



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/65369

Uw kenmerk
23 645-880

Bijlage(n)
1

Datum 13 april 2026
Betreft Verslag van een schriftelijk overleg over de omgang met
productiemiddelen in de aanbesteding van de nieuwe
concessies voor de Friese Waddenveren

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt de Kamer de beantwoording van de gestelde vragen in het schriftelijk overleg van 24 maart jl. over de omgang met productiemiddelen in de aanbesteding van de nieuwe concessies voor de Friese Waddenveren (kenmerk 23 645, nr. 880).

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Annet Bertram

Inleiding

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief Omgang met productiemiddelen in de aanbesteding van de nieuwe concessies voor de Friese Waddenveren (Kamerstuk 23 645, nr. 880). De gestelde vragen zijn hieronder beantwoord.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/65369

D66-fractie

De leden van de D66-fractie vragen de staatssecretaris hoe wordt gewaarborgd dat een eventuele hoge overnamesom of een tegenvallend rendement voor de vervoerder niet wordt afgewenteld op de eilandbewoners via hogere tarieven of een versobering van de dienstregeling. Kan de staatssecretaris bevestigen dat de betaalbaarheid en de frequentie van de overtochten voor de eilanders de hoogste prioriteit behouden in de aanbestedingsvoorwaarden? Kan de staatssecretaris daarbij ook uitsluiten dat vertragingen of moeizame onderhandelingen over productiemiddelen leiden tot prijsopdrijvende effecten voor zowel personen- als goederenvervoer?

De tarieven voor de beschermde reisrechten zijn vastgelegd in de op 29 maart jl. gepubliceerde aanbestedingsdocumenten. Dat geldt ook voor de minimale dienstregeling die in de nieuwe concessies wordt geëist. De overnamesom van de schepen kan niet leiden tot een verhoging van de gepubliceerde hoogte van de tarieven of een vermindering van het aantal afvaarten in de minimale dienstregeling. De betaalbaarheid en de frequentie van de overtochten hebben voor het kabinet een hoge prioriteit. Niet voor niets zijn twee van de vijf gunningscriteria rond deze twee thema's gecentreerd. Vertraging in de gesprekken over de productiemiddelen kan niet leiden tot een verhoging van de beschermde reisrechten als het gaat om passagiersvervoer. Het goederenvervoer wordt in de nieuwe concessies gefaciliteerd, maar is in de kern een marktaangelegenheid. De overheid gaat niet over de tarieven in het goederenvervoer.

De leden van de D66-fractie vragen welke waarborgen er zijn dat prijsopdrijvende effecten als gevolg van de omgang met productiemiddelen niet onevenredig neerslaan bij het goederenvervoer, en daarmee indirect de kosten van levensonderhoud voor eilandbewoners verhogen?

Het is niet de verwachting dat de omgang met de productiemiddelen een prijsopdrijvend effect in de nieuwe concessies heeft. Zoals aangegeven stuurt het kabinet niet op de tarieven die bij het goederenvervoer worden gehanteerd.

Kan de staatssecretaris de harde toezegging doen dat de complexiteit rondom de overname van productiemiddelen op geen enkele wijze zal leiden tot vertraging in de feitelijke concessieverlening? Hoe garandeert de staatssecretaris dat het proces strak op koers blijft richting de beoogde startdatum, ongeacht de uitkomst van de lopende gesprekken over de overnamesommen?

Het kabinet zal zich tot het uiterste inspannen om vertraging in de concessieverlening te voorkomen. Harde toezeggingen zijn niet mogelijk, omdat het kabinet niet alle omstandigheden kan voorzien die tot eventuele vertraging in het aanbestedingsproces kunnen leiden. Het kabinet probeert alle risico's die tot vertraging kunnen leiden zo goed mogelijk te beheersen. De beoogde gunning van de nieuwe concessies is tegen de zomer van 2027. De nieuwe concessies gaan begin 2029 in. Daarmee resteert er een passende implementatietermijn van anderhalf jaar. Dit proces is ook met een zorgvuldige afhandeling van de gesprekken over de productiemiddelen haalbaar.

De leden van de D66-fractie vragen welke risico's de staatssecretaris ziet voor de continuïteit van de dienstverlening, indien deze onderhandelingen stroef verlopen. Hoe wordt voorkomen dat onzekerheid over de productiemiddelen leidt tot een verminderde kwaliteit van de overtocht in de overgangsfase naar 2029? Welke scenario's zijn uitgewerkt, indien de beoogde startdatum van 1 januari 2029 niet wordt gehaald? Kan de staatssecretaris toezeggen dat eventuele geschillen rondom de productiemiddelen geen belemmering vormen voor het tijdig openstellen en gunnen van de concessie?

Onzekerheid over de overgang van de productiemiddelen zullen naar verwachting niet tot verminderde kwaliteit van de overtocht leiden. De schepen zullen blijvend worden ingezet voor de veerverbindingen. Dat geldt ook voor de overige productiemiddelen, zoals de terminals en de aanleginrichtingen. Met ingang van de nieuwe concessies zal worden geregeld dat het Rijk de overige productiemiddelen aan de nieuwe concessiehouders ter beschikking stelt. Het kabinet houdt scenario's achter de hand voor het geval het door welke omstandigheid dan ook niet lukt om tot een tijdige aanbesteding te komen. De inspanningen van het kabinet zijn er echter op gericht om tijdig tot een zorgvuldige aanbesteding te komen, voorzien van een passende implementatietermijn. De gesprekken over de productiemiddelen vormen geen belemmering voor het tijdig openstellen van de aanbesteding. De aanbesteding is 29 maart jl. gepubliceerd.

Tot slot vragen de leden van de D66-fractie op welke wijze de eilanders zelf (bijvoorbeeld via de consumentenplatforms of de gemeenten) worden betrokken bij het monitoren van de overgang van de productiemiddelen. Deelt de staatssecretaris de mening dat de stem van de gebruiker doorslaggevend moet zijn bij het beoordelen of de continuïteit van de verbinding gewaarborgd blijft?

Het staat buiten kijf dat de continuïteit van de veerverbindingen gewaarborgd blijft. De schepen en de overige productiemiddelen zullen blijvend voor de dienstverlening worden ingezet. Dat hangt niet af van de gesprekken over de overgang van deze productiemiddelen.

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vragen wat de periode waarin de nieuwe concessie nog niet is verleend voor gevolgen kan hebben voor het onderhoud en de investeringen in de huidige productiemiddelen. In hoeverre ziet de staatssecretaris risico's dat onderhoud of investeringen in deze fase worden uitgesteld, en wat kan dit betekenen voor de betrouwbaarheid van het vervoer richting de eilanden?

Het kabinet schat deze risico's beperkt in. Er werd al niet voorzien dat in de resterende jaren van de huidige concessies geïnvesteerd zou worden in nieuwe schepen. Ook worden in de komende jaren geen grootschalige investeringen in de overige productiemiddelen verwacht. Regulier onderhoud loopt onverminderd door. De huidige concessiehouders zijn er conform de concessie aan gehouden om de productiemiddelen bij de overgang naar de nieuwe concessies zonder tekortkomingen over te dragen.

Deze leden vragen daarnaast hoe in deze overgangsfase de continuïteit en veiligheid van het vervoer richting de Waddeneilanden wordt geborgd. Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om, indien nodig, tijdig bij te sturen?

In de resterende jaren tot begin 2029 gelden de huidige concessies onverminderd. Die bevatten heldere afspraken over het aantal afvaarten, de kwaliteit van de dienstverlening en de veiligheid van de overtochten. Het kabinet zal de concessiehouders zoals gebruikelijk aansturen als het gaat om het naleven van de concessie-afspraken.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/65369

De leden van de CDA-fractie vragen hoe potentiële concessienemers in hun bieding rekening kunnen houden met de overnamesom van de schepen, zolang hierover nog geen volledige duidelijkheid bestaat. In hoeverre leidt deze onzekerheid tot risico-opslagen in biedingen en wat kan dit betekenen voor tarieven en de kwaliteit van de dienstverlening voor eilanders?

Het kabinet streeft ernaar om bij de eerste nota van inlichtingen (beoogd eind mei 2026) duidelijkheid te geven over de overnamesom van de schepen. Dit is nog ruim voordat geïnteresseerde marktpartijen een eerste inschrijving moeten indienen. Door tijdig duidelijkheid te geven over de overnamesom van de schepen, kunnen risico-opslagen worden voorkomen. In de op 29 maart jl. gepubliceerde aanbestedingsdocumenten zijn zowel de tarieven voor de beschermde reisrechten als de minimale dienstregeling reeds vastgelegd.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de marktwaarde van de over te nemen schepen wordt vastgesteld, en in hoeverre deze systematiek voldoende voorspelbaarheid biedt voor inschrijvers. Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om deze voorspelbaarheid te vergroten, zodat onzekerheden niet onnodig doorwerken in de uiteindelijke kosten?

De overnamesom van de schepen wordt conform de huidige concessies vastgesteld met een taxatie, waarmee een vermoedelijke balanswaarde bij de overgang naar de nieuwe concessie wordt bepaald. Het kabinet streeft ernaar deze vermoedelijke balanswaarde bij de eerste nota van inlichtingen (beoogd eind mei 2026) te publiceren. Zo wil het kabinet zo snel mogelijk duidelijkheid bieden aan inschrijvers in de aanbesteding.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe wordt voorkomen dat onduidelijkheid over de overnamesom en de gebruiksvergoedingen voor overige productiemiddelen doorwerkt in hogere tarieven of een lagere kwaliteit van dienstverlening. Welke instrumenten heeft de staatssecretaris om hierop te sturen?

Het kabinet streeft ernaar de overnamesom van de schepen en de hoogte van de gebruiksvergoeding voor overige productiemiddelen bij de eerste nota van inlichtingen (beoogd eind mei 2026) te publiceren. De verwachting is niet dat een latere publicatie hiervan leidt tot hogere tarieven of een verslechterde dienstregeling. De hoogte van de tarieven van de beschermde reisrechten en de minimale dienstregeling zijn immers reeds gepubliceerd op 29 maart jl. en zijn leidend bij de aanbesteding.

De leden van de CDA-fractie vragen daarnaast hoe de staatssecretaris kijkt naar mogelijke risico's voor de planning en ingangsdatum van de nieuwe concessies, in samenhang met de onduidelijkheid over de productiemiddelen. In hoeverre kunnen deze onzekerheden doorwerken in de termijn waarop concessies worden gegund en daadwerkelijk van start gaan, en welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om eventuele vertragingen te voorkomen?

Het kabinet zal zich tot het uiterste inspannen om vertraging in de concessieverlening te voorkomen. Zoals ook in reactie op vragen van de D66-fractie aangegeven, kan het kabinet echter niet alle omstandigheden voorzien die tot eventuele vertraging in het aanbestedingsproces kunnen leiden. Het kabinet probeert alle risico's die tot vertraging

kunnen leiden zo goed mogelijk te beheersen. De beoogde gunning van de nieuwe concessies is tegen de zomer van 2027. De nieuwe concessies gaan begin 2029 in. Daarmee resteert er een passende implementatietermijn van anderhalf jaar. Dit proces is ook met een zorgvuldige afhandeling van de gesprekken over de productiemiddelen haalbaar.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/65369

De leden van de CDA-fractie vragen ten slotte hoe de staatssecretaris de komende periode wil benutten om samen met marktpartijen en huidige concessiehouders tot meer duidelijkheid te komen over de productiemiddelen. Op welke termijn verwacht de staatssecretaris dat deze duidelijkheid kan worden geboden, en welke stappen kunnen nog worden gezet om dit, waar mogelijk, te versnellen?

Het kabinet streeft ernaar de overnamesom van de schepen en de hoogte van de gebruiksvergoeding voor overige productiemiddelen bij de eerste nota van inlichtingen (beoogd eind mei 2026) te publiceren. In de periode daar naar toe zal het kabinet met de huidige concessiehouders in gesprek zijn om zo snel mogelijk tot goede afspraken te komen.

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie vragen welke concrete waarborgen worden ingebouwd om te voorkomen dat inschrijvers in een later stadium hun bieding wezenlijk moeten herzien als gevolg van nieuwe informatie over de overnamesom? Hoe wordt voorkomen dat dit leidt tot strategisch biedgedrag of ongelijkheid tussen inschrijvers?

Het kabinet wil dit waarborgen door bij de eerste nota van inlichtingen (beoogd eind mei 2026) de overnamesom van de schepen te publiceren. Dit is nog ruim voordat geïnteresseerde marktpartijen een eerste inschrijving moeten indienen.

De leden van de BBB-fractie vragen de staatssecretaris daarnaast of zij het met hen eens is dat volledige duidelijkheid over de overnamesom bij aanvang van de aanbesteding de voorkeur heeft boven het gefaseerd verstrekken van deze informatie, juist om onzekerheid en risico-opslagen in biedingen te beperken. Indien dit niet haalbaar wordt geacht, welke gevolgen verwacht de staatssecretaris voor de uiteindelijke prijsstelling en concurrentie in de aanbesteding?

Het kabinet had idealiter bij de start van de aanbesteding duidelijkheid willen geven over de overnamesom van de schepen. Het kabinet is hier echter nog over in gesprek met de huidige concessiehouders. Evenwel wilde het kabinet niet wachten met de start van de aanbesteding, om te voorkomen dat de start teveel zou opschuiven in de tijd en een tijdige gunning en passende implementatietermijn in de knel zouden komen. Het kabinet streeft ernaar bij de eerste nota van inlichtingen (beoogd eind mei 2026) de overnamesom van de schepen te publiceren. Dit is nog ruim voordat geïnteresseerde marktpartijen een eerste inschrijving moeten indienen.

De leden van de BBB-fractie vragen nader te onderbouwen welke concrete risico's voor de implementatie ontstaan bij uitstel, en hoe deze zich verhouden tot de risico's van een aanbesteding met onvolledige informatie over essentiële kostencomponenten?

Met het huidige proces wordt een implementatieperiode van ca. 1,5 jaar beoogd. Dit is nodig om juist voor nieuwe inschrijvers een zorgvuldige start van de nieuwe concessies begin 2029 mogelijk te maken. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan het inrichten van de dienstregeling, het ontwikkelen van passende boekings- en

betalingssystemen, het werven van personeel en het ontwikkelen van een samenwerkingsstrategie. Een latere start van de aanbesteding zou risico's vormen voor een zorgvuldige implementatie. Door nu de aanbesteding te starten, wil het kabinet inschrijvers afdoende tijd geven om alle aanbestedingsdocumenten goed tot zich te nemen. Het kabinet zal borgen dat de overnamesom van de schepen tijdig wordt gedeeld, zodat geïnteresseerde partijen afdoende tijd hebben om dit in hun inschrijving te verwerken.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/65369

De leden van de BBB-fractie vragen voorts in hoeverre de huidige concessiehouders invloed hebben op de totstandkoming van de overnamesom, gezien het feit dat hierover nog gesprekken lopen. Hoe wordt geborgd dat deze onderhandelingen niet leiden tot een overnamesom die de toetreding van nieuwe partijen bemoeilijkt of de concurrentie in de aanbesteding beperkt?

De overnamesom van de schepen wordt conform de huidige concessies bepaald op basis van een taxatie die de huidige rederij laat uitvoeren. Het ministerie van IenW als concessieverlener heeft de ruimte om deze taxatie te laten controleren. Het kabinet en de huidige concessiehouders zijn nog over dit thema in gesprek. Juist door een zorgvuldig taxatie- en controleproces wordt beoogd dat er een redelijke overnamesom tot stand komt, die evenwichtig recht doet aan de belangen van de huidige en de nieuwe concessiehouders.

De leden van de BBB-fractie vragen tot slot in hoeverre het kabinet heeft overwogen om (delen van) de productiemiddelen, met name de schepen, in publieke handen te brengen of te houden, om zo meer grip te houden op kostenontwikkeling, continuïteit en publieke belangen binnen de concessie. Kan de staatssecretaris uiteenzetten welke afwegingen hierbij zijn gemaakt en waarom is gekozen voor de huidige systematiek van overdracht tussen concessiehouders?

De huidige concessies voorzien in een overdracht van de schepen tussen concessiehouders. Het kabinet heeft er niet voor gekozen om deze systematiek te veranderen, omdat de expertise van het beheer en onderhoud van schepen bij uitstek bij de uitvoerende rederij ligt. Bij concessies in het openbaar vervoer is overgang van materieel (bijvoorbeeld treinen en bussen) tussen concessiehouders gebruikelijke praktijk. De haveninrichtingen zoals aanlegsteigers zijn wel Rijkseigendom. Rijkswaterstaat beheert en onderhoudt deze om een goede dienstverlening voor de reiziger mogelijk te maken. De concessiehouder betaalt hiervoor een jaarlijkse gebruiksvergoeding aan het Rijk.

ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie horen graag hoe de voortgang van de gesprekken omtrent de overnamesommen van de schepen verloopt. Kan de staatssecretaris ook aangeven wanneer zij uiterlijk verwacht dat er overeenstemming is? Kan de staatssecretaris aangeven wanneer het moment is dat zij het niet meer verantwoord acht om – als er dan nog geen overeenstemming over de productiemiddelen met de rederijen is bereikt – zonder verlenging met de aanbesteding door te gaan?

Zoals ook in reactie op vragen van de D66-, CDA- en BBB-fracties aangegeven, streeft het kabinet ernaar bij de eerste nota van inlichtingen (beoogd eind mei 2026) de overnamesom van de schepen te publiceren. Het kabinet zal bij iedere stap in de aanbesteding borgen dat benodigde informatie tijdig genoeg wordt gedeeld, zodat

geïnteresseerde partijen afdoende tijd hebben om dit in hun uiteindelijke inschrijving te verwerken.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

De leden van de ChristenUnie-fractie horen graag of de staatssecretaris een concrete datum kan noemen wanneer de overeenstemming er uiterlijk moet zijn. Kan de staatssecretaris aangeven hoe zij er mee om zal gaan, indien er een uitstel van de gehele aanbesteding plaats moet vinden? Hoe wordt dan omgegaan met de lopende concessies?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/65369

De aanbesteding is op 29 maart jl. gepubliceerd. Zoals eerder aangegeven streeft het kabinet ernaar bij de eerste nota van inlichtingen (beoogd eind mei 2026) duidelijkheid te geven over de overnamesom van de schepen en de hoogte van de gebruiksvergoeding voor de overige productiemiddelen. De beoogde gunning van de nieuwe concessies is tegen de zomer van 2027. De nieuwe concessies gaan begin 2029 in. Daarmee resteert er een passende implementatietermijn van anderhalf jaar. De huidige concessies gelden onverminderd tot de overgang naar de nieuwe concessies.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de hoogte van de gebruiksvergoeding voor de overige productiemiddelen in de aanbestedingsstukken meteen kenbaar zal worden gemaakt.

De hoogte van de jaarlijkse gebruiksvergoeding is bij de start van de aanbesteding nog niet gelijk bekend gemaakt. Het kabinet streeft ernaar deze duidelijkheid te geven bij de eerste nota van inlichtingen (beoogd eind mei 2026), samen met de overnamesom van de schepen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of er inmiddels overeenstemming is bereikt over de eventuele overdracht en prijs van opstallen zoals kantoren, wachtruimten en andere faciliteiten van de rederijen op de wal en of een proces van taxatie van deze zaken al gestart is?

Op dit moment is daar nog geen overeenstemming over bereikt. Het kabinet beoogt snel tot goede afspraken met de rederijen te komen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen naar actuele tijdslijnen van de MIRT-verkenning naar de veerverbinding naar Ameland.

De MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland is in november 2024 gestart. De huidige planning is dat er in november 2027 een voorkeursalternatief wordt vastgesteld. De planning voor de plan- en studiefase en realisatiefase is afhankelijk van het gekozen voorkeursalternatief. Op basis van het voorkeursalternatief zal een actuele planning gemaakt worden.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de breedte van de studie niet verder reikt dan de (onder meer morfologische) ontwikkelingen van de mogelijke vaarroutealternatieven en alternatieve havenlocaties?

In de MIRT-verkenning wordt onderzoek gedaan naar een lange termijn oplossing voor de vaargeulproblematiek. Het is bij een MIRT verkenning gebruikelijk om breed oplossingsrichtingen en pakketten van samenhangende maatregelen te beschouwen en hun effecten in beeld te brengen. Zoals op 14 november 2024 aan de Kamer is gemeld (Kamerstuk 36600-A, nr. 17), zijn verschillende oplossingsrichtingen binnen het mobiliteitssysteem in beeld. Dat gaat bijvoorbeeld over de inzet van andere type schepen, mobiliteitsmaatregelen zoals het verbeteren van de ketenreis en scheiden van

het personen- en goederenvervoer. En ook fysieke maatregelen zoals het verleggen van de veerhaven worden onderzocht.

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

De leden van de ChristenUnie-fractie vinden dat zowel de huidige rederij als de baggerbedrijven die de huidige vaargeul op diepte houden op een dagelijkse basis een enorme ervaring opdoen met het gedrag van de vaarwateren door de seizoenen heen. Hoe beoordeelt de staatssecretaris de waarde van deze kennis als input voor de MIRT-studie, en het beoordelen van de tussentijdse conclusies binnen een dergelijke studie? Hoe beoordeelt de staatssecretaris de waarde van de vroegtijdige inzet van deze kennis en ervaring om het risico op vertragingen in de studie te verkleinen? In hoeverre betreft de staatssecretaris hun ervaring en opgebouwde kennis in de analyses die verder plaatsvinden in deze studies?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/65369

Een vast onderdeel binnen een MIRT-verkenning is participatie. Ook voor de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland wordt de inbreng van bewoners, ondernemers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en natuurorganisaties actief ingewonnen. Rijkswaterstaat, die verantwoordelijk is voor het onderhoud van de vaargeul, is onderdeel van de projectorganisatie en brengt deskundigheid en expertise in. De huidige rederij en de baggerbedrijven maken onderdeel uit van klankbordgroepen binnen de MIRT verkenning. In deze klankbordgroepen kunnen zij hun kennis en ervaring delen over onderwerpen als nautiek, morfologie en geulonderhoud.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen in de brief van natuurverenigingen aan de Kamer dat zij hun voorkeur uitspreken dat de vaarroute het natuurlijke verloop van de geulen blijft volgen. Indien deze geulen zich verlengen, kunnen overtochten potentieel langer worden, waardoor de in het programma van eisen voorgeschreven minimale dienstregelingen niet meer vol te houden zijn met het dan bestaande materieel en de (kosten van) energiebehoefte. Deze leden horen graag hoe de staatssecretaris garandeert dat de dienstverlening voor de eilander dan niet achteruitgaat en dat de kostenverhogingen niet leiden tot hogere veertarieven.

De brief van de natuurverenigingen heeft betrekking op de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland. Binnen deze MIRT-verkenning zullen verschillende oplossingsrichtingen binnen het mobiliteitssysteem beschouwd worden. Dat kan leiden tot veranderingen in de dienstregeling. De implementatie van de MIRT-verkenning is echter niet voorzien gedurende de komende concessieperiode, maar zullen naar verwachting raken aan de concessie daarna.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de antwoorden op deze vragen beschikbaar te stellen enige dagen vóórafgaand aan het tweeminutendebat naar aanleiding van het commissiedebat Wadden van 12 februari jongstleden.

Het is niet gelukt deze beantwoording voor het tweeminutendebat Wadden van 8 april 2026 aan de Kamer te sturen.