, en ik hoop dat daar ook steun voor is van mijn collega's. Dat is dan ook een vraag aan die collega's.

Voorzitter. Dan even over de Wadden, want daar gaat het natuurlijk over. De Wadden zijn een heel bijzonder gebied. Natuurlijk is het UNESCO-Werelderfgoedgebied, maar het is ook een gebied waarvan misschien soms onduidelijk is of het zee of land is. Het is een gebied waar van oudsher mensen wonen. Het is ook een gebied waarover we steeds meer, zeker na de negentiende eeuw, zijn gaan redeneren vanuit een soort romantisch perspectief, namelijk dat het een soort kale, grote natuur is, waar de mens niks te zoeken heeft. Niks is natuurlijk minder waar: het is een gebied dat juist van oudsher met de mens verbonden is, waar de mens altijd middenin heeft gestaan.

De benaderingswijze die Nieuw Sociaal Contract kiest, is eigenlijk om juist daarnaar te kijken, om juist de mens centraal te stellen in dit prachtige gebied. Wij zijn daar dus niet slechts op bezoek in de natuur; we zijn onlosmakelijk verbonden met dat gebied. Dat betekent dus ook dat de mensen die daar op de eilanden wonen, afhankelijk zijn van de verbinding waar we het vandaag over hebben, die cruciaal voor hen is. Het belang daarvan is dus moeilijk te overschatten voor ons. Daar wou ik mee beginnen: de mens moet centraal. Dat wil ik bespreken aan de hand van

drie begrippen: betaalbaarheid, bereikbaarheid en betrokkenheid. Dat zijn eigenlijk de drie kernbegrippen die ik koppel aan die verbinding. We gaan eerst even naar de betaalbaarheid. Een van de dingen waar ik graag de Staatssecretaris over zou willen horen, is de verduurzamingsopgave. U wilt het budgetneutraal doen. Toch is die verduurzaming een extra opgave, bovenop wat er al wordt gevraagd. Dan vind ik die budgetneutraliteit, die ik voor de rest overigens logisch vind, vreemd worden. Die vind ik dan knellen. Ik zou de Staatssecretaris dus willen vragen of hij mogelijkheden ziet om op dat gebied de budgetneutraliteit los te laten. Die budgetneutraliteit kan dus voor de rest gelden, maar niet voor de verduurzamingsopgave. Wat zijn de mogelijkheden om die toch met subsidies op te lossen, zodat voor de rest de budgetneutraliteit gehandhaafd kan worden maar het geld voor de verduurzamingsopgave ergens anders vandaan komt?

Dan de hogere huur van de rijksinfrastructuur. Ik wil de Staatssecretaris vragen welke mogelijkheden hij ziet om die hogere huren te schrappen. Tot slot in het rijtje betaalbaarheid. We zien nu dat studenten die van het eiland afgaan om te studeren, hun eilandersstatus verliezen en daardoor dus ook andere tarieven moeten gaan betalen. Ik wil de Staatssecretaris vragen of hij mogelijkheden ziet om die eilandersstatus te behouden, zodat de student voor een gereduceerd tarief op de boot kan. Over al deze onderwerpen overweeg ik overigens moties, dus ik hoop natuurlijk dat de Staatssecretaris daar een goed verhaal over heeft.

Dan de bereikbaarheid. Ik wil de Staatssecretaris vragen om de afmetingen van de vaargeul, evenals de duur van de overtocht vast te leggen in de concessie, in het programma van eisen.

Dan de watertaxi's. Het is een groot probleem dat ze 's nachts nog steeds niet varen. Ook deze Staatssecretaris ga ik vragen om hierover zo snel mogelijk uitsluitel te geven en toch mogelijk te maken dat ze 's nachts kunnen varen met de gewenste snelheid.

Dan de scholierenboot, zoals die in de volksmond wordt genoemd. Nu staat in het PvE, in de concessie, dat die blijft varen. Daar zijn we heel blij mee; dat moet ook in de concessie blijven staan. Maar we willen de Staatssecretaris vragen ervoor te zorgen dat die boot ook buiten de schoolvakanties vaart, omdat die niet alleen voor scholieren is, maar ook voor andere lieden die heen en weer moeten. Dat is dus ook een vraag.

Dan mijn laatste vraag in het blokje bereikbaarheid. We willen de Staatssecretaris vragen naar de gereserveerde plaatsen op de afvaarten. Daarmee bedoel ik niet alleen de eerste en de laatste afvaart, maar alle afvaarten, want het zijn juist die andere afvaarten waar de mensen mee meegaan, en juist niet de eerste en de laatste. Dat is dus een heel belangrijk punt.

Dan gaan we door naar het blokje betrokkenheid. Een van de belangrijkste dingen die ik hierin wil zeggen, is dat er een aangenomen motie van ons ligt over een zwaarwegend adviesrecht. Dat zien we onvoldoende terug. Ik wil de Staatssecretaris vragen om daarop te reflecteren. Ik vraag hem hoe hij dit alsnog, in precisie, gaat invoeren in het programma van eisen, maar ook later, tijdens de concessie, tijdens de gunning. Daar wil ik de Staatssecretaris over horen.

De **voorzitter**:

Punt.

De heer **Soepboer** (NSC):

Dan sluit ik af met een compliment, met goedvinden van de voorzitter. Deze Staatssecretaris is nog maar kort in dienst, maar hij is nu al naar het Noorden afgereisd om te praten met de eilanders. Ik zou zeggen: reis de volgende keer nog iets verder, dan bent u daadwerkelijk op de eilanden. U weet nu hoever het is. Maar ik waardeer die geste ten zeerste. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank aan u voor uw bijdrage. Ik was vergeten te zeggen dat het mij goed leek om vier interrupties per fractie toe te staan. Ik geef het woord aan de heer Boutkan van de PVV.

De heer Boutkan (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Vanmiddag hebben wij al kennisgemaakt met de Staatssecretaris bij een debat over een ander onderwerp, maar ook voor deze casus wensen wij hem natuurlijk heel veel succes met deze portefeuille. Ook nu weer vragen wij hem om er creatief op los te gaan, het gezonde verstand uit het bedrijfsleven te gebruiken en dat vooral te laten prevaleren boven allerlei zelfverzonnen regeltjes.

Voorzitter. Laat ik maar gelijk met de deur in huis vallen: de PVV is van mening dat de Kamer met deze werkwijze onvoldoende in positie wordt gebracht. Ten eerste. Het rondetafelgesprek leverde genoeg aandachtspunten op, die we ongetwijfeld zullen terugzien in de zienswijzen op het programma van eisen. Ten tweede. De termijn van consultatie duurt tot en met 20 juli, maar we spreken hier vandaag al over. Ten derde. Het ministerie gaat de reacties verwerken. Ten vierde. Als de reacties zijn verwerkt, is de verwachting dat de aanbestedingsprocedure eind september start. Dit betekent dus dat de Kamer tussen de eindconclusie van de ingebrachte zienswijzen en het starten van de aanbestedingsprocedure geen invloed meer heeft op het proces. Dit vindt de PVV een ongewenste ontwikkeling. Daarmee doen we iedereen die betrokken is bij de komende concessie tekort.

Laat er geen misverstand over zijn: het programma van eisen hoeft wat de PVV betreft niet opnieuw. Bescherming van het gebied vinden wij ook belangrijk. Elektrificatie? Ja, mits – er komt wel een mits aan – er wel een verdienmodel bij is. Dat is een van de opmerkingen die ... En dat was niet één opmerking, maar dat waren er vele, want ik heb ondertussen een hele stapel van berichten aan mij, en aan ons allemaal, met vragen over en reacties op het programma van eisen. Daarom heb ik de volgende vraag aan de Staatssecretaris. De heer Soepboer vroeg daar ook om, en ik herhaal die vraag. Is de Staatssecretaris bereid om direct na het zomerreces, als de ingediende zienswijzen zijn verwerkt, de resultaten hiervan te bespreken in de commissie? Kan de Staatssecretaris dat toezeggen?

Naar aanleiding van het rondetafelgesprek leven er nog veel vragen, die beantwoord en besproken moeten worden voordat er überhaupt sprake kan zijn van het uitzetten van een concessie. Laat dat duidelijk zijn. In willekeurige volgorde. De concessie gaat pas in 2029 in, voor de duur van vijftien jaar. Dit vereist een zorgvuldig proces, voldoende indicatoren en draagvlak, in plaats van gehaaste besluitvorming, waardoor onzorgvuldigheid mogelijk een rol speelt. De Staatssecretaris wil direct na de zomer starten met de aanbesteding. Gezien en gehoord hebbende de inbreng van de eilandbewoners, de ondernemers, zowel op de eilanden als op de vaste wal, de huidige veerdiensten en de bestuurders van de lokale gemeenten, is dit onverantwoord en te vroeg. De eilanders vinden het programma van eisen onduidelijk en verre van volledig. De komende concessie moet de belangen van de eilanders dienen. Hun belang wordt in het huidige programma van eisen ondergeschikt gemaakt aan klimaat en duurzaamheid.

De raadsleden van de eilanden zijn ook van mening dat de bewonersbelangen onvoldoende geborgd zijn. Ondernemers op de eilanden zien door de ernstige tekortkomingen in het programma van eisen, hun bedrijf in gevaar komen. In het programma van eisen ontbreekt het aan zekerheid, betrouwbaarheid en stabiliteit, waardoor toerisme en de aanvoer van diverse goederen risico lopen. Het terugverdienmodel in de geëiste investeringen in klimaat en duurzaamheid voor de in te zetten schepen zijn zodanig onzeker opgenomen in het bestek, dat dit een groot risico betekent voor toekomstig ondernemers. Het alleen maar consulteren is

niet voldoende, zeker gezien de ingebrachte op- en aanmerkingen vanuit de samenleving.

De klachten en tekortkomingen verdienen serieus aandacht. Vervolgens moet daarover actief worden teruggekoppeld aan de indieners, waarbij elk ingebracht aandachtspunt voorzien wordt van een onderbouwing waarom dat wel of niet is opgenomen of overgenomen. Het zomerreces moet hiervoor gebruikt worden, om te voorkomen dat deze consultatie uiteindelijk uitmondt in een grote teleurstelling voor alle betrokken partijen die het beste voorhebben om te komen tot een goede aanbesteding. We hebben nog ruim de tijd voordat de aanbesteding ingaat. Het beoordelen en verwerken van alle reacties is belangrijk om te komen tot een verantwoorde en toekomstbestendige aanbesteding. Daar mogen wij als Kamer best kort na het reces over spreken.

De huidige exploitanten maken zich zorgen over het toekomstige vaarwegprofiel. Het is onbegrijpelijk dat hiernaar nog een onderzoek loopt terwijl de concessie al wordt gestart. In 2028 loopt de concessie voor het onderhouden van de geul af. Dit heeft invloed op de komende concessie. Welke zekerheden zijn er dan nog voor de exploitanten om een exploitabele veerdienst te onderhouden? Ook de ingangsdatum van het verplicht geëlektrificeerd varen brengt de nodige onzekerheid met zich mee. Dit geldt niet alleen voor de ingangsdatum, maar ook voor het totale kostenplaatje. Wordt dit een investering in elektrificatie die vervolgens opgehoest moet worden door de reizigers? Ik zit me echt af te vragen of men bij het opstellen van het programma van eisen daadwerkelijk wist wat een veerboot die geëlektrificeerd moet varen kost. Ik zit me echt af te vragen of iemand op dat kantoor weleens heeft nagevraagd wat zo'n ding kost.

Over de kostenverhogingen gesproken: ook het toekomstige onderhoud van de havens scoort anders. Ook hier loopt de reiziger weer het risico op verhoging van de prijs van het vervoersbewijs. Dit brengt de mogelijkheid met zich mee dat er niet wordt ingeschreven. Deelt de Staatssecretaris de mening en conclusies van de PVV over de genoemde voorbeelden? Graag een antwoord hierop, als het even kan mondeling. Dit mag ook in de komende vergadering vlak na het reces. Dan neem ik alvast een voorschot.

Voorzitter. Tot slot de watertaxi. Ondanks vier aangenomen Kamermoties is er nog steeds een zwart gat voor de watertaxi. Is er ondertussen al overleg gepleegd en, zo ja, wat zijn de resultaten hiervan? Is de Staatssecretaris het met de PVV eens dat de watertaxi een plek verdient binnen de mobiliteit van en naar de eilanden, naast de veerboten? Het kan niet zo zijn dat ambtelijke molens het de watertaxi onmogelijk maken om op snelheid in het donker te kunnen varen. Het lijkt wel of de Staatssecretaris de urgentie van de watertaxi en de belangen van de eilandbewoners onvoldoende erkent, want anders zaten we na zo veel maanden niet met lege handen. Ik hoop van niet, maar anders is mijn vraag: deelt de Staatssecretaris deze conclusie?

Ik rond af, voorzitter, met: dank u wel; dit was het.

De voorzitter:

Dat was het. Ook dank aan u, meneer Boutkan, voor uw bijdrage. Dan geef ik het woord aan mevrouw De Vries. Zij spreekt namens de VVD-fractie.

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Het Waddengebied is voor mij een dierbaar gebied. Ik kom er graag en veel en het is fantastisch om daar te zijn. Ik hoop dat de Staatssecretaris dat op korte termijn ook gaat doen. Dan weet je ook dat de bereikbaarheid voor de Waddeneilanden cruciaal is. Het is gewoon de levensader, niet alleen voor de mensen die daar wonen, maar ook voor de ondernemers, en natuurlijk ook voor de toeristen. Ik sluit me graag aan

bij de vraag over de watertaxi, want ik denk dat die ook een heel belangrijk onderdeel daarvan is, naast de veerdiensten.

Dan kom ik bij de communicatie. Als ik terughoor wat de eilandbewoners en ondernemers daarover zeggen, dan is dat eigenlijk: er wordt veel gezonden en uitgelegd, maar er wordt eigenlijk niet echt geluisterd en gekeken wat daarmee gedaan kan worden. Ik hoop dat de Staatssecretaris dat wil gaan verbeteren en ik ben benieuwd hoe hij dat wil gaan doen. Ik sluit me ook aan bij het volgende. Mocht het nodig zijn en mochten de opmerkingen van zowel de bewoners als de Tweede Kamer de komende tijd niet goed verwerkt worden, dan gaan we er wat mij betreft in september nog een keer over debatteren.

In het programma van eisen vind ik ondernemers in die communicatie nog steeds ontbreken. Als je zegt dat de term «eilandbewoners en andere potentiële reizigers» de personen dekken die afhankelijk zijn van de verbinding, heb je er volgens mij niet veel van begrepen. Ik hoop echt dat dat aangepast wordt in het verhaal.

In de antwoorden op de feitelijke vragen staat nog steeds nadrukkelijk dat op tij varen een optie is voor Ameland. Wat ons betreft is dat het niet. Ik denk ook dat als de Staatssecretaris en de Minister daar straks mee terugkomen, ze dan toch wel een probleem hebben.

Dan de lengte van de concessie Waddenveren Oost. Ik denk dat de heer Grinwis daar straks ook het nodige over gaat zeggen. Er is een motie aangenomen. Ik zie dat de Staatssecretaris nog twijfelt, maar wij willen er toch echt voor pleiten om voor de concessie oost te gaan voor een korte concessie. We hopen dat daar op heel korte termijn duidelijkheid over komt.

Wat betreft de breedte en de diepte van de vaargeulen kan ik aansluiten bij wat eerder gezegd is. Wij vinden dat dat ook in het programma van eisen moet worden opgenomen. Je kan verwijzen naar het Nationaal Water Programma, maar waar slaat dat op? Dat ding loopt in 2027 af en de concessie begint pas te lopen vanaf 2029.

Dan de ondernemers en de vrachtvaart. Daar is veel onzekerheid over. Ik weet dat we dat niet kunnen regelen in deze concessie. Op West heb je ander vrachtvervoer, maar op Oost is dat niet het geval. Wij vinden eigenlijk dat goed gemonitord moet worden of er wel voldoende capaciteit blijft voor de vrachtvaart en of er als dat niet het geval is toch wel actie wordt ondernomen. Want ook daar geldt: als er geen eten gebracht kan worden met het vrachtvervoer, heb je toch ook wel een probleem.

De bewoners hebben nog een aantal punten aangeven: de kortingen voor de eilandbewoners, scholieren en sporters, evenals de overzetregeling voor auto's. Wij vinden het belangrijk dat de vaartijd en de vaarcapaciteit worden opgenomen in de concessie. Want je kan tien boten per dag hebben, maar als die maar tien mensen per keer kunnen vervoeren, dan heb je toch wel echt een probleem. We vinden ook dat de regeling voor spoedplekken beter moet. We zouden graag zien dat dat in nauwer overleg met de betrokken op de eilanden en de lokale overheden daar gaat gebeuren.

Over betaalbaarheid is al heel veel gezegd. Er was de opmerking over de eilanders en jongeren vanaf 21 jaar en studenten. Het lijkt mij ook logisch om daar wat meer mee te doen, want de ov-jaarkaart geldt hier ook niet. We vinden echt dat kostenverhogende eisen die ook onzekerheid geven voor de rederijen uit het programma van eisen moeten. De optie van elektrisch varen is natuurlijk fantastisch, maar die is ook kostenverhogend. Er wordt gezegd dat er een eerste financiële toets is gedaan en dat het geen kostenverhogende eisen zijn. Dat is natuurlijk niet waar. Ik moest er eigenlijk wel een beetje om lachen. Ja, het kaartje zal niet duurder worden, want de prijs van het kaartje ligt vast, maar de service zal uitgekleeft worden en dat vind ik uiteindelijk ook een kostenverhoging

voor de bewoners van de eilanden en voor de ondernemers daar. Dus wat ons betreft zou dat eruit moeten.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Grinwis namens de ChristenUnie. Het woord is aan u. En de interrupties doen we niet te lang.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Nee, nee, nee. Heel goed. Ik dacht «toch maar eens een vraagje», maar volgens mij beantwoordt mevrouw De Vries die al in haar laatste zin. De VVD wil dus gewoon de eis om elektrisch te gaan varen in de komende concessieperiode, zowel in West als in Oost, eruit hebben. Dus niet dat mocht er elektrisch gevaren gaan worden als het moment daar is, het dan moet worden gefinancierd aan de voorkant, bij het ontwerp van zo'n dubbel schip eigenlijk, uit het Klimaatfonds, zodat de betaalbaarheid niet in het geding is, maar gewoon sowieso niet. Begrijp ik het goed?

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Ik denk dat er veel te veel onzekerheid is over wanneer dat zou kunnen. Dat geeft ook weer onzekerheid voor de rederijen om te gaan inschrijven. Ik zou zeggen: mooie ambitie, laten we kijken hoe we de CO₂-reductie voor elkaar krijgen. Ik denk dat dit net een stap te ver is voor deze concessie en laten we daar gewoon naar kijken voor een volgende concessie, als het dan wel realistisch is. Ik vind een mislukte inschrijving en concessie eigenlijk ook heel slecht, moet ik eerlijk zeggen.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Het onderhoud van walinstallaties, de infrastructuur en haveninrichting wordt overgedragen aan de rederijen die gaan inschrijven, maar het budget gaat volgens mij niet mee. Dat vind ik heel onlogisch, want dat betekent weer, als het prijskaartje niet omhooggaat, dat de dingen die eromheen en extra gedaan kunnen, gewoon verminderd worden. Dus ik zou zeggen: Rijkswaterstaat heeft gewoon budgetten om dat te onderhouden en hevel die mee over.

Transparantieverplichtingen heb ik eerder al in een motie opgenomen. Ik vind dat nu echt nog te mager. Er wordt gezegd: we gaan door op de manier waarop het al gedaan werd. Ik vind dat echt te kort door de bocht. Tot slot. Eilanders en ondernemers willen meer zeggenschap en betrokkenheid. Ik zou denken: dat is een hartenkreet. Het is denk ik ook een hartenkreet vanuit de Tweede Kamer en zeker vanuit de VVD. Laten we dat serieus doen, serieus oppakken, zorgen dat die betrokkenheid en die zeggenschap er gewoon zijn en dat ook vastleggen.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Precies op uw tijd, mevrouw De Vries. Het woord is aan de heer Pierik namens de BoerBurgerBeweging.

De heer Pierik (BBB):

Dank, voorzitter. Eigenlijk wisten we vijftien jaar geleden al dat deze concessie eraan zou komen. We hebben een paar weken geleden een rondetafelgesprek gehad en daar zijn nog heel wat dingen genoemd als het gaat om omissies in het ontwerpprogramma van eisen en nu lijkt het dat we met stoom en kokend water alles erin moeten rammen. Ik wil eigenlijk voor de zorgvuldigheid van dit hele proces de Kamer wel in de positie brengen dat zij ook de zienswijzen die van de eilanden komen kan betrekken bij uiteindelijk het definitieve programma van eisen. Ik denk dat

het wat dat betreft heel goed is om na het zomerreces nog een keer opnieuw met de Kamer te praten over het programma van eisen. Ik ben blij met het betoog van de heer Soepboer, die betaalbaarheid, betrokkenheid en betrouwbaarheid zo ontzettend centraal stelt. Die drie b's zijn in dit dossier belangrijk, maar die drie b's zijn ook in andere opzichten vaak heel cruciaal. Dus wat dat betreft dank voor jouw inbreng. Voorzitter. Iedere hoek van het land moet bereikbaar zijn. Voor de Waddeneilanden is dat niet anders, maar de uitdagingen om de eilanden bereikbaar te houden zijn natuurlijk wel een stuk complexer, want uiteindelijk lopen de verbindingen van de eilanden naar het vasteland door UNESCO-Werelderfgoed heen en dat overbruggen kent uitdagingen, zeker gezien het feit dat getijden ook een rol spelen.

De enige echte verbindingen met het vasteland die de eilandbewoners hebben, zijn de veerverbindingen. Dat is een primaire infrastructuur om de leefbaarheid op peil te houden. Het zorgt ervoor dat jongeren naar school kunnen om zich te ontwikkelen, het zorgt ervoor dat zorgverleners naar de eilanden kunnen als dat nodig is en het zorgt ervoor dat ondernemers kunnen ondernemen. Veerdiensten zijn meer dan overtochten voor toeristen. Het is dan ook van groot belang de bereikbaarheid, de betrouwbaarheid en de betaalbaarheid – ik heb ze er echt in staan, terwijl ik nog niet wist wat de heer Soepboer ging vertellen – geborgd zijn, ongeacht verduurzaming of aanbestedingskeuzes. De levensader van de eilanden mag niet verstoord worden en onbetaalbaar worden. Vanuit dat opzicht hebben we een aantal vragen opgesteld.

Het nieuwe eisenpakket in het ontwerpprogramma van eisen is op meerdere punten zwaarder dan het huidige. Zo zijn er zware eisen voor elektrificatie, moeten de reders binnen een jaar een milieuplan opstellen en is er extra regeldruk. Daarnaast is het risico dat de huurprijzen van rijksinfrastructuur enorm gaan stijgen. De concessiehouder moet een omzetgerelateerde vergoeding van 6,85% tot 7,25% afdragen voor commerciële activiteiten. Bij groeiende commerciële activiteiten en kostenverhogingen kunnen deze bedragen fors oplopen. Verduurzaming is een kostbare exercitie voor reders. Het geld dat daarvoor nodig is, moet komen uit commerciële activiteiten of hogere tarieven voor gebruikers. Dit ontmoedigt de bereidheid om te investeren. Daarnaast zorgt het ervoor dat de cruciale levensader van bewoners nog duurder zal worden. Dat zien wij liever anders.

Vandaar de volgende vragen. Is er een impactanalyse gemaakt op het nieuwe programma van eisen, als het gaat om de exploitatie en tarieven? Is het mogelijk om extra kosten voor rederijen «plafonneerbaar» te maken of tijdelijk aan te passen bij ingrijpende verduurzamingsinvesteringen die geen extra winst kunnen opleveren, maar voortkomen uit rijksbeleid? Vanaf wanneer moet er elektrisch gevaren worden? Wanneer gaat de verplichting van het programma van eisen in? Hier bestaat veel onduidelijkheid over, dus ik ben heel benieuwd in hoeverre dit besproken is met de reders. Zonder concreet jaartal kan het immers onmogelijk zijn voor een reder om een investeringsplan te maken. Kan de Staatssecretaris ook aangeven hoe belangrijk hij betrokkenheid van eilandbewoners en de eilandondernemers vindt bij de concessieverlening? De heer Soepboer refereerde al aan een motie die breed aangenomen is. Die betrokkenheid vindt ook de BBB-fractie cruciaal.

Voorzitter. We krijgen van meerdere reders te horen dat er veel onduidelijkheid bestaat over de vaargeul.

De voorzitter:

U moet naar een einde gaan, meneer Pierik. U bent al door uw tijd heen. Dus nog twee zinnen.

De heer Pierik (BBB):

Dan doe ik nog twee zinnen, over de vaargeul. Die is ook al aangestipt door de heer Soepboer en mevrouw De Vries. Is de Staatssecretaris het met de BBB-fractie eens dat de vaargeul een zeer wezenlijk punt moet zijn in het programma van eisen en kan de Staatssecretaris inzicht geven in het tijdspad dat doorlopen moet worden in het proces om te komen tot het vaststellen van de toekomstige vaargeul en de vaargeulprofielen? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Ik moet vandaag echt iets strenger zijn op de spreektijd, omdat die op basis van de zetelverdeling is bij een notaoverleg. Dus excuus, meneer Pierik. Maar uw laatste vraag is volgens mij goed doorgekomen bij de Staatssecretaris. Dan geef ik nu het woord aan de heer Grinwis namens de fractie van de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Ik voel de druk al van de spreektijd. Nou ja, het is helder. Allereerst nog felicitaties aan de Staatssecretaris. Goed dat hij hier zit en goed dat hij gisteren op de Wadden was of in ieder geval in Friesland, niet op de Wadden. Deze zomer dan een aantal dagen naar de Wadden. Dat is mijn dringende tip.

Voorzitter. Waar ben je zonder vervoer? Nergens. Althans, dat valt best mee als je aan de wal woont, zoals ik, maar niet als je op een van onze prachtige Waddeneilanden woont. De Waddenveren zijn niet minder dan de levensader voor de bewoners van deze eilanden en voor hen die wonen aan gene zijde, maar wel werken op de eilanden. Een levensader die heel diep en heel persoonlijk in de levens van de bijna 11.000 inwoners van de vier oostelijke eilanden ingrijpt. We hebben het over de concessie Waddenveren West en de concessie Waddenveren Oost. Met die levensader mag je niet gokken en dat gokken dreigt nu wel, zeker voor Ameland en de concessie Oost. Het is volstrekt onhelder hoe daar de toekomst er qua bevaarbaarheid uit komt te zien. Er moet nu iedere dag gebaggerd worden om te kunnen varen en de concessie hiervoor loopt af in 2028. Een vraag tussendoor: wat doet de Staat na 2028 eigenlijk aan geulonderhoud?

Op één fractie na heeft de hele Kamer een motie aangenomen die tegen het Rijk zegt: bezint eer ge begint, kom met een tussenconcessie zolang je nog niet echt weet wat je gaat doen. Een niet-gokkenmotie dus, breed ondertekend en ook breed aangenomen. Collega De Vries refereerde er al aan. Voor iedereen is het spannend. Kan de Staatssecretaris de Kamer schetsen hoe hij deze motie uitvoert, inclusief de tijdlijnen? En geen misverstanden: in een programma van eisen voor een tussenconcessie kunnen ook verbeteringen worden geëist voor de reizigers en duurzaamheidseisen worden gesteld in de vorm van een hogere CO₂-reducties als de Staatssecretaris dat wenst. Het kan allemaal. Ik was dan ook niet onder de indruk van de tegenargumenten in de beslisnotitie van de overigens eerbare ambtenaren.

Voorzitter. Het eerste wat je als reder moet weten als je een vaarverbinding wilt aanbieden, is wat je vaarwater wordt. Anders kun je immers ook geen schip ontwerpen. De recent gestarte MIRT-verkenning kan alles nog overhoopgooien. Kan de Staatssecretaris de Kamer garanderen dat hij bij een aanbesteding van welke concessie dan ook een eenduidig gedefinieerd vaarwegprofiel onderdeel laat zijn van het programma van eisen en wil hij dit qua onderhoud ook garanderen?

Dan de betaalbaarheid. Terecht schrijft de Staatssecretaris voor dat tarieven begrensd zijn. Prima, een eerste belang voor inwoners en reizigers. Maar ondertussen vraagt u nogal wat. Allereerst wordt zomaar tussen neus en lippen door aan de vervoerders gevraagd om het hele onderhoud van de havenfaciliteiten, de aanlandinrichtingen, de rijbruggen en noem maar op over te nemen. Wij nemen aan dat dit geen vraag om

gratis bier is. Wij nemen aan dat alle middelen die het Rijk hier nu aan spendeert overgaan naar de partijen die dan het onderhoud moeten gaan uitvoeren.

Voorzitter. Ten slotte dit. Heel Nederland en ook wij zijn trots op ons UNESCO-Werelderfgoed, de Wadden. Niets is ook logischer dan een qua milieubelasting zo optimaal mogelijke veerverbinding voor de Wadden, voor het klimaat. In het programma van eisen vraagt u heel begrijpelijk – op zich welkom dus – om de mogelijkheid van emissieloos varen, bijvoorbeeld door nieuwe schepen zo te ontwerpen dat je ze elektrisch kunt laten varen zodra elektriciteit aan de wal beschikbaar is. Dat is met de nog jarenlange netcongestie geen sinecure.

De voorzitter:

Komt u tot uw laatste vraag?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Dat betekent twee boten in één qua ontwerp, terwijl de betaalbaarheid niet in het gedrang mag komen. Het kaartje mag niet duurder worden. Hoe gaat de Minister dit ondersteunen? Uit welke fondsen komt er geld beschikbaar? Kan hij garanderen ...

De voorzitter:

U bent echt door uw tijd heen, meneer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

... dat deze ingreep met zijn visie gepaard gaat?

Dat is denk ik het slot van mijn bijdrage in de eerste termijn. Dank.

De voorzitter:

Dat denk ik ook. Dank voor uw bijdrage, meneer Grinwis. Ik zie dat er nog een interruptie is van de heer Boutkan van de PVV-fractie.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik geef misschien de heer Grinwis toch nog wat spreektijd op deze manier. Ik hoorde de heer Grinwis iets zeggen over een vaartuig geschikt voor twee modaliteiten om te kunnen varen. Is de heer Grinwis zich ervan bewust dat dat een enorme extra kostenpost met zich meebrengt? Zou het niet handiger zijn om in de aanbesteding gewoon een bepaalde datum te noemen waarop men over zou moeten gaan tot die elektrificatie?

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ja. Ik ben het met de heer Boutkan eens dat het nu veel te onzeker is. Stel dat je als Rijk de randvoorwaarden van de opgeloste netcongestie in 2035 kunt bieden. Dan zou ik me kunnen voorstellen dat je, zoals ook in het rondetafelgesprek aan de orde kwam, opschrijft «2035 plus of min één jaar», zodat het heel helder is. Voor de tussenconcessie, die ik bepleit, betekent dat dus dat je geen elektrisch varen eist. Dat eis je dan in de concessie die daarop volgt. Laat dat duidelijk zijn. Er zit wat mij betreft dus een onderscheid tussen West en Oost.

De voorzitter:

Helder. Dan vraag ik de heer Soepboer om het voorzitterschap even van mij over te nemen.

Voorzitter: Soepboer

De voorzitter:

Ik heb elf jaar in het onderwijs gewerkt. Ik heb niet de voltallige commissie nodig om mij op de spreektijd te wijzen. Ik ben streng van nature, edele

ambtgenoten. Ik aanvaard het voorzitterschap graag, meneer De Hoop. En als de commissie tot bedaren is gekomen, dan geef ik u graag het woord en dan kunt u aan uw inbreng beginnen. De heer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ja, voorzitter. Ik ben net uit het onderwijs, dus wat dat betreft: ik hoop me een beetje te gedragen.

Voorzitter. Zonder de Waddenveren geen Waddeneilanders. We praten erover omdat het een overheidstaak is om de bereikbaarheid van de eilanden te garanderen, want iedereen in Nederland heeft recht op goede bereikbaarheid. Dat is de eerst opdracht. We besteden die opdracht en uitvoering uit aan commerciële bedrijven die in ruil voor een monopolie gaan varen onder onze voorwaarden: frequentie, prijs, duurzaamheid, veiligheid. Wij vullen dat hier met elkaar in. We moeten ook voorwaarden bieden, zodat rederijen kunnen doen wat wij van ze vragen: kadefaciliteiten, vaargeulen, walstroom et cetera.

Voorzitter. Elke vergadering weer vraagt mijn fractie om een duidelijke en heldere volgorde in het proces rond die nieuwe aanbesteding. Voor mijn gevoel zijn we nog steeds op precies hetzelfde punt als een jaar geleden en dat is jammer. We vragen de rederijen om een bod te doen op een dienst waarvan belangrijke voorwaarden nog steeds niet zijn ingevuld en vrijwel zeker nog gaan wijzigen: Holwerd of Ferwerd, wat is de maximale vaardiepte, wat is de verkeersvraag van auto's en vrachtwagens, wanneer gaan we over op elektrisch varen en wat voor schip is daarvoor nodig? Voor eilanders is het van groot belang te weten hoe laat de laatste boot vertrekt en wat een overtocht voor een gezin gaat kosten, maar dat kunnen we pas invullen als we weten waar we boot vertrekt, hoe we de vaargeul gaan onderhouden en of er überhaupt een boot is. Want die technische eisen qua diepgang en aandrijving bepalen wel wat kan en wat dat dan kost. Dat weten we nog niet en de rederijen ook niet. Vorige week bij de rondetafel bleek dat nog. Ze kunnen nog geen bod doen als niet duidelijk is wat wij met elkaar vragen. Mijn fractie vraagt hier al langer om, maar we zien dat we toch weinig zijn opgeschoten. Dat kunnen we deze Staatssecretaris moeilijk kwalijk nemen, maar de vorige bewindspersoon had daar wel al stappen op kunnen en misschien wel moeten zetten.

Dat het anders moet dan het nu gaat, staat voor mijn fractie vast. Het basisuitgangspunt is hoe dan ook een betaalbare en betrouwbare verbinding met de eilanden. Dat blijft vooropstaan. Maar we moeten ook decennia vooruitkijken. Afgelopen maandag nog presenteerde de Waddenacademie de Staat van de Wadden. Op 238 indicatoren wordt getoetst of het goed gaat en wat er beter moet. Nou, het gaat niet goed. Op twee derde van de indicatoren scoorden we slecht of onzeker en op slechts 32% goed of stabiel. De helderheid van het water, de sedimentatie en slib zijn enorm belangrijk voor de gezondheid van het Wad. Dat betekent dat we op een gegeven moment een einde moeten maken aan het permanent diep baggeren van de vaargeul tussen Holwerd en Ameland. Daar moet een duurzame oplossing komen die met zo minimaal mogelijk ingrijpen een frequente verbinding kan garanderen. En dat moet niet alleen voor het behoud van de natuur, maar ook om de kosten in de hand te houden.

We hebben tot nu toe gezien dat er vanuit het ministerie niet zo heel veel creatieve en innovatieve oplossingen zijn. Meer baggeren of minder varen lijkt eigenlijk de enige keuze en beide zijn niet acceptabel genoeg. En als we kiezen voor Ferwerd moet ook op een gegeven moment weer tot in de eeuwigheid gebaggerd worden. Een kortere route weliswaar, maar ook de baggeraars durven niet te voorspellen – dat hoorden we vorige week ook – wat dat aan volumes gaat vragen. Ik had gehoopt op meer opties dan deze, maar zelfs deze zijn nog niet uitgewerkt. Dat maakt dat wij als we vooruitkijken zien dat er problemen zullen blijven bestaan.

De voorzitter:

Dank u wel. Er is een interruptie van mevrouw De Vries, VVD.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Mooie woorden over de waarde van het gebied. Ook belangrijk dat er gewoon gewoond, gewerkt en geleefd kan worden natuurlijk. Volgens mij is de heer De Hoop dat met mij eens. De vorige keren was er wat onduidelijkheid over het standpunt van GroenLinks-PvdA over het op tij varen. Voor de natuur zou dat misschien wel heel gunstig zijn, maar voor de eilanders natuurlijk heel slecht. Het zou onze voorkeur niet hebben. Ik ben wel benieuwd waar GroenLinks-PvdA nu staat op dat punt.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dat heb ik gezien. Ik heb het debat toen ook gevolgd. Mevrouw De Vries heeft toen ook gezien dat wij uiteindelijk voor een motie hebben gestemd die zei: nee, dat op tij varen willen we niet. Laat ik wel zeggen dat ik denk dat het een worsteling is en dat we moeten kijken hoe we die bereikbaarheid op orde kunnen houden zonder dat we de Wadden te veel schade berokkenen. Maar het op tij varen raakt de bereikbaarheid te hard, vindt mijn fractie, om dat te willen. Dat is ook waarom wij, ondanks het debat dat toen plaatsvond, de afweging gemaakt hebben om de motie te steunen – ik geloof dat het de motie-Soepboer was – en om dat niet als uitgangspunt te nemen, omdat ik mij realiseer hoe dat de bereikbaarheid van de eilanden raakt.

De voorzitter:

De heer De Hoop vervolgt zijn betoog.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Over de diesel. Bij het vorige debat Wadden was de vorige Minister er nog helemaal niet happig op om na te denken over elektrificatie. Er was geen stroom, er was geen plan en dus was er geen toekomst. Toen kwam Minister Hermans bij de Voorjaarsnota opeens met een zak geld voor elektrificatie van Waddenveren en de walinfra. Daarvoor hebben we zelfs de drinkwaterbelasting verhoogd. Ja, helemaal prima natuurlijk, maar er is nog geen plan voor diezelfde Waddenveren om dat op korte termijn te doen. Al het voorwerk uit het Programma naar een Rijke Waddenzee uit 2021 en uit de Green Shippingafspraken uit 2020: wat is daarmee gedaan? Waarom is dit niet tijdig voor deze aanbesteding omgezet? Hoe gaan we nu verder?

Wat ik niet vind kunnen, is dat we tot 2045 fossiel blijven varen en baggeren. De CO₂- en stikstofemissies moeten zo snel mogelijk naar nul, dus is er een plan met een tijdpad nodig. Dat ligt er gewoon nog niet. Dat had de basis moeten zijn voor een nieuwe aanbesteding. Mijn fractie zal ook voorstellen om vandaag met elkaar die ambitie op 2035 te zetten. De eis tot elektrificatie, een totale vanzelfsprekendheid, wordt nu een majeure ontwikkeling, die ons en de rederijen dwingt om ergens in de komende tien jaar alles te gaan heronderhandelen wat we nu afspreken. We gaan een contract afsluiten waarvan we nu al weten dat we het moeten gaan openbreken. Ik vind dat slecht bestuur. Het is overigens ook heel duur, want als wij het contract moeten openbreken, moeten wij daar ook weer voor betalen met elkaar.

Voorzitter. Ik zie dat mevrouw De Vries een interruptie heeft en ik kwam toch al tot een punt.

De voorzitter:

Dat is heel mooi. Ik wou u inderdaad even tot een punt laten komen. De heer Grinwis gaat, denk ik, even naar een ander debat; die verwachten we zo terug. Een interruptie van mevrouw De Vries.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Als ik de heer De Hoop goed beluister, dan zegt hij eigenlijk: zet nu vast dat er in 2035 elektrisch gevaren wordt. Dat klinkt misschien aantrekkelijk, maar de vraag is wel of het haalbaar is en ook of het betaalbaar is tegen die tijd. Er komen signalen dat de onduidelijkheid over wat het precies betekent, ervoor zorgt dat partijen misschien niet gaan inschrijven. Waarom wacht u niet gewoon tot de concessie afgelopen is? Want je zit nu midden in een concessie. Er is geen oplossing voor de majeure ontwikkelingen en wat dat dan precies betekent. Het risico ligt bij de rederijen. Ik vind dat nog steeds een vaag begrip, dus de vraag is hoe u daarnaar kijkt.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Maar het andere uitgangspunt is dan dus pas 2045 en dat vind ik echt heel erg laat. Als ik dan zie dat het nodig is om met CO₂- en stikstofemissies een slag te maken, ook als het gaat over de Waddenveren, dan vind ik dat wij met elkaar moeten kijken hoe we eerder een eis kunnen stellen. 2035 is tien jaar verder. Ik denk dat daar heel goed op te anticiperen is als we daar nu duidelijkheid over bieden. Het is een richting. Je kunt daar natuurlijk afwijkmogelijkheden voor bedenken. Maar als we daar op dit moment niet voor kiezen, dan wordt het 2045 en dat vindt mijn fractie echt te laat. Als je niet nu een richting geeft, dan weten de rederijen ook niet waar ze aan toe zijn. Dat is waarom ik die voorzet doe. Als ik vanuit het ministerie hoor «maak er 2037 van» of «maak er 2032 van, want dat vinden we wel realistisch», dan wil ik daar best over praten, maar die 2045 vind ik echt te ver weg.

De **voorzitter**:

Mevrouw De Vries met een vervolgvraag.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Wat ik het ingewikkelde vind van elektrisch varen, is dat het middel een doel op zich wordt. Ik ben ook voor het verminderen van de CO₂-uitstoot, maar de vraag is of je dat per se nu al via elektrisch varen zou moeten doen. Ziet de heer De Hoop daar ook nog ruimte voor of zegt hij: nee, het moet per se elektrisch zijn en dat is de enige optie? Ik vind het ingewikkeld, want het doel is eigenlijk CO₂-reductie.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Voor vervoer over het water vind ik elektrisch via walstroom de meest logische vorm om de CO₂-uitstoot te doen afnemen. We zien ook dat Minister Hermans met een pakket is gekomen en dat dit de richting is binnen de maritieme sector, dus als je die route kiest, is elektrisch daarvoor het meest logisch. Dat is inderdaad wel de richting waarin mijn fractie denkt.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Maar bent u dan ook bereid om ... Want we zitten nu natuurlijk met netcongestie en het oplossen van de problemen daarmee. Dan moet je gaan prioriteren. De vraag is dan: is deze elektrificatie, terwijl je ook gewoon op een andere manier kan varen, belangrijker dan woongebieden en bedrijven kunnen aansluiten en dat soort zaken? Ik vraag me af of de heer De Hoop voldoende heeft overzien wat daar de gevolgen van zouden kunnen zijn, ook binnen een provincie als Fryslân.

De **voorzitter**:

Dat was de laatste interruptie van mevrouw De Vries. Daar gaat meneer De Hoop nog antwoord op geven, en daarna gaan we naar meneer Boutkan.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik ben het met mevrouw De Vries eens dat we op dit moment heel grote problemen hebben met de netcongestie. Maar ik zou er ook voor willen waken dat wij ons daarachter verschuilen om dingen die nodig zijn niet te doen. Het is tien jaar ver weg. Ik hoop dat we dan met elkaar een oplossing hebben gevonden. Laten we wel wezen: het is wel door een gebied dat UNESCO-erfgoed is. Daar willen we volgens mij heel zuinig op zijn. Daar wil je zo weinig mogelijk uitstoot. Zoals ik al zei, doe ik een suggestie voor 2035, maar zit ik daar niet geharnast in. Ik zou het wel jammer vinden als we het pas in 2045 zouden doen. In dit debat ben ik op zoek naar hoe we dit eerder met elkaar kunnen doen.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik ben blij dat meneer De Hoop bereid is om, zoals mevrouw De Vries net ook voorstelde, te kijken naar de datums en dergelijke. Ik hoorde hem aan het begin iets zeggen over die diesel en de verhoging van de drinkwaterbelasting om de elektriciteit te kunnen realiseren. Met dat laatste was ik natuurlijk al helemaal niet blij, maar goed. Er is natuurlijk meer in de maritieme sector dan alleen maar het woord «diesel». Is de heer De Hoop dan ook bereid om eens te kijken wat de mogelijke alternatieven zijn om toch niet zo strak naar die datum te gaan, waardoor we met z'n allen naar een flexibele oplossing kunnen waarbij we oog hebben voor het gebied, de ondernemers en noem het maar op? We hebben hier met z'n allen zo'n beetje het hele scala voorbij horen komen. Is de heer De Hoop daartoe bereid?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik vond het ook heel onverstandig dat de PVV-bewindspersonen kozen voor die drinkwaterbelasting om die kosten te dekken. Ik wil heel graag dat we voor 2045 zo weinig mogelijk uitstoot hebben bij de Waddenveren. Als daar andere mogelijkheden voor zijn, dan valt daar met mijn fractie over te praten. Ik wil ook tegen de andere collega's zeggen: het staat nu vast op 2045, en ik hoop dat u met mij meedenkt over hoe we dat eerder kunnen doen. Ik zou het namelijk heel jammer vinden als de conclusie van dit debat en dit programma van eisen is dat we voor 2045 niks doen op dat vlak. Ik denk dat we dat ons niet kunnen veroorloven. Dat is twintig jaar verder weg. Ik hoop toch dat de ambitie van deze commissie iets hoger ligt.

De **voorzitter**:

Ik kijk even rond.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dan kom ik toch terug op inmiddels toch een van mijn stokpaardjes: haalbaar, betaalbaar en realistisch. Dat zal dan ook het uitgangspunt zijn. Ik kijk schuin over de heer De Hoop heen naar de Staatssecretaris. Ik hoop dat hij daarin meedenkt en dat in die uiteindelijke concessie ook meeneemt. Ik denk dat we er met z'n allen wel uit komen, ook met degenen die zich gaan inschrijven, als zij weten waar de Kamer naar vraagt. Is de heer De Hoop dat met mij eens?

De **voorzitter**:

Ik wou al zeggen! Ik hoorde geen vraag, maar die kwam alsnog. De heer De Hoop, bent u het daarmee eens?

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ja. Sterker nog, hoe eerder wij met elkaar een datum bepalen waarop dat moet, hoe haalbaarder het wordt. Daar kunnen de rederijen zich op instellen en daar kunnen ze op anticiperen. Dat was ook een vraag die wij in het rondetafelgesprek kregen: los van de keuzes die je maakt, zorg in

ieder geval voor duidelijkheid, zodat we de benodigde investeringen kunnen doen die daartoe moeten leiden. Ik denk dat dit wel duidelijkheid zou kunnen bieden. Misschien kunnen we er toch met elkaar uit komen.

De voorzitter:

Ik kijk even rond of er nog behoefte is aan een vervolgvraag.

De heer Pierik (BBB):

Ik vind het toch wel een interessant thema. Ik zoek ook even waar de ruimte zit bij de heer De Hoop als het gaat om de emissiereductie, die wij met z'n allen willen bewerkstelligen. Ik vind eerlijk gezegd de focus op elektrisch een beetje te zwaar. Ziet de heer De Hoop ook nog alternatieven? Zit hij heel erg vast aan elektrisch? Het gaat natuurlijk om een tijdspanne van tien jaar. Er zijn allerlei nieuwe technologieën in ontwikkeling. We hebben bijvoorbeeld te maken met biobrandstoffen. Er zijn alternatieven om te komen tot die emissiereductie. Ziet de heer De Hoop die ook, en wil hij die meewegen?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

De vorm maakt mij niet eens zo gek veel uit. Het gaat mij erom dat we hopelijk in 2035 op een schone manier de overtocht kunnen maken. Als het met elkaar lukt om met innovatieve ideeën te komen om dat te kunnen doen zonder dat dat elektrisch is zodat we de netcongestie ergens anders voor kunnen gebruiken, zoals mevrouw De Vries ook schetste – ik denk dat dat voor woningbouw en andere zaken ook heel belangrijk is – heel graag. Heel graag. Maar het uitgangspunt om schoon over de Waddenzee te kunnen in 2035, is wel het doel van de GroenLinks-Partij van de Arbeid-fractie. Ik denk dat de collega's zich daar wel iets bij kunnen voorstellen.

De voorzitter:

Ik kijk rond. Er is geen behoefte aan een vervolgvraag. Er was alleen een onderonsje. Dan gaan we terug naar de heer De Hoop. Dan kan hij zijn betoog vervolgen.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Het doel is natuurlijk ook dat we het contract niet tussentijds moeten openbreken, zodat het niet wederom heel veel kost.

Voorzitter. Ik wil me aansluiten bij de opmerkingen over de watertaxi. Ik vind ook echt dat er duidelijkheid moet zijn. Ik kan mij een aantal moties van de heer Pierik herinneren. Ik heb er geloof ik zelf een tijd geleden ook wat moties over ingediend. Ik vond het betoog van burgemeester Stoel afgelopen week op dit punt zeer ontroerend en heel erg duidelijk maken hoe belangrijk het is dat het op orde is in noodsituaties en op de momenten die ertoe doen. Geef de eilanders de zekerheid dat als het echt nodig is, zij die overtocht kunnen maken. Dat is mijn oproep aan de Staatssecretaris. Als het gaat over de korting voor eilanders en de scholieren, sluit ik me aan bij de eerdere opmerkingen in de commissie. Ook hebben wij daar nog een motie over met collega Soepboer. Voorzitter, concluderend. De eilanders hebben recht op goede bereikbaarheid. Dat is voor mijn fractie echt het uitgangspunt. Maar we moeten ook streven naar een zo gezond mogelijke Waddenzee. Ik zou willen dat we met elkaar op beide punten echt stappen kunnen zetten binnen deze concessie.

Dank.

De voorzitter:

Fantastisch binnen de tijd, meneer De Hoop. Zo moet het dus! Ik geef u dan ook het voorzitterschap graag terug.

Voorzitter: De Hoop

De voorzitter:

Dank, meneer Soepboer. Ik kijk naar de Staatssecretaris. Hoelang heeft hij nodig voor de voorbereiding van de beantwoording? Twintig minuten. Dan schorsen wij tot 19.05 uur. Dan zien we u weer terug.

De vergadering wordt van 18.47 uur tot 19.06 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen de vergadering. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor zijn eerste termijn. Ondertussen krijgt hij nog even koffie en zet hij de boel klaar. Maar als het goed is, geef ik het woord nu aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Aartsen:

Voorzitter. Dank voor de enorme betrokkenheid bij dit onderwerp. Dat zegt volgens mij wel iets over hoe belangrijk dit onderwerp ook voor uw Kamer is. De veerdiensten naar de Friese Waddeneilanden zijn onmisbaar voor de bewoners en de bezoekers van die Waddeneilanden. Dat heb ik gisteren zelf mogen ervaren bij mijn eerste werkbezoek aan Friesland en helemaal over dit onderwerp. Ik dacht daar goed aan te doen, maar Friezen zijn niet heel snel tevreden te stellen. De kop bij Omrop Fryslân was vanmorgen dan ook: de Staatssecretaris is nog nooit op een Waddeneiland geweest, maar gaat er wel over. De lat ligt hoog. Dat gaan we vandaag proberen goed te maken. Ik kan nu natuurlijk niet anders dan een keer langsgaan op een Waddeneiland. Ik zal u niet verklappen dat er een dubieus VVD-clubje is, waarvan één lid hier vandaag in de Kamer aanwezig is, dat ieder jaar met z'n allen naar de Waddeneilanden gaat. Ze proberen me al vele jaren te strikken om mee te gaan. Ik vrees met grote vreze dat ik mijn verzet moet staken en eind augustus misschien meega. Ik kijk daar enorm naar uit, want ik ben enorm gecharmeerd geraakt van de verhalen die ik gisteren heb gehoord.

Dat is wel goed, want mijn overtuiging is wel geworden dat die Waddeneilanden geen openluchtmuseum zijn, geen attractie waar je naartoe kan, geen natuurreservaat waar je mooi op bezoek kan en weer weg kan. Daar wonen mensen, die daar vaak al heel lang wonen. Die mensen hebben familie, vrienden, werk, sociale interesses, activiteiten, hobby's. Er zijn ook ondernemers. De Waddeneilanden moeten dus daarop worden ingericht. De veerboten zijn wat dat betreft een levensader. Dat is zo'n woord dat we dan heel makkelijk gebruiken, maar het verhaal dat ik gisteren hoorde over het jaar 2023 ... Ik had al meegekregen dat er toen iets was met de dienst. Maar ik hoorde hoe dat op zo'n eiland, in zo'n gemeenschap, wordt beleefd. Dat raakt mensen. Dat raakt gemeenschappen, families, gezinnen. Mensen hebben daar nog steeds heel veel pijn van. Ik vond het heel indrukwekkend om te horen. Het raakte mij om te zien dat zoiets, wat dan op je Haagse bord komt, in de zin van «er was een dienstwijziging en dat hebben we zo en zo gedaan», zo'n impact heeft op zo'n gemeenschap. Het raakte mij dat mensen tot op de dag van vandaag geëmotioneerd vertellen over wat er in die periode is gebeurd en dat dat toch wel wat krassen heeft opgeleverd. Ik denk dat het goed is om te blijven beseffen dat we hier bevoegd zijn om daarover te mogen beslissen, maar dat we dat zeker met inspraak en betrokkenheid van de gemeenschap en de bewoners moeten doen. Ik ben heel blij dat we daar vandaag met uw Kamer over mogen spreken.

In 2029 lopen de huidige vervoersconcessies af. Om ervoor te zorgen dat vanaf die periode een goede en betaalbare bereikbaarheid wordt gegarandeerd, moeten wij nu als IenW die stappen zetten. Ik zie het toch ook als een enorme balanceeract. Er zijn tal van belangen, waar we in mijn ogen allemaal een klein beetje aan moeten voldoen. Het allerbelangrijkste belang is dat van de eilandbewoners, voor wie het betaalbaar moet

zijn, voor wie de inspraak goed geregeld moet zijn en voor wie de bereikbaarheid goed georganiseerd moet zijn. Maar we moeten natuurlijk ook rekening houden met de belangen van de ondernemers. We moeten ook rekening houden met de belangen van de reders. We hebben ons ook nog aan spelregels te houden ten aanzien van Europese aanbestedingsvoorwaarden. De ene keer vinden we dat hartstikke leuk omdat het goed is voor onze economie, maar op andere momenten levert het misschien spanningen op. Ik noem ook de natuur en de ambities op het gebied van klimaat. Dat zijn allemaal belangen die we op een redelijke manier – dat is in ieder geval de koers die ik probeer te gaan varen op dit dossier – in balans proberen te houden: niet te veel de ene kant op, niet te veel de andere kant op, begrip hebben en kijken wat je kan doen. Zo proberen we op dit dossier een stap verder te komen.

We hebben op 12 mei het ontwerpprogramma van eisen met uw Kamer gedeeld. Daar hebben we ook een aantal vragen over beantwoord. Er is al goed geluisterd bij dit ontwerp. Er zijn ook een aantal sessies geweest van mijn ambtenaren, zowel op de wal als op de eilanden. Ik benadruk hier nog maar eens dat dat op beide plekken heeft plaatsgevonden. Wij hebben geprobeerd om die inbreng zo goed als mogelijk te vertalen, waarbij we steeds kijken wat de randvoorwaarden zijn in het fysieke domein, het juridische domein en het financiële domein.

Nog los van de inhoudelijke zaken is het belangrijk dat we er een succesvolle concessie van maken. Ik denk dat dat belangrijk is. Het moet aantrekkelijk zijn om in te schrijven, dus aan de ene kant moeten we rekening houden met de belangen. We moeten ook oppassen dat we het niet te veel optuigen, want het moet nog wel aantrekkelijk zijn voor mensen om erop in te schrijven. Het moet een succes zijn. Dat is niet omdat we per se aan die regeltjes willen voldoen. Als we daar niet aan voldoen, hebben we daarna weer een probleem. Ik noem de concessie van de NS. Je wilt niet dat er gedoe ontstaat rondom zo'n concessie. Dat moet wel allemaal in één keer goed gaan.

Ik wil nu een aantal vragen langslopen. Laat ik gewoon eens beginnen met de inspraak, want ik denk dat dat een heel belangrijk onderwerp is. Het kwam gisteren ook naar voren: mensen willen betrokken zijn hierbij. Ik merk dat mensen er veel begrip voor hebben dat misschien niet altijd alles kan. Als je met mensen spreekt, merk je dat ze heel goed snappen dat iets soms wel kan en dat het soms misschien genuanceerd ligt, maar mensen willen serieus genomen worden. Dat was voor mij in ieder geval een argument om mijn agenda om te gooien en gisteren naar het noorden af te reizen om die gesprekken te voeren. Maar het betekent niet alleen de inspraak van de mensen daar, maar ook de inspraak van uw Kamer. Ik heb u goed gehoord. Ik ben blij dat we vandaag over dit punt kunnen spreken, want ook deze punten kunnen wij allemaal weer – ik zal zo nog een aantal toezeggingen doen – meenemen in de concessie. Ik heb u duidelijk gehoord. U zegt: ik wil graag met u spreken over die concessie. Ik ben dus van harte bereid om dit nog terug te leggen in uw Kamer. Ik heb daarbij wel een verzoek, namelijk of dat dan echt wel begin september zou kunnen. Misschien kunnen we het al gelijk de eerste week bij de kop pakken. Daar gaat u natuurlijk over, maar het helpt wel bij alles wat er speelt als we niet te veel tijd verliezen. Maar ik wil voorstellen dat ik het gewoon netjes bij uw Kamer terugleg, waarna we een goed debat met elkaar kunnen voeren.

De inspraak gaat ook breder. Ik noemde net al 2023 met de forse wijziging van de concessie en het verzoek aan de concessieverlener, het Ministerie van IenW. Ik heb ook heel duidelijk van de bewoners, van de burgemeester en van de gemeente gehoord dat zij, ondanks alle goede gesprekken en de nauwe contacten met het ministerie, een formele plek missen op het moment dat er een «majeure ontwikkeling» is, zoals we dat juridisch noemen. Ik zeg uw Kamer dus graag toe dat wij in de definitieve concessie zullen opnemen dat er een zwaarwegend adviesrecht komt voor

decentrale overheden over het vervoersplan – wettelijk zijn we dat ook verplicht voor consumentenorganisaties – en een adviesrol bij wijziging naar aanleiding van eventuele majeure ontwikkelingen. Dan is er niet alleen een betrokkenheid richting de reder, maar ook een goede betrokkenheid voor de decentrale overheden richting ons als concessieverlener. Datzelfde punt van inspraak wil ik graag toezeggen ten aanzien van de klantenpanels. De ondernemers zijn daar nu in geborgd. Ik hoop hiermee ook tegemoet te komen aan de motie van de heer Pierik. Ik zou het onverstandig vinden om de ondernemersvereniging apart te noemen. Als we één vereniging apart gaan noemen in het kader van adviesrecht, dan moet ik dat straks ook voor natuurverenigingen of andere typen verenigingen gaan doen. Voor je het weet, heeft dan iedereen adviesrecht. De klantenpanels zijn, zoals we ook op andere eilanden hebben gezien, een middel dat goed kan functioneren. Ik begreep dat de eerste op 12 mei is geweest op Ameland. Het is mooi om dat wat kracht bij te zetten, zodat we ook de klantenpanels een zwaarwegend adviesrecht kunnen geven. Er moet wel gezegd worden dat het belangrijk is dat er een eenduidig advies is van het hele klantenpanel. Ik denk dat we op deze manier ook de inspraak voor ondernemers goed kunnen organiseren. De heer Soepboer vroeg mij ook of ik alle reacties ga verwerken. Volgens mij waren het de heer Boutkan en de heer Pierik die vroegen of mensen dan ook netjes een reactie krijgen in de zin van: dit is wel opgenomen, dit is niet opgenomen en met deze reden. Het antwoord daarop is: ja, dat zullen wij doen. We vinden het belangrijk om dat netjes mee te geven. Uitleggen aan mensen waarom we soms dingen niet doen, hoort ook bij de gezonde balans tussen die dingen. In een reactienota zal ik dat nog verder toelichten, maar we zullen dit zeker doen. Voorzitter. Dat was het ten aanzien van de inspraak.

De voorzitter:

Ik zie allereerst een interruptie van de heer Pierik.

De heer **Pierik** (BBB):

Hoeveel interrupties hebben we?

De voorzitter:

We hebben nog steeds vier interrupties per fractie. Het woord is aan de heer Pierik. De Staatssecretaris heeft zijn microfoon nog aan, zeg ik in zijn eigen belang.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik heb toch nog even een vraag over de inspraak van de ondernemers via de klantenpanels. Ik vind het toch wel een beetje een doekje voor het bloeden. Ik snap wel dat je er keuzes in moet maken, maar ik maak me er wel zorgen over of het adviesrecht dan te vrijblijvend is en of de ondernemers op de eilanden echt het gevoel krijgen dat ze voldoende gehoord worden via de klantenpanels. Ik zou daar graag iets meer duidelijkheid over willen. Zijn er contacten geweest met ondernemers die zich inderdaad voldoende vertegenwoordigd voelen via de klantenpanels?

Staatssecretaris Aartsen:

Ik heb gisteren zelf met de ondernemersvereniging op Ameland gesproken. Ik heb begrepen dat de klantenpanels op andere eilanden goed functioneren. Dat is de Westkant: daar functioneren de klantenpanels goed. Ze zijn dat nu ook op Oost aan het doen. Op 12 mei is de eerste geweest. Er zitten nu ook ondernemersverenigingen in. Ik heb daar geen wanklanken over gehoord. Dat hoeft niet te betekenen dat het goed gaat, maar ze hebben in ieder geval niet tegen mij gezegd dat het slecht is gelopen. Wij willen de klantenpanels adviesrecht geven. Ik denk dat dit op zich een goede verankering is. Je moet natuurlijk oppassen dat het niet

dubbel is. Ondernemers zijn ook mensen, zeg ik maar even met mijn achtergrond. Ook de gemeenteraadsleden en het college van burgemeester en wethouders moeten de belangen van de ondernemers als inwoners vertegenwoordigen, dus ook via die route hebben ondernemers al inspraak. Ik snap ook wel dat de gemeente een algemeen belang heeft en dat voor ondernemers soms wat specifiekere zaken relevant zijn. Daarom vind ik het verstandig om dit via de klantenpanels te doen.

De voorzitter:

Ik zie dat er nog een vervolgvraag is van de heer Pierik.

De heer Pierik (BBB):

Ik krijg toch ook wel te horen dat het te weinig een zwaarwegend adviesrecht is en dat de ondernemers het idee hebben dat reders de adviezen heel makkelijk weer van tafel vegen. Hoe zwaarwegend is het adviesrecht van de klantenpanels?

Staatssecretaris Aartsen:

Dat adviesrecht is wel zwaarwegend. Het gaat om «comply or explain», dus: pas ons advies toe of leg gemotiveerd uit – dat heeft natuurlijk ook weer een juridische status – dat je het moet doen. Die zaken worden vervolgens ook openbaar. Het heeft dus wel body. Ik denk dat dat verstandig is, maar ik denk ook dat het verstandig is om het via de klantenpanels te doen. Ik snap de behoefte om het met ondernemersverenigingen te doen. Nogmaals, ik heb altijd positieve gevoelens bij ondernemersverenigingen. Maar u kunt zich ook voorstellen dat ik gehouden ben aan het gelijkheidsbeginsel. Als we het aan een ondernemersvereniging het adviesrecht verlenen, welke argumenten heb ik dan nog om andere verenigingen dat te weigeren? Ik wil ervoor oppassen om iedereen het adviesrecht te geven. Dan wordt het weer net iets te veel. Ook hier is er dus een secure belangenafweging tussen wat wel kan en wat niet kan. Ik denk dan dat de klantenpanels een mooi gebalanceerd geheel zijn om die stem goed te vertegenwoordigen.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Soepboer van NSC.

De heer Soepboer (NSC):

Ik begrijp wat de Staatssecretaris zegt. Ik begrijp ook wat hij zegt over de balans die goed moet zijn. In zijn aanloopje zei hij ook dat het eerste belang eigenlijk dat van de eilandbewoners moet zijn. Dat heeft de Staatssecretaris ook gezegd. Ik ben heel blij met die woorden, want daarom zitten we hier eigenlijk ook vandaag. Mijn vraag gaat dan toch even over dat zwaarwegende adviesrecht. Er is een breed aangenomen motie. Ook bij het rondetafelgesprek kreeg ik soms het gevoel dat dat nog niet zo werd ervaren door de mensen. Met de woorden die u nu zegt, kunt u expliciteren hoe dat zwaarwegende adviesrecht verder in het PvE terecht zal komen. Zal er ook een moment zijn bij de gunning waarop er nog inspraak is en waarbij het adviesrecht zal gelden?

Staatssecretaris Aartsen:

Mag ik een praktische vraag stellen? Anders gaan er een paar dingen door elkaar lopen. Welk specifiek adviesrecht bedoelt u, voor wie en op welke plek?

De voorzitter:

De heer Soepboer, om te verhelderen.

De heer Soepboer (NSC):

Ik heb het over het zwaarwegende adviesrecht van de eilandbewoners, dat bijvoorbeeld door de gemeenteraden tot stand zou kunnen komen. Dat zijn de gremia waarin de eilandbewoners in principe vertegenwoordigd zijn. Maar dat moet dus wel op een goede manier ingericht worden. Het moet wel op een goede manier in het PvE staan. Mensen moeten ook daadwerkelijk het gevoel hebben dat ze erbij betrokken zijn en dat ze ook echt wat te zeggen hebben. De vraag is hoe u dit expliciet in het PvE gaat zetten, ook in tussentijdse gevallen, bij «majeure ontwikkelingen», zoals u het zelf noemde. Is er ook nog een moment bij de gunning? Hoe maken we dat hard?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dank u wel; het is nu wat helderder. Er is inspraak. Op dit moment zijn er al allerlei bijeenkomsten geweest, aan wal en op de eilanden. We hebben nu dit moment in de Kamer, met u als volksvertegenwoordigers. Er is een openbare consultatie. Dat alles verzamelen wij vervolgens. Daarna vindt het definitieve ontwerp plaats van het definitieve PvE. Bij de gunning is het technisch gezien niet mogelijk. Die gunning gebeurt op basis van wegingsfactoren. Die zijn geheim, dus ik kan u helaas niet laten zien ... Wij zijn daaraan gebonden. Wij kunnen niet laten zien hoe de belangen van inwoners daarin worden meegenomen. Ik zou dat graag willen, want dan kan ik u laten zien dat het echt zo is, maar dat kan simpelweg niet. Als we dat openbaar zouden maken, weet iedereen natuurlijk precies hoe ze moeten inschrijven. Dat gaat simpelweg niet; dat hoort bij de aanbesteding. In de gunning zelf lukt dat dus niet. We hebben wel gezegd dat we dit gaan aanpassen bij het vervoersplan en als er majeure ontwikkelingen zijn, die we netjes hebben beschreven in het PvE. Dan gaan we dat aanpassen en nemen we erin op dat er een zwaarwegend adviesrecht zal komen voor decentrale overheden en consumentenorganisaties.

De **voorzitter**:

De heer Soepboer heeft een vervolgvraag.

De heer **Soepboer** (NSC):

U zegt dat de gunningscriteria niet openbaar zijn, maar dat ze geheim zijn. Dan zal een eilandbewoner dus nooit kunnen staven in hoeverre zijn belang daarin al dan niet zwaarwegend is meegenomen. Ik weet niet of u bijvoorbeeld De Telegraaf van vandaag heeft gelezen. Er zijn eilandbewoners wier vertrouwen dusdanig is beschadigd dat ze zeggen «we hopen dat een Duitse reder het krijgt» of «we moeten het zelf maar doen». Hoe weegt u dat dan? Hoe bent u van plan om toch iets te doen met de gevoelens die er zijn? Ik zoek toch wel naar iets wat nog concreter is dan wat we nu hebben. Anders moet ik erover nadenken hoe we dit gaan regelen, maar ik geef u nog de gelegenheid om daar iets van te vinden.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat doen we door juist nadrukkelijk op dit soort zaken te proberen het vertrouwen te herstellen. Ik herken dat gevoel. Nogmaals, ik ben ervan geschrokken hoe hard dat traumatische jaar 2023 erin heeft gehakt. Dat heeft echt iets gedaan met het vertrouwen, merk ik in de verhalen die mensen daarover vertelden. Maar daar zat ook het gevoel bij van: «Dit is een majeure ontwikkeling. Er wordt een wijziging gedaan en wij hebben niet iets formeels om mee naar het ministerie te stappen.» Dat doet natuurlijk wel iets met de eilandbewoners. Mensen zeggen: «Wacht even. Het gaat over ons, en nu wordt het geregeld tussen de rederij en het ministerie als concessieverlener. In dat proces heb ik als eilandbewoner of als burgemeester of gemeenteraad niets om formeel mijn vinger over op te steken.» Dat doet wat met het vertrouwen. Dat hebben we echt heel goed gehoord. We hopen het niet, maar stel dat zich weer zo'n majeure ontwikkeling voordoet en dat er weer een wijziging nodig is. Dan is er dus

een zwaarwegend adviesrecht voor de decentrale overheid, dus de gemeente, om niet alleen van zich te laten horen in gesprekken et cetera maar ook om een formeel advies uit te brengen, waar wij als ministerie vervolgens ook iets mee moeten. Dat is het «comply or explain»-principe: leg het uit of neem het over. Als je het niet overneemt, moet je ook gemotiveerd uitleggen, netjes op papier, waarom je er niet aan voldoet. Ik hoop daarmee tegemoet te komen aan de gevoelens die met name zijn ontstaan na de gebeurtenissen in 2023, door dit formeel te maken.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik heb een vraag over de klantenpanels. Ik zit een beetje te denken over hoe de keuze voor de samenstelling daarvan plaatsvindt. Wie gaat wanneer? Wie vertegenwoordigt wie en hoe? Ik stel die vraag niet voor niets, want in mijn achterhoofd heb ik mijn andere portefeuille: luchtvaart, met de Maatschappelijke Raad Schiphol. Ook daar hebben we de discussie over wie nou wie vertegenwoordigt en wie er wel en niet in mag. De vraag aan de Staatssecretaris is hoe hij gaat borgen dat de ondernemers, de eilandbewoners en noem ze allemaal maar op, zich vertegenwoordigd voelen in het klantenpanel, zonder dat, plat gezegd, de schreeuwers het daar weer voor het zeggen krijgen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat laatste is natuurlijk altijd een hele lastige. Ik had een heel stuk voorbereid, maar over de exacte samenstelling van het klantenpanel overvraagt u mij. Met uw goedkeuren kom ik graag in tweede termijn even terug op wat die samenstelling is, wie dat bepaalt en hoe die samenstelling tot stand is gekomen.

De **voorzitter**:

Ik kijk naar de commissie, maar ik zie dat er geen behoefte is aan vragen, dus dan kan de Staatssecretaris door met het volgende blokje.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voorzitter. Dat blokje gaat over de dienstregeling en de tarieven. Nogmaals, hier is het belang ook echt weer om goede bereikbaarheid te garanderen. Ik denk dat het belangrijk is dat we in het programma van eisen goed opnemen hoe vaak schepen ten minste moeten varen en hoe vaak schepen ten hoogste mogen uitvallen of vertraagd mogen zijn. Ik denk dat die prestatieafspraken echt belangrijk zijn, ook vanwege het belang van de eilandbewoners. We hebben ook naar de minimale dienstverlening gekeken, zodat de afvaarten ook in de wintermaanden goed zijn geregeld. We hebben dat gebaseerd op de huidige dienstverlening. Het idee daarachter is dat we willen voorkomen dat het slechter gaat dan nu.

De **voorzitter**:

Ik zie dat er bij mevrouw De Vries behoefte is aan een interruptie.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Ik denk dat het ook belangrijk is om te kijken hoe je de vaartijd vast kan leggen. Je kan natuurlijk zeggen dat je in drie kwartier overgaat of dat het anderhalf uur wordt. En dat geldt ook voor de capaciteit van de vloot. Als er zes afvaarten op een dag zijn – dat zou heel veel zijn; daar zouden een aantal van de eilanden heel blij mee zijn – maar je hele kleine schepen hebt, dan heb je ook weinig capaciteit qua aantallen mensen en auto's. Ik zou er dus voor zijn dat dat ook vastgelegd wordt. Kan dat opgenomen worden in het definitieve programma van eisen?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, de capaciteit wordt opgenomen in het programma van eisen. We hebben de dienstverlening gehanteerd die op dit moment geldt, dus we hebben de vijfkwartiersregeling behouden. De aanloop daarnaartoe, in 2023, was niet zo prettig, maar ik heb gisteren van de meeste mensen mogen horen dat die vijf kwartier op zichzelf een hele hoop rust geeft en dat er daardoor minder uitval en vertraging zijn. Dat is goed voor de betrouwbaarheid.

De veerdiensten moeten natuurlijk ook betaalbaar zijn voor de reiziger, dus de maximale tarieven zijn ook nauwkeurig vastgelegd, evenals de gereduceerde prijzen voor de eilandbewoners zelf. Ook de methode om te bepalen hoe de tarieven jaarlijks mogen stijgen, is nauwkeurig vastgelegd. Voor eilandbewoners die voor het bereiken van essentiële voorzieningen afhankelijk zijn van de veerdiensten komen er net als in de huidige praktijk fors gereduceerde tarieven. Daarnaast moet de aanbesteding ook een concessie opleveren die de reder natuurlijk ook gewoon een gezonde boterham en een gezond rendement kan opleveren, want als we dat niet goed weten te borgen, dan schuiven mensen simpelweg niet in. Dat is weer die balans. We proberen hierin met elkaar steeds op een goede manier de balans te zoeken tussen aan de ene kant het goed regelen voor de eilandbewoners en aan de andere kant ervoor zorgen dat de reder een gezonde boterham heeft.

De heer Soepboer vroeg mij: kunt u in overleg met de eilanden over een betere regeling voor spoedplekken en gereserveerde plekken? We hebben nu in ieder geval voorzien dat er gereserveerde autoplekken zijn voor de eerste en de laatste afvaart. Dat is vergelijkbaar met de huidige praktijk op West, de concessie voor de Waddenveren West. Het idee erachter is dat daar aan de randen van de dag nog goed naar wordt gekeken. Je wil dat niet te massief maken over de hele dag heen, want dan komen dat rendement en die gezonde boterham weer in gevaar. Dus daar zoeken we nu continu naar balans. Maar ik zou wel willen kijken naar de systematiek, het systeem van online reserveren, die er op dit moment in de Waddenveren Oost is en of we dat nog zouden kunnen toevoegen. Daar wordt nu gewerkt met een soort reservelijst voor eilandbewoners. Ik ben van harte bereid om te kijken of we die elementen nog mee zouden kunnen nemen.

De voorzitter:

Er is op dit punt een interruptie van mevrouw De Vries van de VVD.

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Dit is wel een graat in de keel voor heel veel bewoners. Het is allemaal hartstikke leuk, maar als je een spoedgeval hebt om 11.00 uur in de ochtend, dan kan je pas de volgende ochtend met de eerste afvaart naar het vasteland. Dat is voor heel veel mensen toch wel een doembeeld dat ze eigenlijk niet zouden willen, denk ik. Wat zegt de Staatssecretaris nu toe? Je kan ook twee reserveplekken reserveren en zeggen: die kun je eventueel t.z.t. wel weer invullen. Wat gaat er dan nu veranderen ten opzichte van wat er nu in het conceptprogramma van eisen staat?

Staatssecretaris Aartsen:

De consultatie moet nog sluiten. We gaan er nog goed naar kijken, maar ik heb dit punt heel duidelijk gehoord. Er is bij de eilanders een grote behoefte aan dat het wat langer doorvaart, met name in de avonden. Dat is financieel natuurlijk wel weer een hele ingewikkelde voor de reder, dus ook daar moeten we die balans in vinden. In dat pakket gaan we eens goed kijken wat we nou kunnen doen, bijvoorbeeld door nog eens wat beter te kijken naar het systeem dat op dit moment al wordt gebruikt op de Waddenveren Oost, zodat mensen niet het gevoel hebben dat ze als het ware achteruit gaan. Daar gaan we dus nog even goed naar kijken. Ik kan daar op dit moment niet iets hards over toezeggen, maar dit punt

hebben we heel duidelijk verstaan en we kijken of we dat mee kunnen nemen.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Het punt is: je zet een prijs vast – dat is mooi en goed voor de eilanders – maar je gaat vervolgens wel een bak aan extra eisen neerleggen. Dat zit 'm niet alleen hierin, maar ook in een heleboel andere dingen. De vraag is dan wel welke risico's de Staatssecretaris ziet. De prijs van het kaartje zal niet omhooggaan, maar je kunt bekknibbelen op een heleboel andere dingen. Van een aantal extra's die nu soms door rederijen worden geleverd, kunnen ze zeggen: dat gaan we niet meer doen; we gaan ons strak aan het vastgelegde minimum houden. Een aantal van die kostenverhogende elementen moeten we echt met elkaar gaan regelen, maar van bepaalde kostenverhogende elementen denk ik: daar moet je naar kijken. Dan heb ik het onder andere over elektrisch varen; daar zal de Staatssecretaris zo nog wel op komen. Ik vind het echt een zorg dat je óf geen aanbesteding krijgt óf ergens op gaat bekknibbelen. Welke risico's ziet de Staatssecretaris daarbij?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Die risico's zijn bekend. Ik zal zo nog wat zeggen over elektrificatie en überhaupt de concessie, vanwege de onzekerheden die natuurlijk spelen. Maar dit is wel die balans die ik bedoel. Aan de ene kant wil je dat tarieven niet te hoog worden; die wil je maximeren. Aan de andere kant wil je ook een aantrekkelijke concessie en een gezonde boterham voor de reder, zodat er ook wordt ingeschreven. Aan de andere kant wil je de kwaliteit waarborgen als het gaat om de dienstverlening. Ik hoor ook een aantal mensen zeggen: we willen extra in de avonden. Dat heeft wel weer een kostenverhogend effect. Als je dan ook de tarieven wil compenseren, dan gaat dat natuurlijk ergens het rendement een beetje drukken. Die driehoek tussen comfort, tarieven en rendement moet je in balans weten te houden. We kijken continu hoe we dat goed kunnen uitbalanceren. Dus als we op de één een beweging maken, moeten we rekening houden met de andere. Je kunt niet op alle drie de knoppen tegelijk gaan duwen. Dan weet je één ding zeker, namelijk dat het mislukt. Mevrouw De Vries weet volgens mij heel goed dat dat een hele ingewikkelde is. De vraag van de heer Soepboer ging over gereserveerde plekken over de hele dag. Dan kom je wel weer in de knel op andere plekken, dus vandaar dat we gezegd hebben: we gaan kijken of we het systeem van reservelijsten dat nu op Oost al geldt mee kunnen nemen, omdat dat een systeem is dat nu al functioneert en zodat mensen het gevoel hebben dat ze in ieder geval niet achteruitgaan. Dat willen we op die manier doen, zodat we die balans kunnen houden met elkaar.

De heer **Soepboer** (NSC):

We weten natuurlijk dat een toezegging pas een toezegging is als er ook een tijd enzovoort aan zit, dus ik hoor graag zo meteen van de Staatssecretaris hoe en wanneer hij dat aan ons terug gaat koppelen. Ik neem aan dat het ook iets meer is dan: we gaan even naar de reserveringssystemen kijken. Want juist op de andere afvaarten, niet de eerste en de laatste, hebben heel veel eilandbewoners de noodzaak om over te gaan. Het is het enige middel om over te gaan. Dan lijkt het me niet meer dan billijk dan dat je tot een x-aantal uur voor de afvaart een plaats vrijhoudt die als hij niet gebruikt wordt alsnog kan vervallen en aan een toerist toe kan komen. Dus ik hoor graag een iets concretere toezegging daarop. En ik wil nog een vraag stellen over die gereserveerde plaatsen: hebben we in het nieuwe bestek evenveel, meer of minder gereserveerde plaatsen dan wat nu de staande praktijk is?

De **voorzitter**:

Dat waren eigenlijk twee interrupties in een, maar ik zie het deze keer door de vingers, meneer Soepboer.

De heer **Soepboer** (NSC):
U bent coulant.

De **voorzitter**:

Ik ben een iets minder strenge leraar dan u vroeger was, geloof ik. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Mijn concrete toezegging is dat we deze zaken gaan meewegen in het definitieve PvE, het programma van eisen. Daar kom ik op terug op het moment dat ik dat definitieve programma van eisen naar uw Kamer stuur. Dan kunnen we daarover spreken. Dat had ik eigenlijk al toegezegd, natuurlijk. Dat neem ik hierin mee. We gaan toch even alles goed bekijken. Er zit natuurlijk een wens in voor avondvaarten en voor gereserveerde plekken. Dan is er nog de vraag «hoe dan?» bij dat reserveringssysteem. Dat zijn allemaal van die elementen. Nogmaals, ik ga dat nu niet hard toezeggen. Dat kan ik ook niet. Maar we gaan gewoon eens even goed kijken waar de wensen zitten en hoe we die op een redelijke manier in de balans der dingen kunnen meenemen. Over de exacte vraag of het nou meer, gelijk of beter is, kunnen we gaan speculeren, maar als u wil kan ik daar in de tweede termijn op terugkomen. Anders ga ik dadelijk dingen zeggen waar ik later spijt van krijg, en dat moet ik niet doen.

De heer De Hoop heeft mij gevraagd wat de verkeersvraag van auto's en vrachtvervoer gaat worden. IenW heeft een vervoerswaardenstudie laten opstellen, die beschikbaar wordt gesteld bij de aanbestedingsprocedure. De vervoerswaardenstudie biedt prognoses over de reizigers en het aantal auto-overzettingen. In het ontwerp-PvE is een minimale dienstregeling voor het hele jaar opgenomen. Deze is gebaseerd op de huidige dienstverlening. Ik heb daarbij gekozen om het referentiejaar 2025 te hanteren, omdat dat het meest recente jaar is.

Mevrouw De Vries heeft mij gevraagd waarom de duur van de overtocht niet wordt opgenomen in het ontwerp-PvE. Het klopt inderdaad dat de duur niet is opgenomen. Dat heeft er vooral mee te maken dat het een ingewikkeld gebied is. Dat hoeft ik mevrouw De Vries natuurlijk niet te vertellen; zij kent het als geen ander. Dat gebied is weerbarstig. We vinden het daarom ook belangrijk dat een reder zelf aangeeft wat een realistische vaartijd is die past bij een robuuste dienstverlening, en dat die daar ook allerlei factoren, zoals de staat van de vaargeulen en de eigenschappen van de schepen, in kan meenemen. Daarnaast heeft sneller of langzamer varen juist impact op meer of minder kosten.

De heer Soepboer heeft mij gevraagd naar – jaja, daar komt ie – scholenverbinding tussen eilanden. Hij vroeg of we die ook tijdens de schoolvakanties kunnen laten varen. Ik kan me voorstellen dat dat zeer wenselijk is. Ik kan toezeggen dat we dit gaan opnemen in het programma van eisen, tenzij natuurlijk uit de marktconsultatie blijkt dat dat een enorm obstakel gaat zijn. Dat denken we niet, maar ik wil deze disclaimer wel even maken. Mocht nou de halve marktconsultatie zeggen «paniek, help», dan wordt het wel ingewikkeld, maar in beginsel kan ik het toezeggen om dit op te nemen in het programma van eisen.

Is er een impactanalyse van het programma van eisen op de exploitatie en tarieven, vraagt de heer Pierik aan mij. Ik kan zeggen dat dat is gebeurd en dat de eerste doorrekeningen een optimistisch beeld daarvan geven. In principe zou er rendabel moeten kunnen worden geëxploiteerd. Komende zomer vindt er nog een tweede financiële toets plaats.

Kan de Staatssecretaris uitleggen waarom de korting voor kinderen van eilandbewoners tot 21 jaar geldt, en is hij bereid om deze terug te draaien? Voor de leeftijd van 21 jaar is gekozen omdat die verband houdt

met de wettelijke zorgplicht van ouders. Tegelijkertijd heb ik in mijn gesprekken begrepen dat er ook een hoop studenten zijn – want daar hebben we het dan over – die de leeftijd van 21 jaar zijn gepasseerd en formeel gezien niet meer op de eilanden wonen, maar daar natuurlijk nog wel naar huis terug willen. Ik kan u toezeggen dat we dat gaan heroverwegen. Ik ben er graag toe bereid om dat te regelen. Ik zie de heer Soepboer schudden. Ik moet een beetje oppassen, natuurlijk; ik zit pas in mijn wittebroedsdagen. Wij kunnen toezeggen dat te gaan regelen. Sinterklaas komt dit jaar vroeg voor de heer Soepboer!

De heer De Hoop heeft mij nog gevraagd wat een overtocht voor een gezin gaat kosten. Nogmaals, het is goed om te vermelden dat de huidige tarieven in beginsel de basis vormen voor de concessie, plus de jaarlijkse indexatie. Er zijn afspraken gemaakt om de jaarlijkse tariefstijging te begrenzen.

Dat waren volgens mij alle vragen ten aanzien van de dienstregeling en de tarieven. En zo niet, dan gaan mensen vanzelf ...

De voorzitter:

Ik kijk naar de commissie. Ik zie dat mevrouw De Vries een vraag heeft. Dat is wel uw laatste interruptie.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Nee, maar dit is gewoon een vraag die niet beantwoord is.

De voorzitter:

O, oké. Nou, gaat uw gang.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Ik had nog het volgende gevraagd. De kortingen voor de eilandbewoners waren helder, maar er zijn voor scholieren en sporters ook vaak kortingen. Ik neem aan dat die ook gewoon doorlopen in de nieuwe concessie.

Staatssecretaris Aartsen:

Mag ik daar in de tweede termijn op terugkomen?

De voorzitter:

Ja. Vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris Aartsen:

Dank. Het is goed om het even over de concessie en de tussenconcessie te hebben. De heer Grinwis vraagt mij of ik de motie van de heer Grinwis zelf over het inpassen van een tussenconcessie wil uitvoeren. Mijn eerlijke antwoord daarop is dat ik er nog over nadenk of dat verstandig is. Er zitten namelijk wel echt nadelen aan een tussenconcessie. Tegelijkertijd hoor ik ook heel goed wat uw Kamer zegt. Ik zie vooral ook de onzekerheden over die vaargeul: de MIRT-verkenning, de breedte en de diepte ervan, hoe moeten we dat goed doen? Ik denk dat dat belangrijk is. Ik zie ook echt wel dat het heel ingewikkeld is om daar goed op in te schrijven. Ik ben dus wel gevoelig voor dat argument. Nogmaals, het verlenen van een tussenconcessie betekent wel wat. Het betekent dat voor heel veel andere partijen ... Laat ik ook maar eerlijk zijn. Vanmorgen stond in De Telegraaf een initiatief van de eilanders zelf met een Duitse partij. De kans dat zo'n partij inschrijft op een tussenconcessie is natuurlijk zeer gering. Daar moeten we dan ook gewoon transparant en eerlijk over zijn. Zo'n tussenconcessie betekent dus wel wat. Het wordt dan wel wat ingewikkelder om in een concessie voor vijftien jaar de waarborgen op het gebied van verduurzaming, maar ook op het gebied van de kwaliteit van de dienstverlening en andere zaken, goed te regelen. Maar het is niet onmogelijk. Ik ga mij hier dus echt nog over beraden. Ik hink wat dat betreft nog op twee gedachten. Er ligt een Kamermotie die een behoor-

lijke meerderheid heeft. Ik ga daar dus even goed over nadenken en wikken en wegen wat daarbij nou wijsheid is.

De voorzitter:

Een interruptie van de heer Grinwis, ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik neem het de Staatssecretaris niet kwalijk – hij is nog maar koud Staatssecretaris – dat hij nu niet zomaar even een koerswijziging doorvoert. Tegelijkertijd is dit breed in de Kamer uitgesproken. Er is niet zomaar een meerderheid. Eén partij heeft tegengestemd. Dat was wel een vrij grote, maar alle andere fracties hebben gewoon voorgestemd. Ik snap de gevoeligheid et cetera. Vorig jaar hebben we op een ontbijtbijeenkomst van Ameland een helder signaal gekregen en we hebben van de reder een helder signaal gekregen. Maar wij hoorden ook argumenten, en het is vooral heel belangrijk om die argumenten goed te wegen. De Staatssecretaris wijst hier nu op nadelen. Sorry, maar je kunt het ook omdraaien. Als je een tussenconcessie verleent voor vijf of zes jaar, geeft dat de eilanders juist de gelegenheid om zich samen met een andere partij heel goed voor te bereiden op de eerstvolgende van vijftien jaar. Want het is nog maar zeer de vraag of zij nu al voor de eerstvolgende vijftienjaarsconcessie een volwaardige inschrijving kunnen houden. Andere nadelen zijn volgens mij ook om te draaien naar een voordeel.

De voorzitter:

Meneer Grinwis, u weidt een beetje uit.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

De Staatssecretaris schernt hier met een paar nadelen, maar zijn dat wel echt zulke harde nadelen?

Staatssecretaris Aartsen:

Ik probeer gewoon te schetsen wat het speelveld is en dat er aan de ene kant wel argumenten zijn voor een tussenconcessie, maar dat er ook nadelen zijn. Ik heb geschetst wat die inhouden en ik heb geschetst wat de consequentie is van het initiatief dat vanmorgen in De Telegraaf stond. Bijvoorbeeld Schiermonnikoog heeft ook argumenten aangedragen; zij hebben ook wat mitsen en maren. Ook die zitten natuurlijk in deze concessie en ook die argumenten moeten we, evenals die van de mensen op Ameland, goed afwegen. Vandaar dat ik heb gezegd: we wachten eerst even dit debat af. We gaan goed luisteren. Dat hebben we gisteren ook gedaan en dat gaan we ook doen als we op 20 juli alles hebben ontvangen. En na 20 juli gaan we eens even een goede afweging maken: wat is nou wijsheid?

De voorzitter:

Een korte vervolgvraag van de heer Grinwis.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ja, voorzitter, heel kort. Ik begrijp dat en ik wens de Staatssecretaris daar wijsheid bij. De nadelen die hij noemt en de tegenargumenten die nu klinken, waren bekend toen wij de motie indienden. Schiermonnikoog zit anders in de wedstrijd dan bijvoorbeeld de reder of het prachtige Ameland. Daar wisten wij van. Dat was allemaal bekend. Dat zijn geen nieuwe feiten. Ondanks dat we dit wisten, hebben wij die motie ingediend en is die heel breed aangenomen. Mijn enige vraag aan de Staatssecretaris is nu nog: wanneer wil hij dan zijn ei gelegd hebben? Want dat kan niet eindeloos duren. Ik wil de broedende kip niet storen, maar als hij die beslissing na 20 juli neemt, dan zou het wel fijn zijn als die bijvoorbeeld op 31 juli bekend is.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik zal maar niet zeggen wanneer ik mijn vakantie heb gepland. Als meneer Grinwis zich populair wil maken in huize Aartsen, dan moet hij niet dit soort opmerkingen maken. Nee, daar kan ik niks over zeggen. We moeten even rustig kijken hoeveel tijd we nodig hebben om dat goed te verwerken. Laten we afspreken dat het ergens tussen 20 juli en 1 september komt. Dan moet het ook hier voorliggen, zodat we het met elkaar kunnen bespreken. Dan gaan we over het hele pakket beslissen. Of dat vanaf de camping of vanaf kantoor gebeurt, hangt af van hoe goed alles is voorbereid. Ik regel het óf op de camping, óf ik rijd snel hierheen om het alsnog op kantoor te doen. Dus dat komt helemaal goed.

De **voorzitter**:

Komt dat per brief, Staatssecretaris? Dan schrijven we dat op.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, dat kan in een aparte brief, maar het zal waarschijnlijk in een pakket komen. Dat betreft dan het programma van eisen en het besluit. Ik stel voor dat we dat gewoon in één pakketje doen. Dat is net zo makkelijk. Anders roept de ene brief weer allerlei vragen op die niet beantwoord zijn.

De **voorzitter**:

Helder. Mevrouw De Vries heeft als eerste het woord voor een interruptie. Dit is uw laatste interruptie, mevrouw De Vries.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Ja, dat weet ik. Ik heb nog een heleboel vragen, maar het is niet anders. Dan doen we dan anders. Ik wil dat stuk wel echt eerder dan 1 september hebben. Als wij het in de eerste week na het reces moeten bespreken, dan wil ik het echt wel wat eerder hebben. Ik snap alle problemen die er zijn. Maar mijn vraag gaat over de lengte van de concessie. Ik denk dat de Staatssecretaris ook de opmerkingen van de rederij heeft gehoord over alle onzekerheden in de concessie. Dat is vooral in Oost het geval. Ze weten niet waarvandaan ze moeten varen. Er is een heleboel onduidelijk. De Staatssecretaris laat zelfs het besluit over het op tijd varen nog boven de markt hangen. Dat is voor ons uitgesloten. Ik denk dat die onzekerheid ook heel zwaar moet meewegen bij het besluit of je een tussenconcessie doet of niet. Ik denk dat de onzekerheid dat je straks misschien helemaal geen inschrijvingen hebt, een van de belangrijke redenen is geweest voor mijn partij om die motie mede in te dienen. Ik zou daar nog wel een reflectie van de Staatssecretaris op willen hebben, om te horen hoe hij dat gaat meewegen. Rederij Wagenborg was namelijk best heel hard in het rondetafelgesprek.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat hebben ze in het gesprek met mij ook aangegeven. Dat is gewoon de afweging die wij nu moeten maken. Kies je voor een concessie van vijftien jaar, waarmee je ook voor flexibiliteit kiest, begrip toont voor de onzekerheden en die goed probeert te ondervangen in de majeure ontwikkelingen, de majeure bepalingen? Of kies je voor een tussenconcessie? Beide opties hebben voor- en nadelen. Ik heb gezegd dat ik die open met elkaar wil wegen. De heer Grinwis was net even weg, maar ik heb toegezegd om dit in de eerste week van september hier nog een keer te bespreken, dus daarom zeg ik dat. En natuurlijk, mevrouw De Vries. Ik weet hoe ingewikkeld het soms is voor een Kamerlid om op korte termijn een hele bulk aan informatie te verwerken. We gaan zeker proberen om daar rekening mee te houden. Mevrouw De Vries vraagt buiten de microfoon om een vragenronde. Dat willen we ook graag doen. Ik kom zo nog wel even terug op het op tijd varen, want ik herken mij niet in de stellige formulering van mevrouw De Vries.

De **voorzitter**:

Staatssecretaris, u heeft nog een vraag van de heer Soepboer. Dat is de laatste interruptie van de NSC-fractie.

De heer **Soepboer** (NSC):

Ik ga dit toch zeggen, zeker nu de Staatssecretaris dit ook nog heeft gezegd. Ik vind de Staatssecretaris hartstikke sympathiek. Hij doet het volgens mij hartstikke goed gezien het feit dat hij nog maar net is begonnen, maar ik ga toch het volgende zeggen. Ten eerste is de motie over het uitsluiten van het op tij varen aangenomen. Er ligt gewoon een uitspraak van de Kamer dat we dat gaan uitsluiten. Dan mijn tweede punt. De vraag ging over de motie over de tussenconcessie, maar die vraag is dus evengoed van toepassing op de motie over het uitsluiten van het op tij varen. De motie over de tussenconcessie zegt niet: ga het maar eens even op uw dooie gemak doorakkeren; slaap er eens een nachtje over en weeg het maar tegen elkaar af. Nee, die motie verzoekt de regering voor de concessie voor Waddenveren Oost in te zetten op een tussenconcessie. Dat is wat de motie verzoekt. Dan kunt u gaan wegen tot u een ons weegt, zou ik willen zeggen, maar er is gewoon een uitspraak van de Kamer: we willen de tussenconcessie en niet de lange concessie. U zegt vervolgens: ik ga alles nog eens even afwegen en kijken wat de voors en tegens zijn. Dat is leuk en aardig, maar de uitspraak van de Kamer is: er moet een tussenconcessie komen. Hoe reageert de Staatssecretaris daarop? Hetzelfde geldt natuurlijk voor de motie over het uitsluiten van het op tij varen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Wikken en wegen tot ik een ons weeg duurt bij mij wel een tijdje. Het is overigens wel een aanlokkelijk tijdpad.

De heer **Soepboer** (NSC):

Zo bedoelde ik het niet.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Neenee, dat weet ik, dat weet ik. Ja, er ligt een Kameruitspraak; dat is heel duidelijk. Tegelijkertijd is die motie ontraden en heeft de regering een eigenstandige positie. De regering regeert wat dat betreft. Het is gebruikelijk om moties netjes uit te voeren, edoch het is niet verplicht om die blind uit te voeren. Vandaar dat ik heb gezegd dat mijn voorganger die motie met argumenten heeft ontraden. Ik heb gezegd: ik ga open naar die motie kijken. Ik ga dat rustig wikken en wegen, maar ik ga daar op dit moment nog geen beslissing over nemen. Ik vind het heel verstandig om dat nu zo te doen.

Dan ga ik in op de zekerheden die worden geboden over de vaargeul. In het huidige PvE gaan wij uit van de bestaande vaargeul en van de profielen, de breedte en de diepte, zoals die zijn vastgelegd in het Nationaal Water Programma. Daarin zijn ook de onderhoudsbreedte en -diepte vastgelegd. De vaarroute past Rijkswaterstaat steeds aan aan de natuurlijk processen van de Waddenzee. Dat gebeurt nu al en dat zullen we steeds blijven doen in goed overleg met de reders.

Er is een MIRT-traject gestart en dat levert uiteraard onzekerheden op. Die zien wij ook, ook in deze concessie. Dat is de reden waarom wij in beginsel hebben ingezet op flexibiliteit in de concessie zelf. Want mocht de vaargeul aangepast worden – de route zelf, de breedte, de diepte, de afvaartlocatie – dan kun je dat als een majeure ontwikkeling bestempelen en dan biedt de concessie de flexibiliteit om een en ander daarop aan te passen. Het idee erachter is dat je probeert om die onzekerheden weg te nemen. Dat is één. Twee. We hebben ook gehoord dat die onzekerheden er nog steeds zijn, dat het grote onzekerheden zijn en dat die onzekerheden ook samenhangen met ambities bijvoorbeeld op het gebied van

elektrificatie. Daar zal ik straks wat over zeggen. Dan is er inderdaad spanning: gaat het überhaupt wel succesvol zijn en is een tussenconcessie dan niet verstandiger? Dat is het standpunt van de Kamer. Dat is iets wat we gaan afwegen. De belangrijkste factoren daarin zijn natuurlijk de vaargeul, de dimensie daarvan en wat gedaan en onderzocht gaat worden in het MIRT-traject.

Mevrouw De Vries heeft nog gevraagd of het überhaupt niet beter is om de breedte en de diepte op te nemen in het PvE in plaats te verwijzen naar het Nationaal Water Programma. Ik heb al gezegd dat de PvE in principe is aangepast aan het Nationaal Water Programma en dat wij dat ook verstandig achten. Wel wil ik toezeggen meer zekerheden in te bouwen voor Ameland, bijvoorbeeld over hoelang de vaargeuldimensies minimaal moeten worden aangehouden. Wat daarbij een verstandig jaartal is, moet ik nog nader bepalen.

De heer Grinwis vroeg mij wat de Staat na 2028 doet aan geulonderhoud. Belangrijk is dat dit blijft zoals het op dit moment loopt.

Ik ben even aan het zoeken naar het blaadje over op tij varen. O, ja! Deze zocht ik. Op tij varen is volgens mij een belangrijk onderwerp voor velen van jullie. Laat ik daar duidelijk over zijn. Ik snap de bezwaren tegen het op tij varen heel goed. Sorry. Meneer Grinwis?

De voorzitter:

Ik kijk naar de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Ik miste het antwoord over de vaargeul. De Staatssecretaris begon met een antwoord, maar hij maakte dat volgens mij niet af.

Staatssecretaris Aartsen:

Ja. Wat doet de Staat na 2028 aan geulonderhoud? Dat was de vraag van de heer Grinwis. De baggeractiviteiten worden op dit moment volgens een contract tussen Rijkswaterstaat, de opdrachtgever, en de baggeraars, de opdrachtnemers, uitgevoerd. Dat gebeurt dus niet onder de concessie. De maatvoering van de geulen waarop wordt gebaggerd, is vastgelegd in het Nationaal Water Programma. De huidige opdracht loopt nog tot 2030. Daarna wordt opnieuw aanbesteed. De maatvoering verandert daardoor niet in de aanbesteding. Er vindt dus nog een aparte aanbesteding plaats tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer.

Dan komen we op het op tij varen. Ik moet eerlijk zeggen dat ik niet wist wat dat was tot gisteren. De heer Boutkan zei tegen mij: ik hoop dat u uw gezonde verstand laat varen. Sorry, dat ik het vast blijf houden. Er wordt gelachen; ja, we hebben het zo veel over varen vandaag. Nou ja, hij hoopt dat ik wel heel goed snap, op basis van mijn gezonde verstand, waar de bezwaren tegen het op tij varen vandaan komen. Ik denk dat het belangrijk is om te zeggen dat het varen op tij dan ook geen optie is in het programma van eisen voor de concessie.

In de MIRT-verkenning is het wel een optie, maar dat heeft vooral ook een technische en een juridische dimensie. In die MIRT-verkenning is het zeer onverstandig om een optie als deze uit te sluiten. Je moet namelijk in een MIRT-verkenning – het woord zegt het al – verkennen wat alle opties zijn. Als je dat niet goed organiseert, dan loop je het risico dat daar bezwaar tegen gemaakt gaat worden en dat je daar weer vervolgens ...

De voorzitter:

Ik verzoek de leden om niet buiten de microfoon te spreken. De Staatssecretaris gaat gewoon door met zijn betoog.

Staatssecretaris Aartsen:

Technisch en juridisch is het dus een optie in de MIRT-verkenning, vanwege het feit dat simpelweg alle opties moeten worden verkend.

Nogmaals, het woord zegt het al. De opties in de MIRT-verkenning zullen uiteraard ook worden beoordeeld op bereikbaarheid. Ik verwacht daarom ook, zeg ik even heel duidelijk hier, dat de optie van op tijd varen simpelweg gaat afvallen. Dat is mijn verwachting als Staatssecretaris, maar ik kan daar op dit moment gewoon geen harde toezegging op doen, ook gezien de juridische aard van de MIRT-verkenning. Maar ik hoop vooral dat dit antwoord u genoeg comfort en duidelijkheid biedt.

De voorzitter:

Op dit punt is er een interruptie van de heer Pierik, BBB.

De heer Pierik (BBB):

Kennelijk wordt op tijd varen wel bekeken voor de MIRT-verkenning, maar er zijn andere dingen die niet onderzocht of verkend worden. Ik bedoel, een tunnel is in principe ook een optie, en een brug is in principe ook een optie, maar die staan niet in de MIRT-lijst. Kan de Staatssecretaris dus uitleggen waarom het een er wel in terechtkomt en het andere niet?

Staatssecretaris Aartsen:

Omdat het gaat om een vaarroute. Dit gaat om de vaargeul. Dat is een van de redenen. Er is nu een verkenning gaande over die vaargeul: hoe moeten we dat gaan doen? Daar hoort dit ook bij. Nogmaals, je hebt er juridisch gewoon mee te maken dat dit een van de opties is. Ik blijf herhalen dat ik heel goed snap dat het verschrikkelijk ingewikkeld gaat worden om op tijd te gaan varen. Daarom is op tijd varen absoluut geen optie in het programma van eisen. Ik verwacht ook dat de optie van op tijd varen gaat afvallen, omdat we in de MIRT-verkenning hebben gezegd: bereikbaarheid is een heel belangrijk onderdeel. Bereikbaarheid verhoudt zich moeilijk tot op tijd varen.

Ik hoop dus ook – dat ga ik hier ook zeggen – dat het spookbeeld, alsof dat boven de markt hangt, alsof dat een reële optie is, toch een klein beetje kan worden weggenomen. Daar moeten we samen aan werken, zeg ik tegen de Kamerleden. Ja, het is een technische optie in de MIRT-verkenning. Die staat erin vanwege het feit dat we geen juridische procedures willen waardoor die MIRT-verkenning in de problemen komt. Maar nogmaals, ik verwacht dat die optie zal afvallen.

De voorzitter:

Staatssecretaris, u hebt de microfoon uitgezet. Als u die weer even aandoet, hoort iedereen u.

Staatssecretaris Aartsen:

De heer Boutkan had me nog gevraagd welke zekerheden er voor de exploitant zijn om te varen. Reders schrijven zich op dit moment in op basis van de huidige vaargeulen en gaan er bij inschrijving van uit dat de vaargeul gedurende het traject onveranderd blijft. Ik heb al gezegd dat in het ontwerp-PvE uitgegaan wordt van de majeure ontwikkelingen. We gaan nog overwegen of de concessie hier dan een optie is of niet. Volgens mij heb ik nu alles beantwoord ten aanzien van de concessie. We gaan naar het mapje elektrificatie. We zijn er bijna, voorzitter. Nog drie mapjes. De Kamer heeft veel vragen gesteld. Ik zei al dat de nieuwe concessie de volgende kenmerken moet hebben: betrouwbaar, betaalbaar, bereikbaar, frequenter en structureel. Gelet op de aard van die concessie zitten we in 2044 als je voor vijftien jaar vergunt. De concessie moet dus toekomstbestendig zijn, ook ten aanzien van duurzaamheid. We hebben een Klimaatwet liggen, die heel duidelijke doelen stelt ten aanzien van 2030 en 2050. Dat was ooit een initiatiefwetsvoorstel vanuit de Kamer. De ambitie van dit kabinet is om die wet van de Kamer netjes uit te voeren, samen met de afspraken die we hebben gemaakt in het Klimaatakkoord.

Als we dingen richting 2044 doen, dan is het niet gek om te bekijken hoe je duurzaamheid daar een plekje in geeft. Om die reden hebben we een reductiepad voor CO₂-emissies opgenomen in het ontwerp-PvE, maar we hebben daarin geen techniek voorgeschreven. Het gaat om een reductiepad voor CO₂-emissies, dus dat kan ook met biodiesel worden gehaald. Vanuit het Klimaatfonds is er een bijdrage van 50 miljoen voor de walinfrastructuur. Als er subsidie komt vanuit het Klimaatfonds voor de walinfra, dan spreekt het voor zich om een stopcontact aan wal te zetten. Dan is het ook niet gek als je zegt: jongens, wij maken die infrastructuur, dus maak er ook gebruik van! Dat is op zich geen gekke gedachte daarbij en dan kiezen we wel heel bewust voor de optie van elektrificatie. Daarbij moet worden aangemerkt dat elektrificatie ook gewoon kan plaatsvinden zonder verhoging van de ticketprijzen. De vraag is überhaupt of de elektrificatie het varen op langere termijn duurder zal maken. Het kan ook zorgen voor een verlaging van de kosten.

De heer Boutkan vroeg mij wat zo'n boot dan kost: weten de mensen op het ministerie dat wel? We hebben het gisteren even gevraagd aan de reders. Dat is best een interessante exercitie, want koop je dan een compleet nieuwe boot of bouw je de huidige boot om? Dat heeft te maken met de ligging en de diepte van die boten. Ook de reders zien wel dat elektrificatie the way to go is. Er zijn nog allerlei andere mogelijkheden. Je hebt bijvoorbeeld ook waterstof, maar dan zit je toch echt meer naar de andere kant, naar het Groningse, te kijken, omdat je daar ook weer infrastructuur en energiedragers voor nodig hebt. Vanuit de markt klinkt gewoon het signaal dat elektrificatie het meest voor de hand liggende is, maar we hebben heel bewust gezegd: we gaan niet de techniek opnemen in het PvE.

Daarmee heb ik volgens mij ook de vraag van mevrouw De Vries beantwoord over de ticketprijs en elektrificatie.

Dan heb ik nog de vraag van meneer Pierik wanneer de verplichting ingaat. Daar is geen jaartal voor te geven, omdat er sprake is van netcongestieproblematiek. Het gaat ook om verschillende havens en verschillende startjaren. Enkel voor het veer naar Schiermonnikoog kan op dit moment ... Nee, sorry, er is sprake van netcongestie. We nemen dit mee in de consultatie om ervoor te zorgen dat dit een goede plek krijgt. We kunnen op dit moment dus nog geen jaartal noemen en daarom hebben we gezegd: op het moment dat de walinfrastructuur wordt aangebracht, kunnen we wel het reductiepad doen.

De voorzitter:

Op dit punt heeft u een interruptie van de heer Grinwis van de ChristenUnie.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Maar dit is wel heel majeur. Je kunt dat niet zomaar ondervangen in een algemene bepaling. Vraag één: de wens of eis tot elektrificatie zit toch gewoon in het ontwerpprogramma van eisen? Nee, is dat alleen de wens? Oké. En ten tweede: hoe wil de Staatssecretaris zonder duidelijkheid over wanneer dan wél zo'n aanbesteding laten slagen? Want dan moet je als reder gaan nadenken: als het nou in het eerste, tweede of derde jaar is, dan moet ik misschien maar extra vaart maken en het gelijk maar elektrisch doen, want als ik het in de laatste paar jaar doe, dan kan ik het nooit meer terugverdienen. Dit staat nog even los van de vraag of dat mag in de concessie. Ik snap gewoon niet hoe je met zo'n open uitvraag een soort wensdroom van elektrificatie najaagt, terwijl je als overheid niet de randvoorwaarden biedt, zo van: dan en dan is er geen risico meer op netcongestie en kunnen we het met elkaar waarmaken.

Staatssecretaris Aartsen:

Nogmaals, in de concessie nemen we niet de techniek op, maar wel het afbouwpad van CO₂-emissies. Op het moment dat de subsidie uit het Klimaatfonds zich voltrekt en de walinfrastructuur wordt gerealiseerd, is dat een majeure wijziging. Dan heb je flexibiliteit in de concessie en ga je dit opnemen. Dan ga je zeggen vanaf welk moment er geëlektrificeerd wordt. Daarbij is volgens mij ook besloten dat het om één boot per jaar zal gaan. We gaan dus niet in een keer om. Dat is wat er nu voorligt.

De heer **Pierik** (BBB):

Ik zit nog erg te worstelen met dit antwoord, omdat de reders moeten weten op basis waarvan ze kunnen investeren. Zij moeten weten met wat voor vaartuigen ze aan de slag kunnen. Voordat ze zich inschrijven voor zo'n concessie, moeten ze weten wat ze kunnen verwachten. Zij vragen zich af: in welk jaar kan ik elektrisch gaan varen en in welk jaar moet ik bepaalde CO₂-emissies gereduceerd hebben? Er staat nu geen enkel jaartal in. Dat betekent dat het voor rederijen verschrikkelijk lastig wordt om hier met een adequaat voorstel te komen. Is de Staatssecretaris dat met mij eens?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik ben mij ervan bewust dat dit heel ingewikkeld is. De wereld is niet maakbaar en dit ook niet. Tegelijkertijd is dat natuurlijk wel de stap die je wilt zetten. In het huidige ontwerp-PvE hebben we dit proberen op te lossen met die majeure bepalingen, dus door te zeggen: dan kunnen er wijzigingen plaatsvinden en kunnen we overleggen met de concessiehouder over de manier waarop we dat gaan doen. Dat is de flexibiliteit die je graag wilt hebben in de bestaande concessie. Dit zou geen belemmering moeten zijn voor het inschrijven. Daar hebben we nu voor gekozen. Wij wachten rustig af hoe het met de consultatie gaat. Dan horen wij ook terug hoe en wat en weten we, in overleg met de provincie Fryslân, wanneer dat reëel zou zijn. Dan kunnen we het betrekken bij de gesprekken daar. Nogmaals, wij proberen met de geïnteresseerde reders te bekijken hoe we dit op een goede manier in die marktconsultatie kunnen krijgen. Wij zijn ons bewust van de onzekerheid en proberen die op te lossen door flexibiliteit te regelen in de concessie en in het programma van eisen.

De heer **Boutkan** (PVV):

De Staatssecretaris zal aan de hand van deze vragen en antwoorden ongetwijfeld merken dat dit echt leeft. Ik zit nu echt het volgende te denken. Als ik me als ondernemer zou inschrijven en er komt een wijziging, bijvoorbeeld en jaartal, dan moet ik misschien wat anders. Ik heb al eerder iets gezegd over het verdienmodel van de ondernemer. De Staatssecretaris heeft bij de reders de vraag uitgezet: hoe gaat dat met een schip; doe je dat elektrisch of niet en wat voor schip? De algemene tendens op dit moment is gewoon: een nieuwe laten bouwen is goedkoper dan er een om laten bouwen. Dan ga je ook met je tijd mee en kun je rekening houden met de vaargeul enzovoorts. Mijn vraag gaat over de onzekerheid. Ik blijf maar onzekerheid horen in de antwoorden van de Staatssecretaris. Er wordt namelijk geen zekerheid geboden aan de inschrijvers over het moment waarop ze op iets anders over moeten gaan. Als ze zich nu inschrijven, hoelang kunnen ze dan met een bepaald schip blijven varen? Ik krijg daar niet echt een vinger achter bij deze Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Die onzekerheid kan ik ook niet wegnemen. Die is er. Aan de ene kant proberen we de onzekerheden zo goed mogelijk af te dekken, door de spelregels voor de concessie goed te bepalen. Aan de andere kant proberen we ervoor te zorgen dat je ook in de concessie voldoende

flexibiliteit hebt, zodat je de inschrijvers vertrouwen geeft en zegt: op het moment dat we die zekerheden wel hebben, dan is er sprake van een majeure bepaling en gaan we daar eens even goed naar kijken. Als er wijzigingen nodig zijn, kunnen we bekijken hoe we die goed kunnen regelen. Die onzekerheden kun je niet wegnemen. Ik zou dat graag willen, maar dat gaat niet. Je zult dus moeten bekijken hoe je dit binnen het programma van eisen, binnen de concessie op een goede manier kunt ondervangen. Wij denken dat te doen door de flexibiliteit in die concessie op die manier vorm te geven.

Is het mogelijk om de extra kosten voor rederijen «plafonneerbaar» te maken of tijdelijk aan te passen bij ingrijpende verduurzamingsinvesteringen die geen extra commerciële winst opleveren, maar voortkomen uit rijksbeleid? Dat is een vraag van de heer Pierik. In het geval van duurzaamheidsinvesteringen geldt dat de investeringen in de infrastructuur voor de rekening van de overheid komen en niet voor die van de rederijen. Bij investeringen in schepen zal zo veel mogelijk worden aangesloten bij de voorziene vervangingstermijn van de huidige schepen. Zo kan ook de impact op de exploitatie worden voorkomen.

GroenLinks-Partij van de Arbeid heeft mij gevraagd wat er gedaan kan worden met de Green Shippingafspraken. IenW zet in op elektrificatie op de middellange termijn. Hiervoor zijn er middelen uit hetzelfde Klimaatfonds ingezet, zoals ik net al zei. Tegelijkertijd is in het programma van eisen slechts een reductiepad van CO₂ opgenomen. Dat geldt dus ook al voordat de elektrificatie er zou zijn. We kiezen hier dus voor het afbouwpad en niet voor de techniek.

De heer Soepboer en de heer Grinwis vroegen mij nog: kan de Staatssecretaris toezeggen dat hij zal verkennen welke mogelijkheden er zijn om de verduurzaming te bewerkstelligen via eventuele subsidies? Ik kan u melden dat we reeds via het Klimaatfonds een grote subsidie van 50 miljoen hebben verleend voor het realiseren van de infrastructuur van batterij-elektrisch varen.

Dan heb ik nog twee mapjes.

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Grinwis. Ik zeg er wel bij dat de interrupties steeds langer worden. Ik wil aan iedereen vragen ...

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ik zal het kort houden, voorzitter. De antwoorden over elektrisch varen klinken erg als gezien vanuit de overheid. De overheid creëert flexibiliteit. Ja, voor zichzelf, maar niet voor de reder. Voor de reder creëert ze vooral onduidelijkheid. Dat is mijn afdrank. Ik ben benieuwd hoe de Staatssecretaris daarnaar kijkt. Moet 100% reductie van CO₂ per se via elektrificatie of kan dat ook via HVO, een duurzame brandstof waar je fossiele diesel volledig mee kunt vervangen? Dan hoeft je geen aanpassingen aan je schip te doen. Dat is dus ook een mogelijkheid bij de inschrijving.

Staatssecretaris Aartsen:

Ja, dat kan via HVO. Nogmaals, we kiezen ervoor om de techniek niet op te nemen. Op het moment dat de infrastructuur daar is aangelegd en die subsidie is verleend, dan is het natuurlijk wel zo dat daar gebruik van gemaakt gaat worden. Dat is een voorwaarde voor subsidie uit het Klimaatfonds, want anders zijn we met elkaar geld aan het weggooien. Dat wil je natuurlijk voorkomen. De heer Grinwis had het net over de flexibiliteit. Aan de onzekerheid kunnen we niets doen. Ik kan de netcongestie niet wegtoveren op dit moment. Ik zou dat graag willen, maar dat lukt niet. Dat is dus een fact of life. Daar moeten we mee zien te werken. We proberen in de concessie dus juist voor de reder flexibiliteit te creëren. Dat proberen we op dit moment te doen. Ik denk dat dit punt nog wel terug zal komen in de tweede termijn.

Voorzitter. Het volgende blokje is transparantieverplichting. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat de transparantieverplichting voor rederijen verdergaat dan in de huidige concessie? Zowel in de huidige als in de nieuwe concessie zullen de reders zich moeten verantwoorden richting lenW en alles transparant maken. Daarnaast kan lenW ook bij de rederij informatie opvragen die nodig is voor het concessiebeheer. Daarbovenop zal in de nieuwe concessie het maximale rendement dat een rederij mag realiseren, openbaar worden gemaakt. Het openbaar maken van de financiële resultaten van een bedrijf zal straks echter niet mogelijk zijn. Dat is nu ook al niet mogelijk vanwege bedrijfsvertrouwelijkheid.

De heer Soepboer vroeg mij of ik kan toezeggen dat de verhoogde huur voor rijkinfrastructuur geschrapt kan worden om de kosten te drukken en, zo ja, per wanneer. Het wordt ingewikkeld om dit toe te zeggen. Ik heb al geprobeerd om zo veel mogelijk toe te zeggen. Dit wordt heel ingewikkeld, omdat er natuurlijk een ander type beleid is vanuit de rijksoverheid, waarbij wordt gezegd: iedereen dient netjes een marktconforme bijdrage te betalen voor zaken die worden afgenomen bij overheidsdiensten, het Rijksvastgoedbedrijf in dit geval. Dus ja, er is inderdaad sprake van een verhoogde huur, maar dat komt omdat we nu een verlaagde huur hebben en we naar een marktconforme vergoeding gaan, zoals ook rijksbreed het beleid is. Dat betekent dat commerciële partijen die gebruikmaken van diensten van de overheid, daar gewoon netjes een marktconform bedrag voor dienen te betalen.

Mevrouw De Vries heeft mij gevraagd hoe het zit met de onderhoudsbudgetten aan wal en de haveninrichting die wordt overgedragen aan de rederijen. Ik kan deze wens niet zomaar overnemen. De intentie is om in de concessie het dagelijks beheer en het eerstelijnsonderhoud bij de reders te beleggen en niet langer bij Rijkswaterstaat. Het grotere en niet dagelijkse onderhoud blijft echter wel bij Rijkswaterstaat. Dit is overigens ook een wens van de reders. Om verschillende interpretaties van die verdeling van verantwoordelijkheden rond het onderhoud te voorkomen, zal ik hierover nog in gesprek gaan met Rijkswaterstaat en de geïnteresseerde marktpartijen, en dit meenemen in de definitieve teksten.

Dan het blokje met overige vragen, voorzitter. Dat is er maar één; dat scheelt. De heer Boutkan en de heer Soepboer vroegen mij natuurlijk nog naar de watertaxi en het nachtelijk varen. In het debat een paar uur geleden heeft de Minister die over dit dossier gaat, daar al iets over gezegd. Wij snappen heel goed dat eilandbewoners ook 's nachts graag de zekerheid willen dat ze naar het vasteland kunnen en dat daardoor het wegvallen van de watertaxi een hele vervelende maatregel is. Er is nu geen taxidienst. Dat is niet omdat het verboden is om 's nachts te varen, maar omdat er vanuit veiligheidsoverwegingen is gezegd dat er niet harder dan 20 kilometer per uur mag worden gevaren. Vervolgens heeft de ondernemer gezegd: met die snelheid kan ik niet meer op een goede manier varen. Hij heeft zich dan ook teruggetrokken. Op basis daarvan heeft de Minister een onafhankelijk onderzoek vanuit MARIN ingesteld, omdat we zeker willen weten of het veilig kan. Met een pilot willen we ook in kaart gaan brengen in welke gevallen een verruiming van de huidige uitzonderingssituatie mogelijk is en hoe we dat in de praktijk kunnen brengen. De Minister zal daar nog op terugkomen bij u.

Voorzitter. Ik heb geprobeerd alle vragen van uw Kamer te beantwoorden. Ik begon mijn bijdrage met die balans. Ik heb maximaal geprobeerd om die balans goed te bewaken. Ik denk dat ik niet alle Kamerleden tevreden heb kunnen stellen, maar ik vraag de Kamer om begrip daarvoor. We hebben een gezonde balans nodig tussen al die wensen, tussen aan de ene kant de onzekerheden en aan de andere kant het doorzetten van dit proces. Als Staatssecretaris ga ik proberen een gezonde balans mogelijk te maken tussen alle belangen, met aan de ene kant de onzekerheden en flexibiliteit. Ik hoop dat dit een eerste goede stap is om dit gezamenlijk met u als Kamer te doen.

Tot zover mijn bijdrage, voorzitter.

De voorzitter:

Er is nog een interruptie van de heer Boutkan, PVV.

De heer Boutkan (PVV):

Ik heb toch nog een vraag over de concessie en de elektrificatie. Want in de beantwoording van vraag 96 wordt gesteld: «In de concessie is wel de verplichting opgenomen om, op redelijke termijn, met één schip per jaar over te gaan op batterij-elektrisch varen wanneer de infrastructuur er ligt.» Net in de beantwoording werd er weliswaar ook een termijn genoemd, maar toen werd er gezegd: te zijner tijd. Daarin is dus wel sprake van die onzekerheid, terwijl in het stuk zwart-op-wit staat: in de concessie gaan we gewoon opnemen dat er een verplichting komt om met één schip per jaar elektrisch te gaan varen. Dat staat hier, maar hoe gaan we dat dan in de praktijk brengen, met in het achterhoofd het verdienmodel en het feit dat je iemand moet hebben die daarop wil gaan inschrijven? Want het lijkt alsof we hier een beetje omheen blijven draaien.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik ga nog een poging wagen om het duidelijk te maken. Op het moment dat een reder start vanaf 2029 vormt de huidige vloot de basis. Vanaf dat moment gaat er een CO₂-reductiepad lopen. Het staat reders dan vrij om zelf te bepalen hoe ze dat reductiepad vormgeven, dus op welke manier ze dat graag zouden willen doen. De heer Grinwis vroeg mij net of dat via HVO kan. Ja, dat kan via HVO. Vervolgens hebben we een andere situatie, die in beginsel losstaat van deze concessie, namelijk dat er een subsidie is aangevraagd bij het Klimaatfonds van 50 miljoen om laadinfrastructuur aan wal mogelijk te maken. Die 50 miljoen is toegezegd. Stel dat die infrastructuur er ligt in 2035 of in 2032; ik weet niet wanneer dat zal zijn. Maar stel, er is een jaartal waarin dat er ligt. Dan is het niet meer dan redelijk om een reder te vragen om daar gebruik van te maken, anders zijn we die infrastructuur voor Jan met de korte achternaam aan het aanleggen, zeg ik dan even met het gezonde verstand. Waarom stoppen we daar dan zo veel geld in, zeg ik even heel eerlijk. Het is dus niet gek dat als je die aanlegt, je die dan ook moet gaan gebruiken. Daarover hebben we gezegd: vanaf het moment dat die infrastructuur er ligt, geldt er een verplichting om één schip per jaar te elektrificeren. Daarmee proberen we al vooraf zo veel mogelijk zekerheid te geven in een toch onzekere situatie. Tot slot, voorzitter. Vier jaar voordat die verplichting van één schip per jaar zal gaan gelden, gaan we de zekerheid geven. Vier jaar voorafgaand zal die zekerheid er dus zijn. In de onzekerheid die er gewoon is, vanwege het feit dat we netcongestie hebben en dat we ons moeten verhouden ten opzichte van de klimaatdoelen, die door de Kamer vastgelegd zijn in een initiatiefwetsvoorstel, proberen we dit op deze manier goed te onderhouden. Ik hoop dat ik 'm daarmee ... Ik wil 'm best nog een keer doen en 'm echt even heel duidelijk nog een keer neerzetten.

De voorzitter:

Ik zie dat mevrouw De Vries een punt van orde heeft.

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Nou ja, het blijft onduidelijk. We lopen een beetje tegen elkaar aan te praten. Enerzijds wordt er gezegd dat het niet in een concessie zit en als het er is, moet het er wel in en zit het er ook in, want dan zijn ze verplicht om het doen. Ik zou willen voorstellen dat we toch op papier terugkrijgen wat nou de exacte situatie is en wat de risico's daarvan zijn, zodat we dat in september wat beter kunnen wegen. Ik vind het nu namelijk heel ingewikkeld om dat te kunnen bepalen. Misschien wordt er nog wel een

motie over ingediend – dat weet ik niet – maar ik denk dat wat ik nu voorstel, het verheldert.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Zullen we het volgende afspreken? Ik snap dat u de ruimte wil hebben om moties in te dienen. We stemmen daar dan dinsdag over – nee, u stemt daar dinsdag over, ik niet meer. Ik zou willen voorstellen om het even netjes en heel strak op papier te zetten, want ik snap dat het heel veel is. Dan sturen we u daar voor dinsdag nog een brief over.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Maar dan ook even met uitleg over wat er dan in de beantwoording van de vragen staat en over wat er hier gezegd is over het fenomeen van wat er wel en niet in de concessie zit.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Daar zit geen licht tussen, maar dat gaan we heel duidelijk en heel strak op een rij zetten, in een tijdlijn of iets dergelijks. Daar gaan we ons uiterste best voor doen.

De **voorzitter**:

We gaan geen heropening van het debat doen, maar ik hoor dat de heer Soepboer ook nog een kleine toevoeging op dit verzoek heeft.

De heer **Soepboer** (NSC):

Ik heb een punt van orde, voorzitter, om inderdaad te voorkomen dat we het debat nu helemaal over gaan doen. Zouden we vijf minuten kunnen schorsen, zodat de leden zich even kunnen beraden over het al dan niet indienen van een motie in de tweede termijn?

De **voorzitter**:

Vanzelfsprekend. Dan gaan wij nu even vijf minuten schorsen, laten we zeggen tot 20.30 uur. Daarna vervolgen we het debat.

De vergadering wordt van 20.23 uur tot 20.31 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heropen het debat. Dan gaan we door naar de tweede termijn van de Kamer. Dan geef ik als eerste de heer Soepboer van NSC het woord.

De heer **Soepboer** (NSC):

Dank u wel, voorzitter. Ook dank voor de coulance zodat we dit nog even konden doen. Ik heb vier moties daar ik twee toezeggingen heb, namelijk over de scholierenboot die ook buiten de vakanties gaat varen en over de studenten die hun eilanderstatus behouden nadat ze 21 zijn geworden. Dank voor die toezeggingen. Dan volgen de vier moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het programma van eisen voor de concessie Friese Waddenveren de verplichting tot elektrisch varen is opgenomen;

overwegende dat er op dit moment nog aanzienlijke onzekerheden bestaan over de technische haalbaarheid van volledige elektrificatie van de veerdiensten in dit gebied;

overwegende dat de beschikbaarheid van laadinfrastructuur en de huidige netcongestie in de regio een risico vormen voor de betrouwbaarheid en continuïteit van de veerdiensten;

van mening dat essentiële verbindingen met de Waddeneilanden niet in gevaar mogen komen door overhaaste keuzes ten aanzien van verduurzaming zonder dat randvoorwaarden zijn geborgd;

verzoekt de regering om de eis tot volledig elektrisch varen uit het programma van eisen voor de concessie Friese Waddenveren te schrappen als er op voorhand geen duidelijk jaartal kan worden vastgelegd en er geen duidelijkheid over de kostenverhogende effecten kan zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Soepboer, Grinwis en Aukje de Vries.

Zij krijgt nr. 854 (23 645).

De heer **Soepboer** (NSC):

Dan de motie «aanvullen zaken in het ontwerp plan van eisen».

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de huidige versie van het ontwerp plan van eisen niet concreet is opgenomen wat de afmetingen moeten zijn van de vaargeul, welke compensatie er zal zijn voor onderhoudswerkzaamheden en wat de duur is van de overtochten;

overwegende dat concrete afspraken een goed houvast zijn voor de concessiegever en -verlener, waarmee de betrouwbaarheid verstevigd wordt;

overwegende dat voorspelbaar wordt welk materieel er nodig is om aan de eisen te voldoen, zodat hier tijdig in geïnvesteerd kan worden, wat ook een positief effect heeft op de betaalbaarheid van de diensten;

verzoekt de Minister om in het plan van eisen concreet op te nemen wat de dimensies van de vaargeulen moeten zijn, welke compensatie er zal zijn voor onderhoudswerkzaamheden en wat de duur is van de overtochten, en dit voor het einde van het zomerreces terug te koppelen aan de Kamer;

verzoekt tevens om uit te zoeken op welke zaken zij nog concreter kunnen zijn in de eisen ten gunste van de betaalbaarheid, betrouwbaarheid en het voorspelbare effect van de concessie, en de bevindingen te delen met de Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Soepboer en Grinwis.
Zij krijgt nr. 855 (23 645).

De heer **Soepboer** (NSC):

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de huidige versie van het PvE Friese Waddenveren hoge huurkosten opgenomen zijn voor het gebruik van de rijksinfrastructuur;

overwegende dat deze kosten ervoor zorgen dat de veerdiensten hun prijzen moeten laten stijgen om dit te bekostigen;

overwegende dat de prijzen voor de veerdiensten voor vele eilanders al bestempeld worden als niet betaalbaar en hen dit nog zwaarder zal raken;

verzoekt de Minister om de hogere huurkosten voor het gebruik van de rijksinfrastructuur in de nieuwe concessies per 2029 te schrappen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Soepboer.
Zij krijgt nr. 856 (23 645).

De heer **Soepboer** (NSC):

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een retourtje met de auto voor de eilanders € 160 tot € 200 kan kosten, waarmee eventuele prijsstijgingen de betaalbaarheid verder in het niet zullen brengen;

overwegende dat verduurzaming in het Waddengebied gewenst is door de lokale overheden en belanghebbenden met de boodschap dat financiering niet gerealiseerd mag worden uit de portemonnee van de eilanders;

overwegende dat budgetneutraliteit van toepassing zal moeten zijn, maar verduurzaming een extra opgave is en dus buiten die budgetneutraliteit zou moeten vallen;

verzoekt de regering te verkennen welke mogelijkheden er zijn om via subsidies verduurzaming van de veerdiensten mogelijk te maken in het Waddengebied, en dit tijdig te rapporteren aan de Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Soepboer en Grinwis. Zij krijgt nr. 857 (23 645).

De heer **Soepboer** (NSC):

Dat gaat dus verder dan wat de Staatssecretaris net zei.

Ik heb nog een paar seconden. Dan rest mij om af te sluiten en de Staatssecretaris te bedanken. Ik neem u graag nog even mee naar Holwerd vanavond. Daar is het dorpsfeest. Ik ga zo meteen ook weer naar het Noorden. Ik zag net voorbijkomen dat een van de versierde wagens daar een vliegtuig is met «Wagenborg Airlines» en de tekst «Baggerje bliuwt in hiele toer, dus stekke wy mei it fleantúch oer», oftewel: dan gaan we met het vliegtuig over. Die wou ik u niet ontnemen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank voor deze mooie toevoeging, meneer Soepboer. Ik geef het woord aan de heer Boutkan. Ook u heeft drie minuten.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik zou dan wel graag willen beginnen met te zeggen: fantastisch wat de heer Soepboer voorlas, maar ik versta er geen bal van, dus ondertiteling zou zeer gewenst zijn. Bij dezen dus het verzoek, maar dat hoor ik dadelijk wel als mijn spreektijd om is.

Voorzitter. Voordat u het vergeet: in de tweede termijn krijg ik nog antwoord over de samenstelling van de klantenpanels. Dat antwoord had ik nog tegoe, dus voor alle zekerheid vermeld ik het bij dezen.

Voorzitter. Ik heb wat vragen gesteld en er zijn wat antwoorden gekomen, maar toch blijft het onbehagen bij mij hangen met betrekking tot de onzekerheid van de verdienmodellen, de onzekerheid van de inspraak, de onzekerheid over de inbreng van de eilandbewoners en alle andere ondernemers, zowel aan de wal als op de eilanden zelf. Ik denk dat we nog een lange weg te gaan hebben, maar ik ben in ieder geval blij dat wij hopelijk zeer kort na het zomerreces bij elkaar komen om toch even te kijken hoe men ambtelijk het programma van eisen en al die zienswijzen die dus gaan komen, verwerkt heeft. Hopelijk krijgen wij die stukken dan ook op tijd zodat we ons voor kunnen bereiden op die bijeenkomst, zodat wij als Kamer wel degelijk in positie worden gebracht, wat ik tot nu toe miste. Dus nogmaals dank daarvoor. Wij hebben geen moties, dus dat scheelt weer. Maar ik heb net goed geluisterd naar de heer Soepboer en dat sprak mij wel aan. Ik zal mijn stinkende best doen om hem daarbij aan de benodigde meerderheid te helpen.

Hiermee sluit ik mijn bijdrage af, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank, meneer Boutkan. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw De Vries namens de VVD-fractie. Ook u heeft drie minuten.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. We beginnen direct maar met de moties. Ik heb geprobeerd om ze hier en daar nog wat in te korten.

De motie over de spoedplekken is vooral een stimulans om het goed te gaan regelen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de eilanders ontevreden zijn over de regeling spoedplekken in het conceptprogramma van eisen;

verzoekt het kabinet om in overleg met de eilanders en de lokale overheden een betere regeling voor spoedplekken uit te werken en op te nemen het programma van eisen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Aukje de Vries, Grinwis en Soepboer.

Zij krijgt nr. 858 (23 645).

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

De tweede motie gaat over het vrachtvervoer.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat rederijen voor de veerdienst geen exclusief recht hebben voor vrachtvervoer;

van mening dat ook vrachtvervoer hoort tot de levensader voor de Waddeneilanden en daarvoor voldoende mogelijkheden moeten zijn;

verzoekt het kabinet het aanbod van vrachtvervoer te monitoren en indien nodig binnen de juridische kaders naar oplossingen te kijken in overleg met de ondernemers en lokale overheden van de Waddeneilanden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Aukje de Vries en Grinwis.

Zij krijgt nr. 859 (23 645).

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

De laatste motie is helaas iets langer, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor de diepte en breedte van de vaargeul wordt verwezen naar het Nationaal Water Programma 2022–2027, terwijl de concessie loopt vanaf 2029;

constaterende dat het kabinet voor de financiële transparantie van de rederijen wil aansluiten bij de huidige praktijk en dat dit volstrekt onvoldoende is;

constaterende dat het nogal wat uitmaakt hoelang de vaartijd is, maar ook hoeveel capaciteit er op een afvaart beschikbaar is;

constaterende dat het Waddengebied een bijzonder gebied is en het hier totaal anders is dan de veerdiensten in bijvoorbeeld Noorwegen en Griekenland;

constaterende dat het overdragen van alle onderhoud aan de walinstallaties en haveninrichtingen in het bezit van het Rijk zorgt voor hogere kosten dan wel een verschraling van de dienstverlening;

verzoekt het kabinet in het programma van eisen en de concessie nadere verplichtingen op te nemen over transparantie, de diepte en breedte van de vaargeul, de vaartijden en de vlootcapaciteit;

verzoekt het kabinet om «ervaring met veerdiensten in een gebied zoals de Wadden» mee te nemen in de aanbesteding en de gunningscriteria, en om de bestaande onderhoudsbudgetten voor het onderhoud voor de wal- en haveninrichting mee over te dragen aan de rederij,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Aukje de Vries en Grinwis. Zij krijgt nr. 860 (23 645).

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Verder dank ik de Staatssecretaris voor de toezeggingen. Ik hoop dat hij op heel korte termijn toch een keer een bezoek aan de eilanden gaat brengen. Eigenlijk zou hij alle eilanden moeten bezoeken, want ze verschillen nogal van elkaar en de situaties op de eilanden verschillen ook nogal. Ik denk namelijk dat Ameland echt een totaal andere situatie heeft dan Vlieland of Terschelling of Texel. Maar dank voor alle toezeggingen en de beantwoording. Ik hoop dat we het op een goede manier voor de eilanders en de ondernemers op de eilanden gaan regelen.

De voorzitter:

Dank, mevrouw De Vries. Het woord is aan de heer Pierik van de BBB-fractie. U heeft twee minuten.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Eerst nog een vraag over die scholierenboot. Ik vraag me af of het misschien in een aparte aanbesteding gestopt kan worden, zodat ook de watertaxibedrijven op de eilanden zich daarvoor kunnen inschrijven. Dat biedt ook mkb-ondernemers wat meer mogelijkheden om hierin een rol te pakken.

Dan een verzuchting. Ik vind het echt heel bizar ... Over die watertaxi hebben we begin dit jaar nog een motie ingediend over het presenteren van een goede oplossing binnen zes weken. Maar het duurt en het duurt. Eind dit jaar komt MARIN met een advies. Dit is eigenlijk een verzuchting in de trant van: waarom moet het nou zo verschrikkelijk lang duren? Het laatste ...

De **voorzitter**:

Ik heb nog een interruptie van de heer Soepboer van NSC voor u, meneer Pierik.

De heer **Soepboer** (NSC):

Ik hoor de heer Pierik volgens mij zeggen dat het scholierenbootje wel uit de concessie kan, terwijl dat nu heel mooi in die concessie staat. Als u 'm daarin laat staan, is het juist duidelijk dat ie er in ieder geval gaat komen. Dan is het niet afhankelijk van de markt. Volgens mij is dat wat we willen voor de eilandbewoners. Kan de heer Pierik mij uitleggen waarom hij dat zo graag uit de concessie wil halen en wil overlaten aan de markt? Is dat in het belang van de eilanders?

De heer **Pierik** (BBB):

Het belang van de eilanders staat natuurlijk voorop. Ik wil een goede oplossing. Ik wil eigenlijk zo veel mogelijk marktpartijen de gelegenheid geven om hierop in te schrijven. Dus ik wil geen uitspraak doen over of het nou al dan niet in die concessie moet, maar ik wil wel graag dat ook mkb-bedrijven op de eilanden in de gelegenheid gesteld worden om zich in te schrijven om dit stukje vervoer te faciliteren.

De **voorzitter**:

Toch nog een vervolgvraag van de heer Soepboer.

De heer **Soepboer** (NSC):

Maar is de heer Pierik het met mij eens dat als het één keer goed in die concessie staat, het dan geborgd is en het er dan in ieder geval gaat komen?

De heer **Pierik** (BBB):

Zeker. Dat is ook de logische route, maar ik wil toch ook een pleidooi houden voor mkb-bedrijven die hierin ook een rol zouden kunnen pakken. Als laatste punt heb ik toch zorgen over die verduurzaming. Ik vraag me eigenlijk het volgende af. Als de Staatssecretaris zelf een rederij zou hebben, zou hij dan inschrijven op zo'n concessie waarin zo veel onzekerheden zitten en waarbij je er eigenlijk geen idee van hebt wanneer je moet gaan voldoen aan bepaalde verduurzamingseisen? Ik vraag de Staatssecretaris om even in de huid te kruipen van een rederij om te kijken of hij dan blij wordt van de voorliggende concessie. Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dan geef ik het woord aan de heer Grinwis van de ChristenUnie. Hij heeft ook twee minuten.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter. Gelukkig is het nog geen concessie, maar slechts een ontwerp-programma van eisen. En het is maar goed dat dit een ontwerp is, want als dit de definitieve was, weet ik niet of er binnenkort nog een goede verbinding naar de Waddeneilanden was geweest. Er moet namelijk echt nog een hoop gebeuren voordat dit het predicaat «definitief programma van eisen» gaat krijgen.

In ieder geval moet de motie over de tussenconcessie natuurlijk gewoon worden uitgevoerd. Ik ga de Staatssecretaris niet verblijden met een motie die zegt: voer die motie uit. Maar ik dien wel een motie in die daaraan raakt. Die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Kamer eerder de motie-Grinwis c.s. (29 684, nr. 293) aangenomen heeft die de regering oproept om voor het concessiegebied Wadden-Oost en voorafgaand aan een concessie over de duur van vijftien jaar een tussenconcessie aan te besteden totdat, na afronding van de thans startende MIRT-studie Ameland, de daaruit voortvloeiende conclusie over de beoogde vaarweg beschikbaar is;

overwegende dat het voor alle partijen, zoals regionale overheden, mogelijke aanbieders en inwoners van de eilanden van belang is te weten hoe het toekomstige verloop van concessieverlening eruit komt te zien;

verzoekt de regering om op korte termijn een globaal tijdschema te publiceren waarin de tijdlijnen van concessieaanbesteding en -verlening, mét tussenconcessie, zichtbaar worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis en Aukje de Vries. Zij krijgt nr. 861 (23 645).

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik had oorspronkelijk vier moties meegenomen, maar collega's Soepboer en collega De Vries hebben al moties ingediend over duidelijkheid over het vaarprofiel, over de onderhoudskosten en het budget daarvoor, plus over de bijdrage in de kosten voor de reders voor de ombouw of eigenlijk voor het dubbele ontwerp van de schepen als je zou gaan elektrificeren. Die heb ik meegetekend. Ik hoop dat ze aangenomen worden, want ik denk dat alle drie de onderwerpen die ik net noemde echt essentieel zijn om tot een goed programma van eisen en uiteindelijk een goede concessie te komen. Die concessie is nodig om uiteindelijk die levensader in stand te houden voor de bewoners van de Waddeneilanden. Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank voor uw bijdrage. Ik kijk of de heer Soepboer weer even kort het fractievoorzitterschap wil overnemen ... Fractievoorzitterschap, zeg ik! Dat gaat wel heel hard.

De heer Soepboer (NSC):

Een vooruitziende blik, meneer De Hoop!

De voorzitter:

Ik hoorde de heer Soepboer net al in het Fries praten, dus wie weet wat er nog komt. Maar ik vraag de heer Soepboer of hij het voorzitterschap van mij over kan nemen.

Voorzitter: Soepboer

De voorzitter:

De heer Soepboer neemt het voorzitterschap van deze commissie met liefde van u over, voorzitter. Dan geef ik het woord aan de heer De Hoop voor zijn inbreng.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Ik vind het volgende lastig qua afdronk van dit debat. Er moeten in die concessie afspraken gemaakt worden, maar er is geen helderheid. Daardoor slopen we benodigde afspraken daar misschien weer uit. Ik merk dat dat ontstaat bij de verduurzaming. Als wij met elkaar zeggen dat verduurzaming keihard nodig is en eigenlijk opgenomen zou moeten worden in zo'n concessie, vind ik het zonde als we dat er weer uithalen. Ik draai 'm dan toch om. In tal van landen zie je dat er al jarenlang op de accu wordt gevaren; kijk maar om je heen. Het kan dus. En het scheelt ook tonnen stikstof, zeg ik tegen partijen hier aan tafel die zeggen dat die ingezet moeten worden voor de veestapel, voor de vissers die ook over het water gaan, voor het autoverkeer. Ik zou dus zeggen: laten we dat dan op een andere manier vastleggen. Daarom kijkt mijn fractie er net even anders naar dan andere fracties hier. Vandaar dat ik de volgende motie heb.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de aanbesteding van de Waddenveren moet leiden tot een robuuste, frequente, betaalbare en duurzame verbinding tussen de wal en de eilanden;

overwegende dat we nu niet alleen moeten vastleggen wat we in 2029 willen hebben, maar ook in 2045;

overwegende dat biedende rederijen moeten weten waar ze aan toe zijn en welk schip hiervoor nodig is;

verzoekt de regering om in het PvE op te nemen dat alle Waddenveren uiterlijk in 2035 elektrisch varen en te garanderen dat de hiervoor benodigde (laad)faciliteiten worden geleverd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Hoop.
Zij krijgt nr. 862 (23 645).

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik zeg tegen de Staatssecretaris: als u een ander jaartal verstandig vindt en daarin iets anders wilt, ben ik daar best toe bereid. Maar ik vind het belangrijk dat we iets vastleggen, zodat ook de rederijen die hierin moeten investeren daarin een richting krijgen. Ik denk dat dat heel verstandig zou zijn.

Dank, voorzitter.

De voorzitter:

Ik kijk even rond en zie dat niemand de behoefte heeft om daar nog iets van te vinden. Dan geef ik het voorzitterschap van deze commissie graag terug aan de heer De Hoop.

Voorzitter: De Hoop

De voorzitter:

Het is een lange dag, collega Soepboer. Dan schorsen we weer even. Ik kijk even hoeveel tijd de Staatssecretaris nodig denkt te hebben. Ongeveer vijf minuten? Dan schorsen wij tot 20.50 uur of misschien net iets langer. Dan gaan we naar de tweede termijn van de Staatssecretaris.

De vergadering wordt van 20.46 uur tot 20.57 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heropen de vergadering. We gaan door met de tweede termijn van de Staatssecretaris. Er is in ieder geval een negental moties ingediend. Ik geloof dat er misschien ook nog wel ergens een vraag tussendoor is gekomen, dus ik geef het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dank, voorzitter. Ik heb geprobeerd om zo goed mogelijk mee te bewegen met alle wensen vanuit de Kamer. Ik denk ook dat dat aardig gelukt is, behalve op het punt van de elektrificatie. Daar gaan we nog even een brief over schrijven, zodat het extra duidelijk is. Ik heb ook nog eens even zitten grasduinen in de 111 vragen die wij hebben gekregen en ook in de tientallen mondelinge vragen die we hier hebben gekregen. In vraag 96 staat inderdaad aan het einde van een zin, aan het staartje: wanneer de infrastructuur er ligt. Dat hadden we iets duidelijker moeten verwoorden, althans ik. De heer Pierik had het in dat kader ook over onduidelijkheid. Ik wil echt benadrukken dat we dit zo strak als mogelijk hebben proberen neer te zetten. Op het moment dat de concessie start, is er geen verplichting, maar op het moment dat de walinfrastructuur gereed is, gaat er een periode van vier jaar lopen. Dan is er dus duidelijkheid. Op het moment dat die walinfrastructuur gereed is, is er duidelijkheid. Dan gaat er een periode van vier jaar lopen. En vanaf dat moment gaat het om één boot per jaar voor die elektrificatie, omdat op dat moment die 50 miljoen is geïnvesteerd. Dat is hoe we het hebben gedaan, maar dit gaan we nog even in een brief opschrijven.

De vraag van de heer Pierik was: zou u zelf intekenen? Ja, want we hebben het volgens mij op deze manier heel duidelijk proberen te doen. We komen hier nog op terug, maar dit betekent ook dat ik de eerste motie van de heer Soepboer, die op stuk nr. 854, oordeel Kamer kan geven, met dien verstande dat we die zo mogen lezen dat we daar een jaartal op gaan proberen te plakken; dat is dan de meest reële inschatting. Maar we gaan dat dus ook nog even netjes in een brief uiteenzetten. Ik zeg daar ook nog bij dat we, indien gewenst, ook de termijn van die vier jaar nog zouden kunnen oprekken, want dat hebben we ook gewoon ingebouwd om juist weer die zekerheid te bieden. We doen dus echt verschrikkelijk veel om de onzekerheid die er is met betrekking tot de netcongestie – that's a fact of life – zo goed en zo strak mogelijk te regelen. We gaan dit nog in een brief opschrijven, maar de motie op stuk nr. 854 krijgt daarmee oordeel Kamer.

De heer **Soepboer** (NSC):

Oordeel Kamer, maar wel gewoon met het dictum dat hier staat. Ik snap dat u zegt: we gaan dit en dat doen en we sturen daar nog een brief over. Dat begrijp ik, maar ik hecht er waarde aan om hier gezegd te hebben – ik ben blij met het oordeel Kamer – dat er wel gewoon staat wat er staat en er dus gewoon van tevoren een hard jaartal moet komen.

De **voorzitter**:

Ik kijk even of het dan nog steeds oordeel Kamer is voor de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat kan niet, want we weten niet wanneer die netcongestie opgelost is. Als u dus zegt dat er een hard jaartal moet komen en dat ik als Staatsse-

cretaris de pineut ben als het één dag later wordt, dan kan ik dit niet doen. Het enige wat ik kan doen, is de meest reële inschatting die we op dat moment hebben opnemen, gezamenlijk met een brief daarover. Ik snap uw punt en we doen echt ons best om dit zo duidelijk mogelijk op te schrijven, maar wat niet kan, kan niet. Als u dus volhoudt dat het een hard jaartal moet zijn, dan moet ik 'm gaan ontraden. Maar wij doen echt ons best om dit zo duidelijk mogelijk te maken – dat gaan we ook in die brief doen – wetende dat we te maken hebben met een factor die onduidelijk is, namelijk de netcongestie. En daar hangt natuurlijk ook van alles mee samen. Je hebt bijvoorbeeld mensen nodig die dat kunnen doen et cetera, et cetera. Ik kijk dus even naar de indiener: wat gaat het worden?

De voorzitter:

Ik kijk ook naar de indiener. Mevrouw De Vries is ook indiener. Heeft zij behoefte aan een vraag? Ik zag haar hand namelijk omhooggaan.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Volgens mij willen wij geen mislukte aanbesteding straks. We willen ook niet een of ander ... Ik vind de signalen die wij nu krijgen vanuit de rederijen, behoorlijk zwaar in het kader van alle zaken die daarin staan. Dit is daar een van. Zij zeggen: er moet een harde datum in. Dan is het wel ingewikkeld als de Staatssecretaris zegt: tja, ik ga daar nog eens even naar kijken. Maar goed, de motie krijgt oordeel Kamer. Ik ga er dus van uit dat hij 'm gewoon uitvoert.

De voorzitter:

Ik geef het woord weer aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Sorry, dan toch even vanuit mijn kant. Ik zeg niet: we kijken wel even. Dat zeg ik niet. Ik zeg: we trekken aan dezelfde kant van het touw en we proberen zo veel mogelijk duidelijkheid te geven. Je start met de concessie. Op het moment dat de walinfrastructuur gereed is, heb je nog een periode van vier jaar daarna. Maar wanneer die gereed is, heeft te maken met de netcongestie. Dat is dus onduidelijk. Maar dat is dus niet: we zien wel even. Dit heeft te maken met het feit dat we in ongeveer het hele land netcongestie hebben en we het dus niet weten. That's a fact of life. Dat proberen we zo goed mogelijk te doen. Ik zeg tegen de Kamer dus niet «ik kijk wel even», maar «we proberen de meest reële inschatting te maken en die in een jaartal te vatten, wetende dat het onzeker is wanneer dit is». Dat is wat ik vraag aan de Kamer. Dan kan ik de motie oordeel Kamer geven.

De voorzitter:

We gaan dit debat niet nog een keer doen. Kan de heer Soepboer leven met deze appreciatie? Zo ja, dan is het oordeel Kamer, en als hij vasthoudt aan het dictum is het «ontraden».

De heer **Soepboer** (NSC):

Ik zou het willen omdraaien: zolang je nog geen zekerheid hebt, moet je het gewoon niet in je concessie zetten. Zo simpel is het eigenlijk. Dan kan de reder alles doen om toch te verduurzamen. Je kunt later namelijk allemaal mooie dingen bedenken om ze toch wat aan te sporen om dat te doen. Ik wil dus graag vasthouden aan het dictum zoals dat er staat.

De voorzitter:

Dan is de motie ontraden. Dan geef ik het woord weer aan de Staatssecretaris voor de appreciatie van de motie op stuk nr. 855.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voorzitter. Ik ga nog niet naar de motie op stuk nr. 855, want ik ga eerst nog een aantal vragen beantwoorden; ik ga daar ook nog wel wat opmerkingen aan toevoegen. Ik begon net over die balans; dat raakt ook dit hele punt. Wij proberen die balans op een aantal zaken goed te behouden. Want, zeg ik er ook maar even bij, niet alles kan. Ik noemde net dus die balans. Aan de ene kant heb je de eisen die je stelt en alle dingen die je vraagt. Aan de andere kant van de driehoek zit de betaalbaarheid, dus de prijs. Weer aan de andere kant zit de aantrekkelijkheid en de gezonde boterham van de reder. Je kunt niet op alle drie knoppen tegelijk duwen. Ik kan niet zeggen: ik wil 20 kilo afvallen, maar ik wil niet sporten en ik wil iedere dag een zak paprikachips eten. Dat kan ook niet alle drie tegelijk.

Van een aantal zaken die u mij vraagt, moet ik heel eerlijk zeggen dat die ingewikkeld worden. Dat is bijvoorbeeld de motie op stuk nr. 855. Ik heb gezegd: de duur van de overtocht vastleggen in de concessie is prijsopdrijvend. Tegelijkertijd zegt de motie dat het ten gunste moet komen van de betaalbaarheid. Die twee dingen in die motie zijn strijdig met elkaar; ik kan er niks anders van maken. Dat is gewoon een gegeven. Ik moet deze motie dus helaas ... Nee, sorry, ik ga het anders zeggen. Ik ga hier constructief naar kijken en wil de motie graag «ontijdig» geven. Nogmaals, al die zaken exact opnemen in het PvE werkt prijsopdrijvend en maakt het minder aantrekkelijk. Tegelijkertijd zijn dit wel punten waarvan ik bereid ben om te kijken hoe we daarmee een goede balans kunnen creëren, ook in combinatie met een marktconsultatie. Ik ga er dus naar kijken, maar ik vind het onverstandig om het nu al hard op te nemen. Daarom geef ik de appreciatie «ontijdig».

De voorzitter:

De appreciatie is «ontijdig». Het zou een suggestie voor de heer Soepboer kunnen zijn om de motie aan te houden. Ik geef hem daarom het woord.

De heer Soepboer (NSC):

Ik begrijp die suggestie, maar de heer Soepboer gaat 'm wel indienen. Maar ik wil wel graag gezegd hebben, ook richting de Staatssecretaris, dat dit twee verschillende dingen zijn. Het zijn twee verschillende delen van het dictum. In het eerste deel staat een aantal concrete zaken, bijvoorbeeld die onderhoudswerkzaamheden en de duur van de overtocht. In het tweede deel van het dictum staat het verzoek om te kijken welke andere zaken bijvoorbeeld ten gunste van de betaalbaarheid zouden kunnen komen. Dat tweede deel is heel vrij interpreteerbaar en dus ook niet een-op-een te combineren met dat andere deel. U zegt «het is tegenstrijdig», maar het zijn echt twee verschillende dingen, namelijk die concrete zaken en die oproep aan de Staatssecretaris om te kijken wat hij verder nog kan doen. Zo moet u 'm lezen.

Staatssecretaris Aartsen:

Dat doe ik ook. Tegelijkertijd zitten er een aantal zaken in die de balans echt wel verstoren als je ze er zo hard in zet, zoals ik net zei. Daarom acht ik de motie ontijdig. Ik snap de zorgen – daar proberen we goed aan tegemoet te komen – maar het hard opnemen verstoort die balans. Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 856. Die moet ik helaas ontraden, omdat die ingaat tegen het beleid dat we rijksbreed hebben om het Rijksvastgoedbedrijf voor commerciële partijen gewoon netjes marktconform te maken. Er wordt ook gesproken over dat ernaar moet worden gekeken ten aanzien van de Wet markt en overheid. Als dit niet wordt gerealiseerd, moet daar ook dekking voor worden gevonden.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 856 is ontraden.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De motie op stuk nr. 857 gaat over de duurzaamheidssubsidies. Die is in beginsel overbodig. Als het gaat om de walinfrastructuur betaalt de overheid door middel van het Klimaatfonds de 50 miljoen. We hebben een businesscase gemaakt samen met de reders, waaruit blijkt dat het in beginsel rendabel is om ook elektrisch te varen en te verduurzamen, gelet op de prijs op dit moment en in de toekomst van elektriciteit en diesel, helemaal wanneer de overheid de infrastructuur betaalt.

De **voorzitter**:

De heer Grinwis heeft een vraag.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Garandeert de Staatssecretaris hiermee dat de betaalbaarheid van de kaartjes van de overtocht niet in het geding is bij elektrificatie, terwijl de reders wel een soort dubbel ontwerp in de markt moeten zetten? Is dat wat de Staatssecretaris zegt?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, ik garandeer dat er geen verhoging van de ticketprijs is vanwege elektrificatie. Dat hebben we opgenomen.

Dan de motie op stuk nr. 858, over spoedplekken. Ook die moet ik als oordeel «ontijdig» geven, ook weer vanwege het feit dat er, als we het zo hard regelen, mogelijk sprake is van zaken die de balans verstoren. De reden waarom ik de motie niet ontraad, is dat ik denk dat het zeker een interessant punt is, waar we goed naar moeten kijken. We moeten bekijken hoe we dit opnemen in de volledige balans. Ik heb eerder al iets gezegd over hoe we daarnaar gaan kijken, met de reservelijst et cetera. Ik refereer dus aan de toezegging die ik heb gedaan.

De motie op stuk nr. 859, over het vrachtverkeer, kan ik oordeel Kamer geven. Dat gaan we doen.

De motie op stuk nr. 860 moet ik ontijdig verklaren. In het PvE en de financiële bepalingen zullen voorwaarden worden opgenomen ten aanzien van de transparantie. Ook hiervoor geldt dat we dit serieus zullen meenemen in de balans richting het definitieve ontwerp. Op dit moment is het ontijdig, maar we gaan kijken hoe we het goed kunnen meenemen. Dan de motie op stuk nr. 861, over de tijdlijn en de tussenconcessie.

De **voorzitter**:

Er is een vraag van mevrouw De Vries over de motie op stuk nr. 860, waarover u het advies «ontijdig» heeft gegeven.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Mijn vraag is dan wel: welke van deze dingen gaan het problematisch maken, zeg maar? Daar ben ik namelijk naar op zoek. Ten aanzien van de transparantie heb ik altijd al gezegd: bedrijfsvertrouwelijke informatie hoeft niet naar buiten. Het moet ergens ... De lokale overheid kan bijvoorbeeld in een vertrouwelijke setting kijken of er niet te veel winst wordt gemaakt. Ten aanzien van die andere zaken, de diepte en breedte van de vaargeul: ik denk niet dat dat prijsopdrijvend werkt.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Er zijn een aantal elementen die ook weer die balans verstoren. Dat is onder andere het bijzondere gebied. Dat is iets waar we naar kijken. Mevrouw De Vries noemt financiële transparantie. Dat kunnen we simpelweg niet doen vanwege het aspect van bedrijfsvertrouwelijke informatie. Dat is gewoon hoe het werkt met bedrijven. Daarover kunnen we niet alle informatie beschikbaar stellen. Ik heb eerder gezegd dat we toezeggen dat we het maximale rendement wel openbaar gaan maken,

maar bedrijfsgeheime en bedrijfsvertrouwelijke informatie kunnen we niet openbaar maken. Vandaar mijn appreciatie.

De motie op stuk nr. 861, over de tijdlijn en de tussenconcessie, kan ik oordeel Kamer geven. Dat lijkt mij vanzelfsprekend.

De motie op stuk nr. 862 moet ik helaas ontraden, vanwege het jaartal dat daarin staat. Ik refereer daarvoor nog even aan de brief die wij gaan sturen over de elektrificatie.

Voorzitter. We hadden nog een aantal vragen openstaan. De eerste is van de heer Soepboer en vooral ook van mevrouw De Vries, over de gereserveerde plaatsen: zijn er in het ontwerp-PvE nu meer of minder gereserveerde plaatsen dan in de huidige situatie? Het aantal gereserveerde plaatsen in het ontwerp-PvE is gelijk aan dat in de huidige situatie van de Waddenveren West. Ik heb inmiddels signalen gekregen dat er ten opzichte van de huidige situatie van de Waddenveren Oost een verslechtering zou kunnen plaatsvinden. Daarom heb ik al eerder toegezegd dat we gaan kijken hoe we elementen uit de bestaande systematiek van Oost kunnen overnemen. Op dit moment wordt daar ook gewerkt met de reservelijst. We gaan kijken of we dat nog kunnen meenemen, want het streven is dat het in zowel West als Oost hetzelfde blijft of zelfs beter wordt dan op dit moment.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Soepboer.

De heer **Soepboer** (NSC):

Als u mij nou de harde toezegging doet dat u uw uiterste best gaat doen om ervoor te zorgen dat er ook in Oost geen verslechtering zal zijn, kunt u de volgende keer dat u naar het eiland gaat even een bakje koffie halen bij mij in Nijewier.

De voorzitter:

Dit riekt naar chantage, zeg ik als neutrale voorzitter.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Nou moet ik dat kopje koffie zelf gaan betalen; dat snap u natuurlijk, hè? Ik kan u zeker toezeggen dat we daar ons uiterste best voor gaan doen.

Uiteindelijk doen we dit niet om de mensen te pesten. Daar zal ik aan het einde nog iets over zeggen. We doen dit omdat we een goede concessie willen hebben die aan alle kanten op een juiste manier in balans is.

De heer Boutkan heeft nog een vraag gesteld over de klantenpanels: hoe wordt de samenstelling bepaald? In beginsel is dat aan de concessiehouder zelf en moet die dat inrichten, maar het is natuurlijk wel zo dat er een brede, representatieve afvaardiging moet zijn van personen die gebruikmaken van de dienst en/of afhankelijk zijn van de veerdienst op het eiland. In ieder geval zit daar dus ook – dat hebben we nu gezegd – een vertegenwoordiging van de ondernemers in. Daar ging de motie-Pierik over.

Mevrouw De Vries vroeg nog: krijgen sporters en scholieren korting op de overtocht? Als een scholier of sporter op het eiland woont en naar de vaste wal gaat, geldt voor hem de korting die voor de eilandbewoners geldt. Dat is voor de terugreis natuurlijk ook het geval. Voor scholieren en sporters die op de vaste wal wonen, geldt die korting niet. Ik heb daar echter wel over gezegd dat die korting wel zal gaan gelden voor scholieren die ingeschreven staan. Maar voor die andere doelgroep is het wel lastig om te kijken hoe we dat kunnen doen omdat je dan zit met hoe je die groep afbakent. Dus nogmaals, voor scholieren of sporters die op het eiland wonen en naar de vaste wal gaan, geldt de korting, dus het zeer gereduceerde tarief, die voor de eilandbewoners geldt.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Even een verhelderende vraag nog: dat is dus exact dezelfde regeling die er nu ook geldt? Die wordt ook meegenomen in de nieuwe concessie.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja. Die wordt ook uitgebreid – dat is een goede toevoeging, zeg ik tegen mijn ambtelijke ondersteuning; dank je wel. Die wordt uitgebreid, want we hebben gezegd dat die ook gaat gelden voor de mensen die studeren aan de andere kant.

Dan had ik nog een vraag – dat is de laatste, voorzitter – van meneer Pierik. Die ging over de aanbesteding van de scholierenboot. Die blijkt op dit moment zeer onrendabel. Op dit moment doet de reder dit al vrijwillig. Maar als je die niet opneemt in de concessie of die wordt niet vrijwillig gedaan, is het gewoon een zeer onrendabele situatie. De verwachting is dan ook dat als je er een aparte aanbesteding van maakt, die zal mislukken. Daarom doen wij dat niet. Ik denk op zich dat we de situatie met de scholierenboot, inclusief de toezegging die ik heb gedaan, op deze manier goed kunnen ondervangen.

Voorzitter. Ik dank oprecht de Kamerleden voor hun betrokkenheid. We hebben volgens mij een goed debat gehad. Ik heb geprobeerd zo veel mogelijk geprobeerd tegemoet te komen aan de ingebrachte punten en om de belangen te adresseren. Ik heb geprobeerd overal waar dat kan duidelijkheid te geven. Dat gaan we nog proberen te repareren op het elektrificatiedeel, maar ik hoop oprecht dat we met al deze punten een goede concessie kunnen gaan bouwen. Nogmaals, wij doen dat niet om mensen te pesten of uit een stukje onwil of om dingen van bovenaf op te leggen. Maar al die belangen, van de eilandbewoners, van de ondernemers, van de toeristen en andere bezoekers, van de natuur, van de mensen op het eiland zelf, van de mensen die ernaartoe willen, proberen we allemaal te vangen op een goede manier. Dat geldt natuurlijk ook voor de belangen van de reders zelf. En dat in combinatie met de Europese regels, waar wij ons netjes aan te houden hebben. Ik ga mij de komende tijd beraden op onder andere de motie-Grinwis over de tussenconcessie. Daarin nemen we deze ook mee. Ik hoop u na het zomerreces zeer spoedig te spreken over dit onderwerp.

De **voorzitter**:

Dank aan de Staatssecretaris en de ondersteuning voor de beantwoording in de tweede termijn. Ook gefeliciteerd met uw debuut in deze commissie. U had twee debatten op uw eerste wedstrijddag – dat is heel wat – maar volgens mij zit u hier nog heel enthousiast. Voor de afronding van het debat lopen we nog wel even de toezeggingen door.

- De eerste toezegging. De Staatssecretaris stuurt de Kamer voor aanstaande dinsdag een brief met daarin de vragen en de risico's die er zijn omtrent de elektrificatie en de relatie met de verduurzaming van de walinfrastructuur.
- De tweede toezegging is vrij uitgebreid. De Staatssecretaris stuurt de Kamer voor september het definitieve programma van eisen toe, waarin onder de volgende onderdelen terugkomen. Zwaarwegend adviesrecht voor decentrale overheden bij de vervoersplannen. Klantenpanels krijgen adviesrecht.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Hoho, en majeure bepalingen.

De **voorzitter**:

We noteren nog «en majeure bepalingen».

- Ik vervolg de tweede toezegging. Klantenpanels krijgen adviesrecht. Een adviesrol voor decentrale overheden bij majeure ontwikkelingen – die zat er dus bij. Een reactienota over welke aspecten uit de internet- en marktconsultatie wel en niet zijn overgenomen. Interinsulaire

overtocht, ook in de schoolvakanties. Gereserveerde plekken, ook overdag, in plaats van alleen de eerste en de laatste overtochten, waarbij ook wordt gekeken naar de optie van reserveringslijsten. Er wordt niet alleen naar het aantal afvaarten gekeken, maar ook naar de capaciteit van de boten die de afvaarten verzorgen. Een heroverweging van de korting voor een eilandtarief voor studenten ouder dan 21 jaar. Als laatste de mogelijkheid voor het hanteren van een tussenconcessie voor de Waddenveren Oost.

Dan zie ik nog twee vingers. Eerst de heer Soepboer.

De heer **Soepboer** (NSC):

Ik mis de volgens mij meest recente toezegging in dit debat, namelijk die over het aantal gereserveerde plaatsen. De Staatssecretaris gaat er zijn uiterste best voor doen om ook in de concessie Oost geen sprake te laten zijn van een verslechtering van het aantal gereserveerde plaatsen. Dat is een inspanningsverplichting, dus hij rapporteert dat ook aan de Kamer. Dat hoort namelijk bij een verplichting.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris knikt, dus die schrijven we op. Dan kijk ik naar mevrouw De Vries.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Ja, dit gaat even over de reactie op de consultatierondes. De kritiek was de vorige keer dat het absoluut onduidelijk was waarom sommige dingen wel of niet waren overgenomen. Ik hoor nu in de toezegging wat wel en niet wordt meegenomen. Ik ga ervan uit dat er ook een motivatie en een uitleg is van waarom iets wel of niet wordt meegenomen en dat dat ook wel een beetje substantieel zal zijn, want dat was volgens mij een frustratie bij de vorige ronde.

De **voorzitter**:

Ik zag eerst de heer Grinwis en daarna de heer Boutkan.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Even over dat laatste punt, de mogelijkheid van een tussenconcessie. Het is wat steviger. Het gaat over de uitvoering van de aangenomen motie inzake de tussenconcessie. Als het zo soft wordt opgeschreven, dan durf ik nu namelijk alweer te voorspellen wat er gaat gebeuren.

De **voorzitter**:

We gaan het heel hard neerzetten, meneer Grinwis. Ik kijk naar de heer Boutkan. U had toch ook nog een opmerking?

De heer **Boutkan** (PVV):

De Staatssecretaris gaf tekst en uitleg over hoe hij omging met klachten en dergelijke. Ik verstond alleen niet aan wie die toezegging was toebedeeld, want dan kan ik die zelf in mijn administratie verwerken of niet. Dat gaat dus over het serieus nemen van die klachten en terugkoppelen hoe een en ander wel of niet verwerkt is.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat is een opmerking richting de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

O, kijk!

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat zei ik net ook buiten de microfoon. U had mij niet alleen gevraagd om de reactienota te sturen – wat wel en wat niet – maar ook om dat gemotiveerd te doen. Dat heb ik toegezegd.

De heer **Boutkan** (PVV):
Dank u wel!

De **voorzitter**:

We schrijven de motivatie er nog bij. Dan vraag ik de heer Boutkan om zijn microfoon uit te zetten.

Ik dank nogmaals de Staatssecretaris, de ondersteuning, de leden, maar vooral ook de ondersteuning hier in de Kamer, de mensen op de publieke tribune en de mensen die mee hebben gekeken. Ik sluit deze vergadering.

Sluiting 21.19 uur.