

Tweede Kamer, het definitieve programma van eisen concessies Friese Waddenveren vanaf 2029

VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 1 oktober 2025 overleg gevoerd met de heer Aartsen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu, over:

- **de brief van de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu d.d. 22 september 2025 inzake programma van eisen concessies Friese Waddenveren vanaf 2029 (23645, nr. 867).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Peter de Groot

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Schukkink

Voorzitter: Nordkamp
Griffier: Meedendorp

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Boutkan, Grinwis, De Hoop, Nordkamp, Pierik, Verkuijlen en Verouden,

en de heer Aartsen, staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu.

Aanvang 10.00 uur.

De **voorzitter**:

Goedemorgen allemaal. Welkom bij het commissiedebat over het definitieve programma van eisen concessies Friese Waddenveren vanaf 2029. Hartelijk welkom aan iedereen op de publieke tribune. Hartelijk welkom aan de staatssecretaris. Hartelijk welkom aan de Kamerleden. Ik stel voor dat we een spreektijd hanteren van vier minuten; dat weet u. Ik stel ook voor om vier interrupties toe te staan. Dan geef ik graag het woord aan de heer Grinwis.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter, dank u wel. Goedemorgen allemaal. Bij voorbaat mijn excuses, want ik kan de overtocht naar de Wadden niet helemaal voltooiën. Op een gegeven moment zal ik namelijk de overtocht naar de plenaire zaal moeten maken vanwege de Financiële Beschouwingen.

Voorzitter. De verbindingen naar de eilanden, dwars door UNESCO Werelderfgoed, de Waddenzee, zijn echt iets anders dan een normaal aanbestede rail- of busverbinding.

Daar komt veel meer bij kijken. Bovendien kennen de Waddenveren geen alternatief. Het is de enige verbinding van en naar de prachtige Waddeneilanden en dus met recht een levensader. Wat de ChristenUnie betreft verdient de concessiesystematiek daarom nadere bezinning. Hoe ziet de staatssecretaris dat? Dat is meer een langetermijnvraag.

Voor nu geldt dat de aanbesteding niet mag mislukken. Het bijgestelde programma van eisen van staatssecretaris Aartsen toont dat dit besef er is. Wij zijn blij met de tussenconcessie voor Oost en de uitvoering van mijn motie in dezen. Veel dank aan de staatssecretaris en ook mijn complimenten. Hij heeft samen met zijn ambtenaren de zomer heel goed benut. Dank voor zijn realisme met betrekking tot de elektrificatie van de veren. Daarnaast is het goed te lezen dat de vaarwegprofielen gewaarborgd zijn. Een cruciaal detail voor Ameland hierbij is de vraag of dit ook geldt voor de passeervakken.

Voorzitter. Wat goed is, kan natuurlijk altijd nog wat beter. Ik heb daarom drie suggesties. In de gunningscriteria missen we de manier waarop deze onderling gewogen moeten worden. De gunningscriteria zijn: betaalbaarheid, bereikbaarheid, aantrekkelijke ketenreis, emissiereductie en regionale betrokkenheid. De zwaarte in de weging kan echter een verschil van dag en nacht zijn. Wat is nou echt belangrijk? Weegt elk van de vijf criteria voor 20% mee of wegen bijvoorbeeld regionale betrokkenheid, iets wat terecht zeer leeft op de Waddeneilanden, betaalbaarheid en bereikbaarheid zwaarder mee dan de andere twee? Graag krijg ik hierover meer duidelijkheid van de staatssecretaris. Kan hij toezeggen bij deze weging de colleges en eilandondernemers te betrekken?

Ten tweede. De staatssecretaris wil dat er los van de elektrificatie over de jaren heen steeds CO₂-armer wordt gevaren. Dat vind ik een logische wens, maar er zit wel een addertje onder het gras. Brandstofkosten zijn terecht onderdeel van de indexatie van ticketprijzen, maar dat is op de dieselprijzen gebaseerd en niet op schone brandstoffen zoals HVO. Zo ontstaat er onbedoeld een prikkel om op vervuilende diesel te varen. Moet die indexatie niet meer op schone brandstoffen worden gebaseerd? Kan de staatssecretaris hierop ingaan en misschien iets toezeggen?

Ten derde. In de concessie Waddenveren West verwacht men pas na 2040 wellicht een stroomaansluiting te hebben en wil men daarna ieder jaar een elektrisch schip erbij. Omdat de onzekerheden groot zijn — we zitten dan al vlak voor het einde van de concessieperiode, want die loopt af in 2044 — voorziet men problemen en noemt de brief het nu al een "majeure ontwikkeling", waarover te zijner tijd dan gepraat moet worden. Kan de staatssecretaris niet, net als bij Oost, gewoon vragen om per een bepaalde datum stroom beschikbaar te hebben voor één elektrisch schip per eiland en dat helder te regelen? Dan kan een reder zo'n milieu-investering gewoon plannen. Enexis gaf vorige week aan dat er per 2030 op Lauwersoog een aansluiting is. We nemen aan dat er dan ook voldoende elektriciteit beschikbaar is en niet alleen een aansluiting, want anders zijn we in de aap gelogeed.

Ten slotte nog twee andere vragen. Allereerst schrijft de staatssecretaris dat er onvoldoende marktspanning op de aanbesteding komt als er ervaring en kennis van varen op het Wad wordt geëist. Maar in de rondetafel noemden veel eilanders dat er in de samenwerking met de meer dan 100 jaar varende rederijen veel goeds gegroeid is, dat nooit in een programma van eisen te omschrijven is. Welke verbeteringen willen we met die zo groot mogelijke marktspanning nou eigenlijk bereiken? Wat biedt dat de

eilanders en het UNESCO-erfgoed in de Waddenzee? Graag een reactie.

Ten slotte. Bij een eventuele concessieovergang dienen schepen en panden verkocht te worden aan de eventuele nieuwe concessieverkrijger, maar daar lezen we niks over in de stukken. Is dat allemaal helder en goed geregeld, voor het geval dat?

Voorzitter, tot zover mijn bijdrage in eerste termijn.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie geen interrupties. Dan geef ik het woord aan de heer De Hoop namens GroenLinks-Partij van de Arbeid.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. Als je dit programma ziet, dan zie je dat de eilanders duidelijk hun weg naar de Kamer hebben gevonden. Mijn fractie, en ik denk de hele commissie, heeft de gesprekken van voor de zomer als zeer waardevol ervaren. Als ik kijk naar het definitieve programma, dan zie ik veel punten terug die we toen hebben meegekregen. Van de zorgen van mijn fractie zie ik ook veel terug. Ook zijn er nog steeds een aantal grote beslissingen niet genomen, maar eigenlijk uitgesteld.

Voorzitter. Mijn fractie is allereerst blij dat de frequentie van de dienst fors omhoog kan. Daarmee neemt ook de capaciteit toe en wordt de kans dat je niet meekunt kleiner. Toch denk ik dat we nog meer zekerheden moeten en kunnen inbouwen voor eilanders die onverwacht naar de wal moeten en niet gereserveerd hebben. Misschien moet er zelfs een soort lief-en-leedreserve voor eilanders zijn op de boten, waarbij een of enkele plekken buiten het reserveringssysteem vrij blijven tot bijvoorbeeld een uur voor vertrek. Kunnen we zo iets nog opnemen? Dan zijn eilanders wat minder afhankelijk van die cruciale watertaxi.

Mijn fractie heeft er lang voor gepleit om de aanbesteding voor Ameland in de goede volgorde te doen. Het MIRT-besluit met de verschillende bagger- en vertrekopties en onduidelijkheid over de verkeersvraag blijft een groot obstakel. Dat moet echt eerst, voordat we vanuit die nieuwe situatie kunnen aanbesteden. Uitstel is daarbij niet ideaal, maar voor nu de enige optie. We moeten die extra tijd wel goed gebruiken om tot een daadwerkelijk duurzame beslissing te komen.

Mijn fractie is ook blij dat de keuze om te elektrificeren nu definitief is. Ook dat was een grote wens vanuit de eilanden. Het is goed voor het klimaat, geeft op de langere termijn lagere kosten en levert minder stikstof op. Wel blijft het tijdpad ervoor toch nog een beetje vaag. Vanuit IenW wordt nu gedaan alsof netcongestie iets is wat ons overkomt, maar we hebben één overheid en één regering: we wisten dat dit eraan kwam. De keuze om hier meer of minder prioriteit aan te geven is ook een politieke keuze. Wat kunnen we wat dit betreft nog verwachten van de staatssecretaris in de komende periode om hier regie op te voeren?

Voorzitter. De inspraak en zeggenschap van belanghebbenden voor de lange termijn is ons ook nog iets te vrijblijvend. Er is toch echt een verschil tussen een soort consumentenpanel met een ideeënbus of instemming geven bij majeure ontwikkelingen als zo'n concessie voor de Wadden en de bereikbaarheid van eilanders. We denken dat lokale besturen hier nog formeler bij betrokken kunnen en moeten worden. Naast het

lokale bestuur moeten natuurlijk ook de bewoners, ondernemers en vakantiegangers betrokken worden. Daarbij zien wij ook een rol voor andere maatschappelijke belangen, zoals bijvoorbeeld natuurorganisaties. Kunnen zij in wat daar speelt ook een rol krijgen in de gesprekken?

De opbouw en verhoging van de tarieven en de verantwoording van de winsten zijn wat mij betreft nog onvoldoende transparant. De tarieven stijgen jaarlijks maximaal. Het ministerie accordeert dit en kijkt daarbij mee. Wat is een redelijk rendement? Waar toetst het ministerie op? Waar komen de overwinsten terecht? Daar zou ik toch nog iets meer inzicht van de staatssecretaris in willen krijgen.

Ik wil ook graag samen vaststellen wat een redelijk tarief is voor scholieren. De minister laat dat vrij in de concessie, maar voor scholieren is er geen alternatief. Dat raakt de toegankelijkheid en de vrijheid van het onderwijs. Ik wil eigenlijk een betaalbaar tarief voor scholieren hebben. Is de minister bereid daar nog verder naar te kijken?

Ten slotte verwijs ik naar mijn initiatiefwet over provinciaal ov in eigen hand. Dat zeg ik niet omdat het mijn eigen wet is, maar omdat de eilanders er ook nadrukkelijk naar verwijzen in hun eigen brief. Die wet is bedoeld voor situaties waarbij een aanbesteding niet het gewenste resultaat oplevert. Ik kan mij voorstellen dat dit ook kan gelden bij deze aanbesteding. Sterker nog, u noemt dat scenario zelf ook. Ik denk dat de optie dat provincies dit zelf oppakken en er ov van maken, de onderhandelingspositie zou kunnen versterken. Ik zou de staatssecretaris willen vragen om in ieder geval die optie niet zomaar af te doen, omdat we ook in de brief van de staatssecretaris lezen dat er onzekerheden zijn over de aanbesteding. Dus als die aanbesteding niet oplevert wat we willen, dan moet dat een optie zijn.

De voorzitter:
Rondt u af?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):
Ik rond af, en ik excuseer me helaas ook voor de rest van het debat omdat ik andere verplichtingen heb. Dank.

De voorzitter:
Dank u wel. Ik zie geen interrupties. Dan geef ik het woord aan de heer Pierik namens de BBB.

De heer Pierik (BBB):
Dank, voorzitter. Ook de BBB-fractie wil de staatssecretaris een compliment geven omdat hij goed geluisterd heeft naar de dingen die we naar voren hebben geschoven in het vorige overleg. Er zijn heel wat verbeteringen aangebracht en dat komt de eilandbewoners ten goede. Maar we zijn er nog niet. Vandaar dat ik ook nog wat vragen aan de staatssecretaris heb.

Als het gaat om de Friese Waddeneilanden en de veerverbindingen dan draait het om betaalbaarheid, bereikbaarheid en betrouwbaarheid. Deze drie B's zijn geen luxe voor de eilandbewoners, maar een cruciale levensader. Verder zijn voor de BBB-fractie zekerheid en zeggenschap voor de eilandbewoners cruciaal. Mensen moeten naar het ziekenhuis, naar school of naar hun werk kunnen. Bedrijven moeten zich kunnen

bevoorraden, personeel moet op tijd zijn en toeristen moeten het eiland goed kunnen bereiken. Dat alles moet dus betrouwbaar en betaalbaar zijn, ook bij hoogwater, ook bij veel of juist beperkt aanbod en ook als de techniek even tegenzit. Voor BBB is dat het uitgangspunt bij deze concessie: nuchter en voorspelbare bereikbaarheid.

Het is goed dat het kabinet erkent dat deze verbinding een publieke functie vervult en dat er extra afvaarten komen bij Holwerd op Ameland, met een iets verruimde dienstregeling. Tegelijkertijd vragen we ons af of dit voldoende is. De verruiming is beperkt en de eilandgemeenschap had juist gehoopt op structureel meer ruimte. Dat is ruimte voor scholieren, voor vervoer buiten het toeristenseizoen en voor nachtafvaarten bij noodgevallen. Daarom vragen wij de staatssecretaris of hij bereid is om verdere uitbreiding van de dienstregeling in beeld te houden als daar iets meer financiële ruimte voor is.

Voorzitter. Bereikbaarheid is meer dan varen alleen. Het gaat ook om zeggenschap. Eerder dienden we een motie in om ondernemers een plek te geven in het klantenpanel. Dat is nu uitgewerkt via het OCOW-overleg. Ondernemers kunnen meedoen, mits zij een rechtspersoon zijn, en dat is een stap vooruit, maar dan moet die inspraak wel daadwerkelijk doorwerken in het vervoerplan en in het tariefbeleid. Hoe borgt de staatssecretaris dat de ondernemersinbreng ook echt meeweegt in de beleids- en besluitvorming? Komt hiermee een zwaarwegend adviesrecht van de ondernemers wel echt tot zijn recht?

Voorzitter. De verbinding Terschelling-Vlieland begon ooit als een scholierenboot. In het notaoverleg van 26 juni is verzocht deze boot ook in schoolvakanties te laten varen. Kennelijk is dit operationeel en financieel niet haalbaar. Toch vraag ik de staatssecretaris of dit echt goed is onderzocht. Watertaxibedrijven hebben expliciet belangstelling getoond en vroegen om een marktverkenning, maar kregen geen reactie. Klopt het dat watertaxibedrijven hier verder geen betekenisvolle rol in kunnen spelen?

Dan de verduurzaming. De risico's van de elektrificatie van de vloot zijn nog groot. De laadinfrastructuur op Ameland is nog niet geregeld. Schepen moeten worden vervangen zonder duidelijkheid over investeringszekerheid. Als het Rijk één onderdeel niet tijdig oplevert, zoals de netaansluiting, dan gaat het hele systeem vastlopen.

Een ander punt dat we blijven volgen, is het vrachtvervoer. Dat valt formeel buiten de concessie, maar is wel heel essentieel voor de bevoorrading van winkels, apotheken, bouwlocaties en boeren. Nu wordt er gemonitord, maar wat als de prijzen uit de hand lopen of vervoerders besluiten het aanbod terug te schroeven in de winter? Daarom vraag ik de staatssecretaris of hij bereid is expliciet te garanderen dat bij vertraging in de laadinfrastructuur de vervoerders niet financieel benadeeld worden en dat de dienstverlening richting eilandbewoners volledig doorgang blijft vinden.

De voorzitter:
Rondt u af?

De heer Pierik (BBB):
Ja, ik ben er bijna. Dan laat ik het vrachtvervoer even rusten, want ik verwacht dat ik daar nog extra spreektijd voor krijg door een interruptie. Ik wil nog wel iets roepen over de watertaxi.

De **voorzitter**:

Liefst in slechts een paar zinnen, want u bent door uw tijd heen.

De heer **Pierik** (BBB):

Oké.

We hebben al heel wat moties ingediend over de watertaxi. Ik wil eigenlijk heel graag weten of er uiteindelijk een sluitende regeling komt die recht doet aan de inzet van de watertaxi om ook in noodgevallen de eilandbewoners te kunnen faciliteren.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Er is een interruptie van de heer Verkuijlen.

De heer **Verkuijlen** (VVD):

De heer Pierik zegt dat het vrij onzeker is wanneer de elektrificatie rond komt. Dat ben ik op zich met hem eens, maar in de concessie staat dat vier jaar van tevoren de rederij erover wordt geïnformeerd dat het beschikbaar komt. Ziet hij daardoor niet meer zekerheid?

De heer **Pierik** (BBB):

Dank voor de vraag. Ja, natuurlijk biedt dat meer zekerheid, maar ik weet niet of die vier jaar voldoende zekerheid biedt voor de vervoerders om daar adequaat op te kunnen investeren. Het liefst zou ik daar nog iets meer ruimte in hebben voor de ondernemers.

De **voorzitter**:

Dan geef ik u het woord voor uw inbreng, meneer Verkuijlen.

De heer **Verkuijlen** (VVD):

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Nee, toch niet, excuus. Ik had de heer Boutkan over het hoofd gezien.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ja, ik denk: ik ga eens een keer in de rechtse blinde vlek van de voorzitter zitten! Maar dank, voorzitter.

Ik heb toch een vraagje aan de heer Pierik. Welke onzekerheden ziet hij als er onduidelijkheid is over het vrachtvervoer? In hoeverre is dat een probleem?

De heer **Pierik** (BBB):

Vrachtvervoerders moeten natuurlijk te allen tijde de zekerheid hebben om over te kunnen varen. Het zit niet in de concessie, dus dat betekent dat vervoerders overgeleverd zijn aan die vaarverbinding. Die zekerheid moet er zijn. Omdat het niet geborgd is in de concessie, biedt dat iets meer onzekerheid.

De **voorzitter**:

Dan geef ik nu toch echt het woord aan de heer Verkuijen namens de VVD.

De heer **Verkuijen** (VVD):

Dank u andermaal, voorzitter. Vandaag debatteren we over de concessie voor de Waddenveren, die de levensader van de eilanders voor de toekomst veilig moet stellen. Hoe belangrijk die verbinding voor hen is, bleek nogmaals tijdens het recente rondetafelgesprek.

Maar voor ik verderga met mijn bijdrage wil ik allereerst de ambtenaren en de staatssecretaris danken voor het vele verzette werk. Het is goed te zien dat veel moties van de Kamer herkenbaar zijn vertaald in de concessie, des te meer omdat die veelal voortvloeien uit de zorgen van de bewoners.

Voorzitter. Ik heb nog een aantal vragen aan de staatssecretaris. Ik begin met de ondernemers. Middels een motie heeft mijn collega Aukje de Vries verzocht om het aanbod van het vrachtverkeer te monitoren. Maar is de staatssecretaris bereid om, als uit de monitoring blijkt dat het vrachtvervoer onvoldoende wordt overgebracht, daar consequenties aan te verbinden? Het staat los van de concessie, maar valt hierop te sturen? Ook bestaat er een informatieplicht voor de concessiehouder over de bezetting op piekmomenten. Hoe wordt deze informatieplicht ingevuld voor ondernemers? Wat is de frequentie en hoever van tevoren worden zij geïnformeerd? Graag een reactie daarop van de staatssecretaris.

Het ministerie van IenW borgt inspraak middels het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren, het OCOW. Daarin kunnen ondernemersorganisaties met statuten die op de eilanden zijn gevestigd, worden toegelaten. Het zit 'm in het woordje "kunnen". Kan de staatssecretaris toezeggen dat hij een representatieve vertegenwoordiging van de ondernemersorganisatie van de eilanden in het OCOW opneemt?

Voorzitter. Door de bewoners is verzocht om vijf gereserveerde autoplekken vrij te houden in plaats van vier. Aukje de Vries diende daar samen met collega's een motie over in. In de concessie staan desondanks weer vier gereserveerde autoplaatsen voor eilandbewoners. Kan de staatssecretaris aangeven waarom er niet is overgegaan tot vijf gereserveerde plaatsen? Wat heeft dan het verbinden van de bestaande praktijk van West en Oost opgeleverd?

Voorzitter. In de concessie wordt terecht aandacht besteed aan de sociale veiligheid. Daarin staat dat de concessiehouder de meldingsbereidheid verhoogt door het stimuleren van melding en/of aangifte van socialeveiligheidsincidenten en door het bieden van begeleiding bij de aangifte. De concessiehouder kan echter meer doen en een hitteschild vormen door altijd aangifte te doen na melding namens de werknemer en zijn of haar schade te verhalen, net als de schade die de concessiehouder zelf loopt. Denk daarbij aan ziektekosten en vervangingskosten. Is de staatssecretaris bereid om dit in de concessie aan te scherpen? Graag een reflectie daarop van de staatssecretaris.

Voorzitter. De laatste stap naar volledig batterij-elektrisch varen is onzeker door de beschikbaarheid van de laadinfrastructuur. Concessiehouders worden vier jaar voor de realisatie geïnformeerd; dat is net ook al gezegd. Een jaar na realisatie willen ze per jaar één volledig batterij-elektrisch schip in de vaart nemen. Opvallend is dat in de concessie

de term "op zijn vroegst" valt te lezen over de oplevering van de laadinfrastructuur. Die is er "op zijn vroegst" in 2040 voor West en "op zijn vroegst" in 2030 voor Oost. Juist voor zo'n precair natuurgebied als de Wadden lijkt het hier aan ambitie te ontbreken. Ook al stelt het kabinet 50 miljoen uit het Klimaatfonds beschikbaar voor de benodigde infrastructuur, de historie leert dat het niet vanzelfsprekend is dat de overheid dergelijke grote projecten op tijd realiseert. Bovendien is de periode dat daadwerkelijk nog met batterij-elektrische schepen kan worden gevaren binnen de concessie beperkt. Graag een reactie van de staatssecretaris.

Voorzitter. Ten slotte, de snelle watertaxi; de heer Pierik sprak er net ook al over. De betekenis daarvan voor de eilandbewoners werd tijdens het rondetafelgesprek nog weer eens invoelbaar duidelijk. Sinds het tragische incident met de watertaxi vaart die nog steeds niet. Hangende het onderzoek mogen ze wel varen, maar niet sneller dan 20 kilometer per uur. Varen met die snelheid is voor de exploitanten niet rendabel, waardoor de watertaxi niet vaart. Eilandbewoners kunnen daardoor 's nachts niet van en naar het eiland. Nu begreep ik van de minister van IenW dat hij onder strikte voorwaarden toch bereid is om een pilot te houden om snel varen voor de watertaxi op korte termijn toch mogelijk te maken. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of hij daar meer over kan vertellen.

Tot zover mijn bijdrage. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie geen interrupties, dus dan geef ik het woord aan de heer Verouden namens Nieuw Sociaal Contract.

De heer Verouden (NSC):

Dank u wel, voorzitter. Het Waddengebied is uniek. Het is werelderfgoed en van grote ecologische waarde, maar het is ook een thuis voor duizenden eilanders. Voor hen is de veerdienst geen luxe, maar een absolute levensvoorwaarde: de verbinding met school, werk, zorg en familie op het vasteland. Zonder betrouwbare, betaalbare en duurzame veerdiensten komt het dagelijks leven op de eilanden onder druk te staan. Daarom spreken we hier niet zomaar over een vervoersdienst, maar over de levensader van de eilanden, die met zorg en visie georganiseerd moet worden.

Nieuw Sociaal Contract is blij dat een aantal van onze initiatieven ook echt gerealiseerd zijn. Zo behouden de scholieren hun eilandstatus tot het moment van afstuderen, ongeacht of zij nog op de eilanden wonen. We vinden het goed dat de overheid een blijvende verkenning zal uitvoeren naar extra subsidiemogelijkheden om veerdiensten verder te verduurzamen.

Voorzitter. Ik heb toch nog een aantal punten namens NSC. Ons eerste punt betreft het scholierenbootje. Wij vinden het jammer dat dat niet blijft varen gedurende de schoolvakanties, juist omdat tijdens deze periode scholieren ontspanning kunnen vinden bij medescholieren die aan de overkant wonen. Natuurlijk hebben wij begrip voor het feit dat er periodiek onderhoud nodig is, maar wij zien ook dat er voldoende schoolvakantieweken zijn waarin dit kan worden ingepland. Het lijkt ons daarom niet nodig dat alle weken daarvoor benut worden. Onze vraag aan de staatssecretaris is om te verkennen of het scholierenbootje in een aantal vakantieweken toch kan blijven varen. Kan hij dit toezeggen?

Dan ons tweede punt. Wij zijn blij dat het kabinet actief blijft zoeken naar mogelijkheden om de verduurzaming van de Waddenveren financieel te ondersteunen, ook via aanvullende subsidies. Wij vragen de staatssecretaris om de toezegging dat de Kamer jaarlijks, voorafgaand aan het commissiedebat Wadden, op de hoogte wordt gehouden van de voortgang van deze verkenningen. Zo houden we zicht op de stappen die worden gezet en kunnen we tijdig bijsturen.

Het derde punt gaat over de concessie zelf. Ik stel vast dat de financiële bepalingen in het programma van eisen voorzien in het voorkómen van overwinst voor de exploitant-concessiehouder. Er is sprake van een check vooraf en achteraf op de winst. Dit is op zich een heel degelijke aanpak. Wij hebben daarover echter twee vragen. Op welke manier is dat normrendement van 13% op geïnvesteerd vermogen gebenchmarkt? Is dit een normaal rendement voor de sector? Welke prikkels heeft de exploitant nog om efficiënter of beter te gaan werken indien achteraf toch alle winst boven de 13% wordt afgeroomd?

Ten slotte. Wij realiseren ons dat de keuze voor een aanbesteding voor de huidige concessie een feit is. We zien echter ook dat in de vormgeving een concessie zeer complex kan zijn, vooral in een dynamische context met heel veel onzekerheden. Onze vraag richt zich echter op de toekomst. In welke mate zou een veerdienst als overheidsbedrijf een betere en wellicht ook goedkopere optie kunnen zijn om een betaalbare en betrouwbare verbinding naar de Waddeneilanden te verzekeren? Denk hierbij ook aan de Westerschelde Ferry. Zoals collega De Hoop al opmerkte, heeft de Tweede Kamer recent ingestemd met een wetswijziging die provincies in de positie brengt om eigen ov-bedrijven op te richten. Dat was een initiatief van de heer De Hoop zelf, samen met NSC-collega Olger van Dijk. Daarmee is het debat over de rol van de overheid in cruciale mobiliteit nadrukkelijk geopend wat ons betreft. Mogelijk vormt het ook een back-upoptie voor het geval de tender in dit geval geen goed resultaat geeft.

Voorzitter, ik kijk uit naar de beantwoording van de vragen door de staatssecretaris. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie een interruptie van de heer Boutkan.

De heer Boutkan (PVV):

Ik hoor de heer Verouden een aantal malen praten over "het bootje", "het scholierenbootje". Ik neem aan dat de heer Verouden wel gewoon een klein schip bedoelt. Dat hoop ik tenminste. Misschien zie ik het verkeerd, maar heeft de heer Verouden een klein schip in gedachten als vervanger in die maanden? Of moet ik dan denken aan een roeiboot voor de scholieren?

De heer Verouden (NSC):

Nee, nee, zeker geen roeiboot. "Het scholierenbootje" verwijst, voor zover ik weet, naar iets wat al bestaat. Dat is gewoon een schip dat heen en weer vaart tussen beide eilanden en de scholieren in staat stelt tussen de twee eilanden heen en weer te reizen. De vraag is of dat ook in de vakantieperiode kan blijven draaien, zoals nu het geval is. Blijkbaar is dat onder de huidige concessievoorwaarden nog niet voorzien vanwege de noodzaak van onderhoud. Dat dat onderhoud nodig is, is logisch, maar onze vraag is of

dat bootje nu werkelijk de hele vakantieperiode aan de kant moet blijven of dat het toch nog mogelijk is om erin te voorzien dat dat bootje een aantal weken blijft varen.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ook wij zijn uiteraard benieuwd naar de beantwoording van die vraag, maar volgens mij benoemde de staatssecretaris in het kader van die scholierenboot nog een punt van aandacht, namelijk het rendement van de ondernemer die de veerdienst onderhoudt. Hoe kijkt de heer Verouden daartegen aan?

De heer **Verouden** (NSC):

Dank u wel voor deze vraag. Dat is precies een van onze vragen aan de staatssecretaris. Wij merken op dat er wordt gesproken over een normrendement van 13%. Wij zijn benieuwd hoe dat is vastgesteld, en of dat een normaal rendement is. Even ter verduidelijking voor iedereen: het normrendement betekent min of meer dat zowel op voorhand als achteraf wordt gekeken of dat rendement niet wordt overschreden, want dan zou je overwinst hebben. Op zich is het een heel gezond principe om overwinsten te vermijden, maar onze specifieke vraag aan de staatssecretaris ziet op die 13%. Waar komt dat getal vandaan? Is dat getal misschien niet een beetje aan de hoge kant?

De **voorzitter**:

Ik zie verder geen interrupties. Dan geef ik het woord aan de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Als we de ingekomen reacties lezen, kan je de vraag stellen: wat zijn we nou eigenlijk wezenlijk opgeschoten sinds de laatste keer dat we elkaar spraken, op 26 juni van dit jaar, over het definitieve programma van eisen concessies Friese Waddenveren? Ja, er zijn positieve punten. En ja, er zijn aanpassingen. Maar er blijven veel open eindjes.

Neem bijvoorbeeld de watertaxi. Ondanks vier aangenomen Kamermoties is er nog steeds een zwart gat voor de watertaxi. Wat ons betreft voert lenW die aangenomen moties per direct uit. Dit had in onze ogen allang moeten gebeuren. Waar wacht het ministerie op? Wanneer houden we op met praten en gaan we over tot actie? En is de staatssecretaris het met de PVV eens dat binnen de mobiliteit van en naar de eilanden naast de veerboten de watertaxi een plek verdient? Het kan niet zo zijn dat ambtelijke molens het de watertaxi onmogelijk maken te kunnen varen op snelheid in het donker. De eilanders moeten zich gewoon kunnen vervoeren.

Voorzitter. Er zijn genoeg schrijnende voorbeelden te noemen, maar we zullen die niet gaan herhalen. We hopen dat de staatssecretaris de urgentie ervan gaat inzien dat die eilanders op bepaalde tijden toch naar de vaste wal moeten kunnen komen. Wanneer gaat de staatssecretaris de regie op zich nemen, zodat de schrijnende situaties die zich hebben voorgedaan niet meer hoeven te gebeuren?

Voorzitter. Dan de ondernemers. In de brief van de staatssecretaris staat dat lenW in en na overleg kán kiezen om ondernemersorganisaties toe te laten tot het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren, het zogenoemde OCOW. Toch blijft dit voornemen op onderdelen nog vaag. Want wie bepaalt er uiteindelijk wie zitting mag nemen en wie niet? Want als die keuze alleen aan lenW is, waarom is er dan niet

direct gekozen om de eilandondernemersorganisaties op te nemen in het OCOW? Kan de staatssecretaris bij dezen toezeggen hij de ondernemersorganisaties daadwerkelijk in het OCOW opneemt?

Voorzitter. In de consultatie hebben meerdere partijen gewezen op het belang van vrachtvervoer naar de eilanden. Er is gevraagd dit te borgen in de concessie. In de Kamerbrief wordt daaraan voorbijgegaan en geeft de staatssecretaris slechts aan "het aanbod van vrachtvervoer te gaan monitoren". Hierdoor blijft het vrachtvervoer van en naar de eilanden wat ons betreft onvoldoende geborgd. Wat gaat de staatssecretaris doen als uit deze monitoring blijkt dat het vrachtvervoer niet voldoende overgebracht wordt? Ook hier kan het niet zo zijn dat de eilanden onvoldoende bevoorraad worden vanwege ambtelijk geneuzel.

Voorzitter. Dan de gereserveerde autoplekken voor eilanders. Er blijven slechts vier autoplekken gereserveerd voor eilanders tot 48 uur voor de eerste afvaart van een eiland en de laatste afvaart naar een eiland. Dat lijkt ons veel te weinig. In de praktijk betekent dit voor Ameland bijvoorbeeld dat slechts 0,1% van de eilanders bij onverwachte omstandigheden tot twee dagen van tevoren gegarandeerd het eiland kan verlaten. Waarom zijn er zo weinig plekken? Kan dit niet uitgebreid worden?

Voorzitter, tot slot, of bijna tot slot. Gezien de elektrificatie van de veerboten — we hebben al netcongestie — het feit dat er na 2030 een nieuwe veerdam gebouwd worden, met geschatte kosten tussen 150 en 450 miljoen euro, en het feit dat Rijkswaterstaat jaarlijks meer dan 1,8 miljoen kuub zand moet baggeren om de vaargeul diep te houden, oftewel 3 kuub per reiziger, is de vraag: hoelang acht de staatssecretaris deze situatie nog houdbaar?

Voorzitter. Vanochtend op weg naar Den Haag werd ik nog op de volgende drie punten gewezen. Ik noem ze heel kort: de ondergrens in de concessie, de seizoenswerkers en de binding van de vervoerder met de eilandbewoners.

En nu echt tot slot. U kent de regel al: is dit allemaal haalbaar, betaalbaar en realistisch?

Tot zover.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie een interruptie van de heer Verkuijen.

De heer Verkuijen (VVD):

Toch even een vraag aan de heer Boutkan. Aan het begin van zijn betoog zei hij dat een aantal dingen goed gaan maar een aantal dingen ook niet goed gaan. Los van de watertaxi ben ik even benieuwd naar wat in zijn optiek de dingen zijn die niet goed gaan.

De heer Boutkan (PVV):

Ik heb ze in mijn bijdrage zojuist benoemd. Het gaat daarbij om de betrokkenheid van de ondernemersorganisatie, de kwestie van het vrachtvervoer, de scholierenboot — die door meerdere collega's al is aangekaart — de tariefstelling en de zekerheden.

De vorige keer heb ik ook het punt ingebracht van hoe het nou precies zit met de

onzekerheden van die elektrificatie. Kan een ondernemer nu echt een nieuw vaartuig gaan aanschaffen als het oude aan vervanging toe is, met de wetenschap dat hij het over vier jaar misschien wel bij het vuilnis moet zetten, omdat hij over moet op elektrisch? Die onzekerheden blijven nog steeds bestaan. Dat zijn dus een aantal voorbeelden van wat niet goed gaat.

Daarnaast zijn mij vanochtend nog drie punten aangereikt door iemand die recentelijk op een bijeenkomst in de omgeving was.

Een. Hoe zit het met de binding, want die is er eigenlijk ook onvoldoende? We hebben gezien hoe het op een ander eiland wél werkt met die binding. Ik vind dat die ontbreekt in deze zaken.

Twee. Hoe zit het met die seizoenswerkers? Die moeten ook van en naar het eiland, want de toeristische activiteit op die eilanden is gigantisch. Die moeten natuurlijk ook een plek krijgen. Ik lees daar weinig over.

Drie. Ook zou er een ondergrens in de concessie moeten zitten. Want we moeten met z'n allen niet de weg naar de bodem opgaan, zoals je vaak ziet bij het busvervoer.

De heer **Verkuijlen** (VVD):

Ik dank de heer Boutkan voor de beantwoording. De heer Pierik sprak net ook al over de onzekerheid voor de rederijen zodra we gaan elektrificeren. Volgens mij worden die schepen modulair opgebouwd. Je bouwt de CO₂ dus steeds meer af. Vier jaar van tevoren heb je een beeld wanneer de walinstallatie wordt opgezet, en binnen dat jaar moet je hem hebben varen. Vanuit ondernemersperspectief denk ik dat dat wel een redelijke termijn zou moeten zijn. Ik vraag me af of de heer Boutkan dat ook vindt.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik waardeer het zeer dat de heer Verkuijlen deze vraag stelt met als achtergrond zijn ondernemersgeest. Maar dan kom ik toch een klein beetje met mijn maritieme achtergrond. Je koopt niet zomaar een schip. De schepen van nu moeten zich bijvoorbeeld al voorbereiden op een ander type brandstof. Bepaalde brandstoffen kun je zo tanken, maar sommige andere niet. Maar je gaat nu niet een schip "én-én" kopen. Je koopt een dieselaangedreven schip of je koopt een dieselelektrisch aangedreven schip, maar een volledig elektrisch varend schip kun je nu nog niet aanschaffen. Je kan moeilijk met die stekker erachteraan richting dat eiland hobbelen. Je hebt dan dus een flinke investering nodig. Je moet dus van de ene investering naar de andere. Dan komt zowel het ondernemerschap als het maritieme aspect om de hoek kijken: hoe gaan we dat in de concessie invullen?

De **voorzitter**:

Tot slot, meneer Verkuijlen.

De heer **Verkuijlen** (VVD):

Dank voor dat antwoord. Maar bent u het dan met mij eens dat die ambitie misschien iets angescherpt zou moeten worden als je dat wilt, juist om die ondernemers zekerheid voor die elektrificering te kunnen bieden?

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik ben heel benieuwd hoe de staatssecretaris gaat antwoorden op de vraag hoe hij die ambities dan gaan invullen. We moeten immers in ons achterhoofd houden wat een van de collega's zei: we moeten er wel voor zorgen dat die concessie doorgang kan vinden; dat moet geen vertraging oplopen. Dus hoe gaan we dan toch die zekerheden in deze concessie inbouwen? Er ligt een zware druk op ons om ja of nee te zeggen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie verder geen interrupties meer. Ik schors deze vergadering tot 11.15 uur.

De vergadering wordt van 10.33 uur tot 11.16 uur geschorst.

De voorzitter:

We vervolgen het commissiedebat. Ik geef graag het woord aan de staatssecretaris voor zijn eerste termijn.

Staatssecretaris Aartsen:

Voorzitter, dank. Misschien is het goed om eerst de administratie te doen. Ik zal in de inleiding kort wat zeggen over het proces. Daarna heb ik de mapjes inspraak, aanbesteding, concessievoorwaarden, elektrificatie, betaalbaarheid, watertaxi en overig. Ik ga proberen het kort en krachtig te doen, want we hebben al voor de zomer uitgebreid met elkaar hierover van gedachten gewisseld.

De heer Grinwis vroeg mij te reflecteren op het belang, de bijzonderheid, van deze concessie. Dat is een mooie vraag om mijn inleiding mee te starten. Het is inderdaad een bijzondere concessie. Het is sowieso bijzonder dat de rijksoverheid deze concessie onder zich heeft, maar het is vooral een belangrijke concessie omdat het niet zomaar een vaardienst van A naar B is. De bijzonderheid zit 'm er natuurlijk in dat deze veerdiensten een levensader voor deze eilanden zijn. Dat kwam naar voren uit de gesprekken die ik voor de zomer heb mogen voeren, maar dat bleek ook uit de gesprekken met de burgemeesters die ik vorige week heb mogen ontvangen hier in Den Haag.

Uiteindelijk zijn deze veerdiensten van cruciaal belang voor de leefbaarheid op de eilanden. De uitspraak die mij altijd bijblijft, is: de eilanden zijn geen openluchtmusea waar we op vakantie kunnen. Nee, daar wonen mensen, met vrienden, met gezinnen, met medische problemen, met werk en bezoek. Die veerboten maken daar een cruciaal onderdeel van uit. De beide raadsleden van Ameland vertelden mij uitgebreid over de impact van de plotsklapse wijzing van de dienstregeling in 2023 op die samenleving, op die gemeenschap, op gezinnen en families. Dat is een van de belangrijkste dingen die mij zijn bijgebleven: als wij hier praten over een dienstregeling, concessievoorwaarden of vergunningscriteria, dan grijpt dat daar rechtstreeks in de levens van gezinnen, families, ondernemingen, de toekomst van mensen in. Daar zijn wij mee aan de slag gegaan.

De bijzonderheid van deze concessie zit 'm natuurlijk in het volgende. We proberen altijd goed te luisteren naar consultaties, maar hier hebben we dat extra goed gedaan. We hebben extra goed geluisterd naar de Kamer, extra goed geluisterd naar wat de behoeften zijn. We hebben gekeken of er niet toch nog iets extra's mogelijk was. In het vorige debat zei ik al dat het uiteindelijk een enorme balans is tussen allerlei belangen:

de reders, de markt, de spelregels, de eilandbewoners, de inspraak. We hebben steeds geprobeerd de balans daartussen te zoeken, waarbij we wel heel nadrukkelijk hebben gezegd dat het belang van de eilandbewoners en de ondernemers die daar hun boterham moeten verdienen, zo veel mogelijk vooropstaat. Dat kan niet altijd honderd procent, maar we hebben echt proberen te luisteren en te kijken naar het belang hiervan.

Zodoende hebben we ten opzichte van het ontwerp-PvE een flink aantal wijzigingen doorgevoerd. Dat begint met de looptijd van de Waddenveren Oost. Daar hebben we toch nog eens even goed naar gekeken. We hebben daarbij oor gehad voor de onzekerheid die de MIRT-verkenning en het elektrificatieproces in combinatie met elkaar hebben opgeleverd. Daarvan hebben we gezegd: dan is het misschien toch verstandig om het te verkorten. Door het op die manier te organiseren, hoeven we die onzekerheden niet in te bouwen.

Daar zeg ik wel bij: die looptijden zijn niet zomaar bedacht. Die zijn natuurlijk bedoeld om het aantrekkelijk te maken voor bedrijven om in te schrijven op die concessies. Dat doen we niet voor die bedrijven; concurrentie en marktwerking zijn natuurlijk bedoeld om de kwaliteit voor de gebruikers, voor de eilandbewoners, voor de mensen die ernaartoe moeten, zo hoog mogelijk te krijgen. Het zijn allemaal minimale criteria die erin staan, maar je wilt natuurlijk dat de bedrijven die zich zo meteen inschrijven daar allemaal een flinke schep bovenop doen. Want dan hebben we er allemaal profijt van. Door die looptijden te verkorten, haal je de druk er iets van af, maar we hopen natuurlijk dat de druk nog steeds hoog genoeg is, zodat er kwalitatief goede dingen uit komen. Maar als we de druk er iets vanaf halen, moeten we een en ander wel gaan borgen in de minimale concessieverplichtingen.

Vandaar dat we het volgende hebben gezegd. Wat de dienstregeling betreft willen we meer maar ook latere afvaarten hebben. We willen ook meer flexibiliteit inbouwen. De vroegste vertrektijd van de laatste afvaart is met een halfuur verlaat. We hebben ook gekeken naar de tarieven voor de uitwonende studenten. Dat hebben we niet meer gekoppeld aan de leeftijd maar aan de studenten. We hebben hierin nu ook de scholierenboot geborgd. Ook hebben we gezegd: als we dit gaan doen, dan moeten we ook de inspraak beter organiseren.

Zo hebben we een hele set aan zaken in dit concept-PvE proberen te verbeteren ten opzichte van het ontwerp-PvE. Dat hebben we echt proberen te doen vanuit het perspectief van de eilandbewoners, ondernemers en de mensen die daar gebruik van maken. Dit even vooraf. De heer Grinwis vroeg wel nog naar de concessiesystematiek; daar zal ik zo meteen nog wat meer over zeggen in het kader van de aanbesteding.

Voorzitter. Laat ik beginnen met het kopje inspraak, want daar is veel over gezegd. De leden De Hoop, Verkuijlen en Pierik hebben hier een aantal vragen over gesteld. Wij hebben gezegd: wij vinden dat de inspraak beter geregeld en beter geborgd moet worden in dat programma van eisen. Dat betekent dat er een formele adviesrol is richting de concessieverlener. Dat zijn wij. Dat was ook precies wat er in 2023 ontbrak: een formeel moment en een formele rol voor de gemeente, voor het college, voor de provincies om, als er iets wijzigt, op z'n minst dat gesprek met Den Haag, de concessieverlener, te kunnen hebben en aan de bel te kunnen trekken, zodat zij de zekerheid hebben dat we geen beslissing nemen voordat zij gehoord zijn. Ik heb tegen

de burgemeesters gezegd dat dat een belangrijk principe is waarmee zij kunnen onderstrepen: dát is wat wij willen. Er kunnen altijd overwegingen zijn om een andere beslissing te nemen — dat is altijd zo in de politiek — maar je wil niet dat mensen het gevoel hebben dat ze niet gehoord zijn, hun zegje niet konden doen, geen plek hebben gehad in het proces. Daarom hebben wij heel duidelijk gezegd: die decentrale overheden en die consumentenorganisaties, en daarmee ook de ondernemersorganisaties — ik zal het straks nog wat scherper formuleren — moeten hierin gewoon een formele plek krijgen. Ze krijgen ieder jaar al een beleidsprioriteitenbrief met de dienstregeling, maar ook als er grote, majeure ontwikkelingen zijn of als er een aanpassing van de concessie plaatsvindt, moet er een duidelijke en scherpe adviesrol zijn. Dat is meer dan alleen maar advies geven; je moet gemotiveerd uitleggen waarom je daarvan afwijkt. Dat is het moment om in contact te zijn met Den Haag, dat dat advies goed moet neerleggen voor de decentrale overheden en de consumentenorganisaties.

Een aantal van u vroeg mij naar de ondernemersorganisaties en of we dat hard kunnen toezeggen. Daarin wordt het woord "kunnen" gebruikt. Ik kan u toezeggen: ja, de ondernemersorganisaties worden opgenomen in dat OCOW.

De heer Verkuijen vroeg mij nog naar hoe de informatieplicht voor ondernemers is geregeld met betrekking tot de bezetting op de piekmomenten. Hoe wordt deze informatieplicht ingevuld voor ondernemers, wat is de frequentie en hoever van tevoren moet daarover worden gecommuniceerd? Dat gaat dus via de website van het OCOW. Er is realtime-informatie over de bezetting beschikbaar; dat wordt per kwartaal achteraf gemeld via die website.

Tot zover het kopje inspraak en ondernemersorganisaties. Ik kan er nog veel meer woorden aan wijden, maar volgens mij was de vraag vrij helder: kunt u toezeggen dat ze worden toegevoegd? Dat was al onze bedoeling, maar dat gaan we dan nog helderder zeggen.

Dan de aanbesteding zelf. We hebben geprobeerd de vijf gunningscriteria uiteen te zetten. De exacte gewichten van de gunningscriteria moet ik op dit moment nog gaan bepalen. We gaan die niet openbaar maken aan de voorkant, want als dat van tevoren duidelijk is, zou dat natuurlijk de aanbesteding in gevaar brengen, maar weet wel dat de bereikbaarheid van de Waddeneilanden en de betaalbaarheid van die veerdiensten een groot gewicht zullen krijgen. We hebben hier ook nog met de burgemeesters over gesproken. Die weging, beoordeling, vindt uiteindelijk plaats door een aparte commissie, maar we hebben wel afgesproken om samen met de burgemeesters te gaan kijken naar de interpretatie van die criteria. Wat "betaalbaarheid" en "bereikbaarheid" zijn, kan van een afstandje, als je niet op die eilanden woont en werkt, van buitenaf, soms anders geïnterpreteerd worden, dus wij vonden het wel belangrijk om samen met de burgemeesters nog eens goed naar die regionale interpretatie te kijken. Dat geldt ook voor een aantal andere gunningscriteria, vooral de regionale betrokkenheid. Ik weet namelijk niet of het nou zo'n verstandig idee is om de "regionale betrokkenheid" te gaan definiëren vanuit Den Haag. Ik heb dus met de burgemeesters afgesproken om te kijken hoe we dat op een goede manier kunnen doen. Voor het bepalen van de gewichten, evenals het interpreteren van de criteria, baseer ik me dus op de eerdere inbrengen van colleges van B en W, de belangenorganisaties en de individuele reacties die er zijn geweest.

De heren De Hoop en Verouden vroegen mij nog hoe het zat met het initiatiefwetsvoorstel voor het provinciaal inbesteden van ov. Sowieso moet het wetsvoorstel eerst worden aangenomen in beide Kamers. Ik heb aangegeven dat ik bereid ben om te kijken hoe we dat wetsvoorstel een goede plek kunnen geven. In beginsel is het een soort vangnet, een stok achter de deur voor als het niet mogelijk is om dat te doen. Nogmaals, ik heb geen signalen ontvangen dat dat hier het geval gaat zijn. We moeten gewoon even kijken hoe we dat in de toekomstige aanbestedingen meenemen. In deze aanbesteding gaat dat gewoon niet. Maar de aanbestedingen hebben natuurlijk wel een historie. Een aantal jaren geleden is met de provincie Fryslân besproken of het niet verstandiger zou zijn om de concessieverlening van de Waddenveren dáár neer te leggen in plaats van dat hier vanuit Den Haag te doen. Bij de volgende concessie moeten we dat nog eens in overweging nemen. Wellicht is dat verstandig, ook in combinatie met het wetsvoorstel. Dan heb je daar uiteindelijk ook de juiste tools. Ik blijf wel benadrukken dat de bestaande rederijen al meer dan 100 jaar naar grote tevredenheid varen, dus we zien nu ook geen aanleiding om daar de ov-status op te plakken of om actief een overheidsbedrijf te beginnen.

Voorzitter. Dan de concessievoorwaarden en alles rondom de concessie. De heer Grinwis vroeg mij hoe de overgang is geregeld. Is nu helder afgekaart dat wanneer er een nieuwe concessiehouder zou komen, dan ook de schepen en de panden netjes worden overgedragen? Ja, dat is netjes afgekaart. Daar zijn allerlei bestaande afspraken over. Dat vloeit ook voort uit de Wet personenverkeer 2000. Het is natuurlijk altijd spannend wanneer iemand een aanbesteding verliest en er een nieuwe aanbieder komt — dat zien we ook bij het busvervoer — maar er is helder vastgelegd hoe dat vorm moet worden gegeven. De panden die het Rijk ter beschikking stelt, evenals de omliggende haventerreinen, worden eventueel ook gewoon netjes ter beschikking gesteld aan de nieuwe concessiehouder. De beschrijvingen van de over te nemen schepen, haventerreinen en -panden worden ook onderdeel van de stukken die we zullen gaan publiceren op TenderNed.

Het vrachtvervoer valt buiten de concessie. Daar is bewust voor gekozen. Tegelijkertijd zien we dat het in beginsel een verdienmodel is voor de reders. We zien dus geen aanleiding om dat nu op te nemen in de concessie of om daarover afspraken vast te leggen. Ik begrijp natuurlijk wel de zorg van ondernemers die zeggen: ik wil wel een vorm van zekerheid dat ik niet overgeleverd ben aan één partij die dat doet. Vandaar dat ik bereid ben om uitvoering te geven aan de motie van mevrouw Aukje de Vries, die vraagt om dat goed te monitoren. We moeten dan natuurlijk wel kijken naar wat de consequenties zijn die daaruit voortvloeien. Signalen dat er onvoldoende vracht zou kunnen worden overgebracht, zijn er op dit moment niet. Als uit de monitoring zou blijken dat die signalen er wel zijn, dan is het natuurlijk een logische stap om daarover in gesprek te gaan met de concessiehouder. Dat kan ik als concessieverlener doen. Als dat uit die monitoring blijkt, dan zal ik dat als concessieverlener ook doen in mijn gesprekken, maar ik wijs er ook op dat de ondernemersverenigingen nou juist ook een formele rol krijgen in dat OCOW, en zij dus een adviesrol hebben als het gaat om het jaarlijkse beleidsprioriteitenplan. Dat is natuurlijk ook een manier om het dáár goed te adresseren. Ik denk dat dat twee waarborgen zijn waarmee je los van de concessie toch de juiste waarborgen hebt tegen eventuele problemen ten aanzien van vrachtvervoer.

De voorzitter:

Een vraag van de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

De staatssecretaris gaat rap door de mapjes heen, dus complimenten. Dat doe ik ook; daarom stak ik ook gelijk mijn hand op. Ik hoorde de staatssecretaris zeggen: mocht een andere ondernemer dadelijk de concessie gaan runnen, dan gaan de panden, de voorzieningen en dergelijke bijna automatisch mee. Maar ik miste eigenlijk iets belangrijks: het personeel. Het is misschien een open deur, maar bij het busvervoer is het altijd een race naar de bodem en we zien dat het personeel dan vaak de sjaak is, om het maar even simpel te zeggen. Hoe zit het met deze concessie? Hoe gaat het dan met het personeel?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ook dat moet worden overgenomen.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dat is een harde eis?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja.

De **voorzitter**:

Dan hebben we dat nu vastgesteld en kunnen we door.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ook dat wordt gepubliceerd op TenderNed.

De **voorzitter**:

Yes. Dan heeft de heer Verouden nog een vraag.

De heer **Verouden** (NSC):

Even om helemaal precies en zeker te zijn: het personeel gaat over onder dezelfde voorwaarden als die waaronder ze werkten bij de vorige, neem ik aan? Dat is de praktijk, maar dat is goed om te weten.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja.

De **voorzitter**:

Ja. De staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dan de gereserveerde plaatsen. Daar zijn een aantal vragen over gesteld. Ik kan me die zorgen ook wel goed voorstellen, helemaal als het gaat om de watertaxi; daar zal ik straks ook nog wat over zeggen. Ik denk dat er ook wat druk staat op deze gereserveerde plaatsen omdat de watertaxi niet functioneert zoals we zouden willen, om het zo maar even te zeggen. Ik snap dus dat we daar de balans in moeten zoeken. Dat is ook de reden waarom er een vijftal reserveplaatsen voor auto's beschikbaar is op de eerste en de laatste afvaart. Daarbovenop hebben we nog de reservelijst toegevoegd. Die was er niet in het ontwerp-PvE, maar die hebben we nu wel toegevoegd om het op

die manier te kunnen organiseren. Ik snap dat men altijd meer wil, maar er komt natuurlijk een punt waarop je zegt: hoeveel moet je reserveren ten opzichte van wat er nu al gebeurt en wat kun je redelijkerwijs verwachten van reders; hoeveel plekken moet je reserveren en hoeveel plekken blijven er dan leeg? Dat is daar een beetje de balans. Wij denken dat dit met deze twee onderdelen goed is geborgd. Idealiter heb je natuurlijk ook de watertaxi die 's nachts vaart. De minister is daarmee bezig; ik zal daar zo wat meer over zeggen. Maar daarmee heb je volgens mij een geborgde combinatie van vaste reserveplaatsen op de eerste en de laatste afvaart, een vaste reservelijst en uiteindelijk hopelijk ook de watertaxi.

De heer **Verkuijlen** (VVD):

Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording, maar de watertaxi staat volgens mij los van het aantal parkeerplaatsen dat je reserveert, omdat je met de watertaxi sowieso je auto niet mee kunt nemen. De watertaxi is met name bedoeld om het nachtelijk vervoer inhoud te geven, omdat de veerdienst dan niet vaart. Ik vond het nog wel even belangrijk dat de logica van de redenatie klopt, maar ik zie de staatssecretaris knikken.

De **voorzitter**:

Fijn.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Die klopt. De heer De Hoop zei al: je wil zekerheid dat als er onverwachts iets gebeurt waardoor je aan wal wilt, dat te allen tijde kan. Een gedeelte is dan auto en een gedeelte is niet-auto. Dat kan dan ook met de watertaxi. Dat is de balans die je probeert te zoeken. Je probeert allebei te regelen, maar je kunt dat niet maximaal oprekken. Je moet steeds een beetje zoeken hoe je dat nou sluitend krijgt. Dat doen we dus met die reservelijst en de reserveplaatsen op de eerste en laatste afvaart voor de auto, en met de watertaxi voor mensen zonder auto. Dan heb je wel de mogelijkheid om naar de overkant te komen. Die balans proberen we steeds overal te zoeken. Ik refereer aan de realiteitsbalans die ik in het begin heb aangebracht en die we steeds proberen te zoeken: wat is redelijk en wat is wenselijk?

Dat geldt eigenlijk ook voor de vraag van de heer Pierik. Hij vroeg of we de dienstregeling nog verder kunnen uitbreiden en of we dat kunnen overwegen. Het reële antwoord daarop is dat we dat in de minimale afvaart niet kunnen doen. Die hebben we al met 183 afvaarten verruimd. We hebben ook de laatste afvaart verruimd. Daar hebben we dus al een stap in gemaakt. Ik wijs erop dat we dat dus niet in de minimale afvaarten kunnen doen. Ik wijs er ook op dat het goed zou zijn dat als er mensen inschrijven, ze dat zo veel als mogelijk doen, want bereikbaarheid is een belangrijk criterium dat we ook zwaar gaan meewegen straks. Dat speelt hier natuurlijk ook bij. Dus hoe meer afvaarten er worden aangeboden, hoe meer dat meeweegt voor het criterium bereikbaarheid.

De heer Verouden vroeg of de scholierenboot niet ook buiten de schoolweken kan varen. Het eerlijke antwoord is dat dat niet kan. Dat stond überhaupt niet in het ontwerp-PVE. We hebben het daar wel aan toegevoegd, gelet op de eerdere balans en de kwaliteit voor de eilandbewoners en de scholieren daar. We hebben een verkenning uitgevoerd. Daaruit blijkt dat de vervoersvraag in de schoolvakanties zeer beperkt is. Ik heb ook geen signalen dat dit gaat veranderen in de toekomst. Daarom vind ik het ook

niet verdedigbaar om dat ook te eisen in de vakantieweken omdat we daarmee die precaire balans zouden verstoren.

De heer **Verouden** (NSC):

Bedankt voor het antwoord over de scholierenboot. Dat is toch wel spijtig. We hadden graag gezien dat dat wel verder zou worden bekeken, zodat bijvoorbeeld het aantal weken dat de boot uit de vaart is, kan worden beperkt. De vraag wat het "scholierenbootje" eigenlijk is en waar het voor dient, kwam in dit debat eerder ook al op. Het klinkt als iets voor de scholieren tijdens de schoolweken, en dat is ook wel het eerste doel, maar ik begrijp dat meer mensen, anders dan scholieren, die boot gebruiken. Het gaat bijvoorbeeld ook om ambtenaren die naar een ander eiland moeten, van Vlieland naar Terschelling, of om mensen die daar moeten zijn voor hun werk. Die mensen worden erg benadeeld door te zeggen: het is vakantie, dus die boot mag wel aan de kant.

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

De heer **Verouden** (NSC):

De vraag is of de staatssecretaris opnieuw maximaal kan nakijken of het toch mogelijk is om dat mee te nemen in het programma van eisen, wellicht zelfs als een deel van het gunningscriterium. Dan gaat het om de mate waarin de exploitant toch die boot in de vaart kan houden tijdens de schoolvakanties.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik vrees toch dat ik daar negatief op moet antwoorden. Dit gaat over de minimale vereisten die wij stellen. Het stond er überhaupt niet in. Wij hebben 'm nu toegevoegd voor de scholieren. Ik denk dat dat verdedigbaar is in het belang van de scholieren. Ik acht het niet verdedigbaar voor de minimale eisen omdat er een zeer beperkte vraag is tijdens de schoolvakanties. Ik wijs er nogmaals op dat het een minimale vereiste is. Er is geen verbod op het laten varen van een boot. Als toch blijkt dat er vraag is, dan mag een ondernemer natuurlijk zelf bepalen of hij die boot laat varen op bepaalde tijden. Dat staat iemand natuurlijk compleet vrij. Het gaat hier over de minimale vereisten die wij stellen in het programma van eisen.

De heer **Verouden** (NSC):

Er is natuurlijk wel een verschil tussen de minimeisen en wat je uiteindelijk tegemoetziet in de biedingen van de bedrijven die bieden op de concessie. Je zou in de tender kunnen aangeven dat dit een deel is van de kwaliteitsscore. Dan doel ik dus op de mate waarin het bedrijf in kwestie zegt: in de schoolvakantie is er minder vraag en we moeten ook ons onderhoud doen, maar wij beloven om de periode om te doen wat er technisch nodig is zo kort mogelijk te houden.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Het weegt natuurlijk wel mee in de criteria. We hebben het criterium bereikbaarheid. Dat is natuurlijk primair gericht op de overvaart, maar er is een bredere uitleg van bereikbaarheid mogelijk. Het is dus niet primair, maar het telt wel mee bij het criterium bereikbaarheid. Ook telt het mee bij het criterium regionale verbondenheid. Het telt daar dus mee, maar ik heb het niet opgenomen in de minimumvereisten.

De **voorzitter**:

Duidelijk. De heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Toch even doorgaand op dit punt. Ik was bijna bang dat het antwoord al werd gegeven door de staatssecretaris op de vraag die ik wil gaan stellen. De verbinding van de scholierenboot tussen de eilanden wordt niet opgenomen in de concessie, maar ik hoor de staatssecretaris wel zeggen dat het een pluspunt kan zijn als de inschrijver die wil gaan faciliteren, al dan niet gedeeltelijk. Maar als dat nou niet het geval is? Dan heb ik toch de volgende open vraag aan de staatssecretaris. Als een ondernemer het wel wil gaan doen in die periode met een vaartuig, voorziet de staatssecretaris dan belemmeringen voor deze ondernemer om dat te gaan aanbieden? We zien het nu al met de watertaxi. Er worden allerlei belemmeringen opgeworpen. Hoe zit het dan met een ondernemer die toch van plan is dat te gaan doen?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Misschien moet ik eerst even wat rechtzetten. De scholierenboot zit wel in de concessie, ook in de minimumvereisten van de concessie.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ook in de zomervakantie?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Nee, want de scholierenboot is voor scholieren die naar school moeten en dat doen ze in de weken dat er school is en dus niet wanneer er geen school is. Dat is het concept van scholierenvervoer, want anders is het regulier vervoer. Dat onderscheid probeer je wel te maken. De verplichting geldt voor de scholierenboot voor de momenten dat er school is. Daarbuiten geldt die niet. Maar het staat iedereen vrij om boten te laten varen. Dat geldt voor de concessiehouder, maar ook voor andere partijen. Als er vraag naar is, dan staat het een partij compleet vrij om te varen. De concessiehouder heeft op dat onderdeel niet het alleenrecht voor personenvervoer. Je mag morgen een boot huren om in de schoolvakanties die vaart te gaan varen. Dat staat u vrij.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik zou bijna willen zeggen: was het maar zo simpel als de staatssecretaris nu zegt. Maar daar zitten wel wat haken en ogen aan, hoor. Dat weet ik gewoon. Als ik met meer dan twaalf passagiers ga varen, dan moet ik een groot vaarbewijs hebben en noem maar op. Bovendien moet m'n vaartuig aan allerlei eisen voldoen. Zo simpel is het niet, staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Nee, maar u vroeg mij of het wettelijk gezien mogelijk was. Wettelijk gezien mag het. Dit is precies de balans: als er heel veel vraag naar is, dan wordt het rendabel en dan zal het ook mogelijk worden gemaakt. Maar het probleem dat ik eerder ook al schetste, is dat in de verkenning blijkt dat er een zeer beperkte vraag is. Dan wegen de kosten en die haken en ogen van u niet op tegen het varen. Maar het is wettelijk wel mogelijk. Als er over vijf jaar heel veel vraag ontstaat, dan mag een willekeurig iemand die boot laten varen, want de concessieverlener heeft niet het alleenrecht.

De heer **Pierik** (BBB):

Toch ook nog hierover. Het moet rendabel zijn, want anders is er geen reder die het op gaat pakken. Vraag en aanbod zijn dus cruciaal. De staatssecretaris heeft het over een verkenning die uitgevoerd is. Maar welke marktverkenning is er uitgevoerd om te kijken of zo'n scholierenboot, waar ook andere mensen gebruik van maken, rendabel te maken is? Of is dat meer een gedachte die de reders hebben gegeven?

Staatssecretaris **Aartsen**:

We hebben dat gewoon in kaart gebracht. Die verkenning is samen met de huidige reder gedaan. Het is een vrij overzichtelijk geheel, zal ik maar zeggen. Ik ben nu wel een beetje op zoek naar wat de heer Pierik graag zou willen van mij.

De heer **Pierik** (BBB):

Een beetje een marktverkenning. Is er behoefte? Wat een reder zegt, is geen marktverkenning. Dat is gewoon de beleving van een reder. Ik denk dat het goed is om te weten welke eilandbewoners er gebruik van zouden willen maken en met welke frequentie, ook buiten de schooltijden om, in de vakanties.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Het is niet "wat een reder zegt". We hebben gekeken naar de aantallen mensen die er nu al gebruik van maken. Daar is dit op gebaseerd. Dan kom je tot de conclusie dat er in de schoolvakanties een zeer beperkte vraag is. Het gaat om de aantallen. De vraag in het vorige debat was terecht of ik de scholierenboot kon opnemen in de minimale vereisten. Dat hebben we gedaan, maar wel op basis van die aantallen, zodat het verdedigbaar is.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Voorzitter. De heer Verkuijlen vroeg mij nog of ik bereid ben om ten aanzien van de sociale veiligheid een aantal zaken op te nemen in de concessie. U kent mij: openbaar vervoer en sociale veiligheid heb ik hoog in het vaandel staan. Ik ben van harte bereid om dat op te nemen in de concessie, zodat die meldplicht er komt.

Dan de elektrificatie, voorzitter. Daar zijn een aantal vragen over gesteld. Ik zeg heel eerlijk dat het best even een puzzel is geweest. Aan de ene kant is er in Nederland een wet die zegt dat je voor 2030 en 2050 een aantal doelen moet behalen als het gaat om CO₂-reductie. Daar moeten dus ook stappen voor worden gezet. Dat geldt ook voor dit soort vervoer. We trekken in het Klimaatfonds een behoorlijk bedrag uit voor de elektrificatie aan wal, zodat we dat goed kunnen regelen. Je wilt niet dat dat een soort kapitaalvernietiging is. Je wilt daar ook afspraken over maken omdat het langlopende concessies zijn. Aan de andere kant moet het niet te veel onzekerheid opleveren. In een concessie zit altijd iets van onzekerheid, maar het moet niet te veel onzekerheid opleveren voor de reders en de mensen die willen inschrijven.

Vandaar dat we daar naar hebben gezocht en dat we gekozen hebben voor die verkorte concessieperiode voor Oost. Uiteindelijk zijn we voor de concessie voor West overeengekomen dat zodra bekend is wanneer de infrastructuur gereed is, er vier jaar tussen moeten zitten. Als we weten dat de infrastructuur in 2034 gereed is, dan wordt dat in 2030 gemeld. Na die vier jaar komt er nog één jaar bovenop waarin de eerste boot

moet worden geëlektrificeerd. Daarna volgt er ieder jaar weer een. Dat is een tempo dat best goed te verdedigen is als je gaat kijken naar de complete looptijd van de concessie. Ik denk dat het goed te verdedigen is — dat horen we ook terug uit de marktgesprekken — dat men vier jaar van tevoren een bericht krijgt en dat één jaar later, dus vijf jaar nadat men wist dat het moest gaan gebeuren, een boot elektrisch vaart. Er zit dus vijf jaar tussen het moment dat ze ervan horen en het moment waarop de eerste boot elektrisch vaart. Dat vind ik een redelijke termijn. Dat blijkt ook uit de markt dus.

We zitten wel met netcongestie. We kunnen dus niet zeggen dat het 2030 wordt. Als ik dat nu zou zeggen en vast zou leggen in de concessie en het blijkt toch 2031 te worden — er kunnen immers allerlei verschuivingen qua tijd plaatsvinden door netcongestie en de energietransitie — dan hang je een ondernemer op aan een jaartal dat over een paar jaar misschien onrealistisch is. Vandaar dat het misschien nu een beetje complex is met die vier jaar plus één jaar. Dat is niet heel duidelijk, maar voor nu wel duidelijk genoeg. Het alternatief is dat je er een harde datum in zet. Maar dan heb je daar weer een probleem mee.

Dat hebben we wel voor Schier gedaan omdat het daar om één boot gaat en het daar wel realistisch is. Dus daar is het jaartal van 2030 genoemd. Als het gaat om Ameland zijn er zo veel onzekerheden, ook in combinatie met de vaargeul en de verkorte periode, dat we het daar niet hebben opgenomen. Daar hebben we de CO₂-reductie via de biobrandstoffen laten lopen. Overigens blijft het zo dat elektrificatie ook nog is opgenomen als majeure ontwikkeling. Dat was al zo en dat hebben we behouden. Als zich daarbij nog problemen voordoen, dan kunnen die als onverwacht risico worden beschouwd en dan kunnen we daar een aanpassing op doen. Ik moet mezelf overigens corrigeren: voor Schier gaat het op z'n vroegst om 2030. Dat is een belangrijke nuance.

De heer Verouden vroeg mij nog ...

De **voorzitter**:

U heeft een vraag van de heer Verkuijlen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Nog één korte vraag en dan is dit blokje klaar.

De heer Verouden vroeg of ik de Kamer hierover jaarlijks op de hoogte wil houden, voorafgaand aan het commissiedebat Wadden. Ik ben graag bereid om dat te doen.

De heer **Verkuijlen** (VVD):

Dank voor de uitleg van de staatssecretaris. Ik denk dat die vijf jaar een redelijke termijn is als er een nieuw schip moet komen. Maar mijn vraag was meer: moet het kabinet, gezien de gevoeligheid van dit natuurgebied, niet iets meer ambitie neerleggen dan "op z'n vroegst"? Dat was mijn vraag. Ik snap dat daar een heleboel afhankelijkheden in zitten, ook voor het kabinet, maar dit gebied verdient dat natuurlijk wel. Als je elektrisch gaat varen, vaar je in feite ook goedkoper. Dat is ook een nadrukkelijke wens van de mensen op de eilanden. Misschien kan de staatssecretaris daar nog op reageren.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Absoluut. Dat is ook de reden waarom we vasthouden aan de ambitie van elektrificatie. Het is geen makkelijke puzzel. Het makkelijkste zou zijn om er niks over op te nemen,

maar dat vind ik niet verantwoord ten opzichte van onze ambitie om schoon en groen te worden. U schetst ook terecht de omgeving. Vandaar de ambitie, maar het moet wel kunnen. Dat is een ingewikkelde puzzel. We hebben te maken met laadinfrastructuur aan wal en daarbij hebben we ook te maken met netcongestie. Ook de investering in zo'n schip is majeur. Zo'n schip is wat duurder dan een elektrische auto of een elektrisch bestelbusje. Je moet dus rekening houden met afschrijftermijnen, investeringsplannen et cetera et cetera. Dat is best een complexe puzzel. Vandaar dat we het op deze manier hebben gedaan. Er is natuurlijk altijd nog de mogelijkheid van biobrandstoffen. Die zijn nu helaas duurder. Er ligt toevallig morgen een wetsvoorstel hierover ter stemming bij u voor. We hopen dat we er met dat wetsvoorstel voor gaan zorgen dat het aanbod zo gaat groeien dat de prijzen snel naar beneden zullen gaan.

De heer **Verkuijlen** (VVD):

Dank voor het eerlijke antwoord van de staatssecretaris. Hij bracht net de CO₂-reductie op en het varen op andere brandstoffen. Ik had met de heer Grinwis afgesproken dat ik nog even zou opletten of hij zou terugkomen op de indexatie van de prijs ten opzichte van de brandstof die gebruikt wordt of elektrificatie. Ik zou heel graag zien dat u dat nog in uw beantwoording meeneemt.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik heb 'm hier voor me. Hij zat in een ander mapje. De schone brandstoffen zitten inderdaad niet in de indexatie. Het is onze verwachting dat die markt de komende periode nog te grillig is om dit goed mee te kunnen nemen in de indexatiemethode. Dat staat nog los van het feit dat schone brandstoffen op dit moment duurder zijn. In de objectieve CBS-data, waarop de indexatie wordt gebaseerd, zit wel de ontwikkeling van de dieselprijs, maar niet de ontwikkeling van HVO-brandstof. We hebben daar op dit moment voor gekozen vanwege deze beide redenen: het zit niet in de objectieve CBS-data en het is op dit moment gewoon te grillig. Dat debat heb ik maandag ook met de heer Pierik gehad. Het hangt echt samen met de ontwikkeling van de markt. We hebben de RED III-regeling; daar zijn allerlei partijen mee aan de slag. Het is nu gewoon te grillig om de indexatie daaraan te koppelen. Als we dat wel zouden doen, dan ben ik bang dat daar te grote pieken en dalen uit komen. Als we een enorm aanbod krijgen en de prijzen dalen, dan trekt dat de indexatie zo hard naar beneden dat dat misschien onrealistisch is ten opzichte van de kostenstijgingen die een reder heeft gekregen. Dan ga je misschien zelfs de min in en dat moet je niet willen. Maar als we daar een enorme piek in zien, dan is het effect dat de prijskaartjes van de veerdiensten mogelijk te hard omhooggaan. Die pieken en dalen wil je er nu nog niet in hebben. Dat is ook een mooi bruggetje naar de betaalbaarheid. Daar zijn een aantal vragen over gesteld. Het lid De Hoop vroeg naar de toetsing van de jaarlijkse tariefstijgingen. De maximale tariefstijging wordt op dit moment gebaseerd op objectieve CBS-data. Daar kijkt men naar de ontwikkeling van de lonen, van de prijzen en van de brandstof. Dat is waar wij als lenW naar kijken. Het is dus niet zo dat de rederij zelf de prijzen kan verhogen en dat wij dat allemaal goedkeuren. Nee, lenW bepaalt uiteindelijk de mate waarin de tarieven jaarlijks mogen stijgen. Wij kijken dan ook naar de redelijkheid van de winst. Vanwege het monopolie dat de concessiehouder heeft wordt daar ook naar gekeken. Dat is het normrendement. Bij de kapitalist in mij gaat het altijd een beetje jeuken als het gaat over winst en normrendement. Het concept van winst maken is dat het beter wordt voor de samenleving en dat het efficiënter wordt, maar ik had beloofd aan mijn team om dit niet uitgebreid te vertellen. Wij hebben een normrendement van 13%. Dat geldt voor een driejaarlijks gemiddelde. Het is een normaal rendement in de sector. Dat wordt

gebenchmarkt. Dat wordt onafhankelijk gedaan door externe deskundigen. PwC doet dat. PwC kijkt ernaar en ziet erop toe of het op die manier gebeurt.

De **voorzitter**:

Een vraag van de heer Verouden.

De heer **Verouden** (NSC):

Het is eigenlijk maar een kleine kwinkslagvraag, over de kapitalist en zo verder. Ik ben weliswaar ook een kapitalist, zou je kunnen zeggen. Ik geloof er wel in, maar van de andere kant ben je monopolist en dan moet je wel de nodige vragen stellen. Daar hebt u zelf ook al naar verwezen. Maar het is goed om dat in het oog te houden. Daarom is het altijd goed om een normrendement te hebben bij een monopolist.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Daarover zijn we het inderdaad eens. U stelde ook de vraag welke prikkels er zijn om efficiënter te werken. Tja, dat is natuurlijk het probleem als je normrendementen instelt. Dan kan de prikkel ontbreken om kwaliteit te leveren en efficiënter te werken. De nuance daarbij is dat het nu al een flinke klus is voor reders om het normrendement überhaupt te halen. Er wordt niet alleen naar de rederij zelf gekeken, maar ook naar een benchmark in vergelijkbare sectoren.

De **voorzitter**:

U heeft ook een vraag van de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik hoor de staatssecretaris PwC noemen, PricewaterhouseCoopers zoals ze in het Engels heten. Maar is het niet een idee om gewoon de ACM als onafhankelijke daarnaar te laten kijken? Die kan dan niet als een soort slager die zijn eigen vlees keurt, gebruikt worden door derden.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Het concept van een accountant is natuurlijk dat een accountant onafhankelijk is. Dat is wel hoe we de accountancy hebben georganiseerd.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ja, we weten wel dat ze dat hoog in het vaandel hebben staan, maar de praktijk laat helaas af en toe zien dat er — laat ik het voorzichtig zeggen — bedrijfsongelukjes gebeuren op dat vlak. Dus waarom niet de ACM? Dat is mijn eerste vraag.

Ten tweede. 13% is een behoorlijk hoge norm. Ik hoor de staatssecretaris zeggen: dat is een benchmark. Dan ben ik heel benieuwd welke rederijen of andere bedrijven zo'n rendement halen. Eigenlijk kan alleen een monopolist zo'n rendement halen, want als je echt concurrentie hebt, geef ik het je te doen om 13% rendement te halen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Nogmaals, het idee van PwC of een accountant is nou juist dat deze onafhankelijk is. Daar zijn allemaal spelregels voor. Als u daarover gerede twijfels heeft, moeten we denk ik met de minister van Financiën bespreken hoe we de accountancy moeten organiseren. Ik denk dat het niet heel gek is om een onafhankelijke accountant naar dit soort zaken te laten kijken. Zij hebben ook brede expertise. Nogmaals, het gebeurt op

basis van een benchmark. De exacte benchmark ken ik niet. Ik weet ook niet in hoeverre dat allemaal openbaar is. Als u dat wilt, kunnen we u wat meer informatie over die benchmark sturen. Op zichzelf is dit niet een driejaarlijks gemiddelde. Het is niet een heel schokkend getal, al zeg ik het zelf. Je kunt een hele politieke discussie over winsten voeren, maar uiteindelijk zorgen rendementen en winsten ervoor dat er geïnvesteerd kan worden en dat een bedrijf gezond is, of het nou een horecazaak, een rederij of een groot bedrijf is. Een gezond bedrijf maakt winst en investeert die winst vervolgens in het bedrijf zelf of in aandeelhouders. Die doen er ook vaak goede dingen mee. Aandeelhouders zijn ook vaak pensioenfondsen. Ik zou dit niet als een bizar bedrag willen kwalificeren.

De **voorzitter**:

Kort, tot slot, meneer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Heel kort, voorzitter.

De staatssecretaris heeft volgens mij ook bemoeienis met de Nederlandse Spoorwegen. Daar halen ze een rendement van max 7%. Zij hebben dagelijks moeite om de zaken op de rails te krijgen, dus hoe zit het dan daarmee?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Die maken verlies en fors ook, dus daar maak ik me grote zorgen over.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dan nogmaals de vraag: waar komt die 13% dan vandaan? Ik zie die benchmark graag tegemoet. Ik heb ook andere getallen gehoord, dus vandaar dat ik hier toch een verhelderende vraag over stel.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik kan die benchmark niet openbaar maken, maar ik kan wel wat meer informatie schetsen over waar dat mogelijk op gebaseerd is. Dat kan ik u wel toezeggen. Maar ik blijf zeggen dat dit geen bizar bedrag is; laten we daar gewoon eerlijk over zijn. Iedereen die een bedrijf aan de binnenkant heeft gezien, weet dat dit geen hele gekke dingen zijn. Nogmaals, het is een normrendement.

De **voorzitter**:

Meneer Verouden, nog kort over dit onderwerp.

De heer **Verouden** (NSC):

Ja, kort.

Ik zou de heer Boutkan willen bijtreden in zijn vragen. Die lijken mij heel terecht. Stel dat dit alles wordt gefinancierd met de helft schulden bij de bank. Ik denk dat zo'n bedrijf maximaal 6% à 7% betaalt, dus het rendement op eigen vermogen zal ergens ver boven die 13% liggen. Ik ben ook zeer benieuwd naar die benchmark. Ik kan me niet voorstellen dat een benchmarkstudie confidentieel is. Een benchmarkstudie is per definitie een vergelijking met andere vergelijkbare bedrijven elders die tegen vergelijkbare risico's opereren. Wat dat betreft ga ik ervan uit dat die benchmarkstudie openbaar gemaakt kan worden.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Mijn informatie is dat die benchmark nu niet openbaar gemaakt kan worden, maar ik ga kijken wat ik wél kan delen.

De **voorzitter**:

Daar is net ook al een toezegging over gedaan.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Precies. Ik ga kijken of ik u daarover wat meer informatie kan geven. Nogmaals, ik kijk even wat ik wel en niet openbaar kan maken en wat wenselijk is in de fase waarin we nu zitten. Daar moet ik juridisch even netjes naar kijken, maar ik kan prima wat meer informatie geven over hoe we hiernaar kijken. Er zijn natuurlijk allerlei boekhoudkundige ideeën over hoe je dit kunt organiseren, maar ook daar wordt nog goed naar gekeken. Vandaar dat we met een accountant kijken hoe dit is gebeurd. Ik blijf benadrukken dat er geen gekke dingen zijn gebeurd.

Voorzitter. De heer De Hoop vroeg mij of ik bereid ben om te bepalen wat een redelijk tarief is voor scholieren. In het huidige PvE hebben we afgesproken dat de concessiehouder een korting voor scholieren moet aanbieden. Dat hebben we bewust gedaan, ook naar aanleiding van de consultatie. Dat hebben we er echt aan toegevoegd. Ik kan die korting alleen niet vanuit Den Haag opleggen. Dat zou ik ook onwenselijk vinden. Het is echt aan de rederij zelf om dat te doen. Er moet ook worden gekeken naar de lokale behoefte. Die moet daarin worden meegenomen.

De heer Grinwis vroeg wat ik zou willen bereiken met het creëren van marktspanning. Dat is natuurlijk het hele idee van een concessie. Dit is een programma van eisen. Dit is de minimale vereiste die wij vragen. We hopen natuurlijk dat de partijen extra's gaan bieden, dat ze op basis van de vijf criteria zeggen: dit is wat wij hier nog bovenop kunnen bieden. Dat hoop je uiteindelijk te creëren. Vandaar dat we beogen om marktspanning te creëren.

De heer Boutkan vroeg mij hoe het zit met de seizoenswerkers. Kunnen die haalbaar, betaalbaar en realistisch over? Het antwoord daarop is: ja. In het programma van eisen is een kortingstarief voor frequente reizigers opgenomen. Dat moet worden aangeboden. Seizoenswerkers kunnen hier gebruik van maken. Ik wijs er overigens wel op dat het de verantwoordelijkheid van de werkgever is, op het eiland zelf of op het vasteland, om de reiskosten van de werknemer te vergoeden. Voorzitter, tot zover over de betaalbaarheid.

Dan de watertaxi. Ik denk dat wij allemaal voelen dat dit een vervelende situatie is. Deze dienst is in het verleden veel gebruikt en voldoet ook aan de behoefte om te reizen als er wat gebeurt met een dierbare of met iemand die wat mankeert. De heer De Hoop noemde het "lief en leed". Dat vind ik mooi klinken. Het is belangrijk om dat lief en leed te garanderen en daar speelt de watertaxi een belangrijke rol in. De watertaxi ligt bij mijn collega-bewindspersoon, de minister.

Ik zal kort een aantal vragen beantwoorden. Wij zien het dus als een aanvulling op de bestaande veerdiensten. Het blijft wel een commercieel aanbod. We gaan het dus niet opnemen in de concessie. Dat willen we niet doen. Op dit moment onderzoeken we nog

hoe we toch kunnen gedogen dat de watertaxi sneller zou kunnen varen. Er zijn natuurlijk incidenten geweest in het verleden, dus we moeten goed kijken hoe we structureel die snelheid eventueel omhoog zouden kunnen brengen en dat netjes kunnen regelen in de regelgeving. Ondernemers zijn betrokken bij dit onderzoek, dat op dit moment loopt vanuit de minister.

De heer Boutkan verwees naar zijn moties daarover. Ik verwijs dan naar de minister. Uiteindelijk zijn het commerciële partijen die een watertaxi aanbieden. Die voelen zich beperkt in hun aanbod vanwege de snelheidsbeperkingen. De minister heeft aangegeven dat hij wil onderzoeken met pilots hoe je dit mogelijk kan maken. We verwachten daar aan het einde van dit jaar meer duidelijkheid over.

De voorzitter:

Er is een vraag van de heer Verkuijlen.

De heer Verkuijlen (VVD):

Dank, voorzitter. Dank ook voor de beantwoording door de staatssecretaris. De facto, gewoon zoals we nu spreken, worden de dagen korter en vaart de watertaxi 's nachts niet omdat het op die snelheid voor de exploitant gewoon niet interessant is om te varen. Dat betekent dat er niet gevaren wordt in de nachtelijke uren. Natuurlijk willen wij allemaal dat er een goed onderzoek komt met aanbevelingen voor hoe het veiliger kan, maar is het nou niet mogelijk om in plaats van sequentieel eerst dat onderzoek af te wachten parallel daaraan onder strikte condities in een pilot toch te gaan varen? En als dat zo is — dat is mijn vraag, voorzitter — wanneer kunnen de eilanders er dan van uitgaan dat dat weer mogelijk wordt? Want dat is eigenlijk de concrete vraag.

Staatssecretaris Aartsen:

De minister heeft daar volgens mij vorige week wat over gezegd, namelijk dat hij wil kijken of hij die pilots kan toestaan en, zo ja, wanneer. Ik moet echt even verwijzen naar de minister. Dit is zijn beleidsterrein.

De heer Pierik (BBB):

Ik liep eigenlijk met diezelfde vraag rond. We hebben met die moties al ontzettend veel gevraagd. Het ene onderzoek komt en het andere komt en nu is er sprake van gedogen en van een pilot later dit jaar. Uiteindelijk is het natuurlijk per saldo nog steeds zo dat eilandbewoners geen gebruik kunnen maken van die watertaxi als het donker wordt, dat die dan niet vaart. Ik vind het wel jammer dat we dan naar de minister verwezen worden voor die pilot en dat we er hier geen enkele verdere duidelijkheid over kunnen krijgen. Ik zit een beetje te zoeken naar hoe we hier nog iets meer zicht kunnen krijgen op de oplossing, omdat het niet iets is van vandaag. Het speelt eigenlijk al anderhalf jaar, we zijn vier moties verder en we zijn nog niet dichterbij de oplossing.

Staatssecretaris Aartsen:

Ik deel ook het ongeduld van de heer Pierik. Ik verwijs door naar de minister omdat de minister erover gaat. Als we willen dat die snelheid omhooggaat, zal de minister dat besluit moeten nemen. Als er pilots moeten worden gestart, zal de minister dat besluit moeten nemen. Dat geldt voor meerdere onderwerpen in het kabinet. Die zal dat moeten doen.

De voorzitter:

Tot slot hierover, meneer Verkuijen.

De heer **Verkuijen** (VVD):

Dan zou ik de staatssecretaris willen vragen of hij het verzoek over wil brengen aan zijn collega, de minister, om ons middels een brief te informeren over wanneer hij denkt dat die watertaxi weer, onder strikte condities, kan gaan varen.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat kan ik altijd doen. De verzending van die brief ligt dan wel bij de minister, maar ik ga dat verzoek netjes overbrengen.

De **voorzitter**:

U heeft nog een korte vraag van de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Als PVV verbazen we ons toch even over dit antwoord van de staatssecretaris. We bespreken hier vandaag het programma van eisen voor de concessies voor de Waddenveren. We hebben gezien dat die watertaxi daar een belangrijke rol in speelt en dan krijgen we als antwoord: ja, dan moet u bij de minister zijn. Dat had natuurlijk ook van tevoren afgetikt kunnen worden, gezien hoe het werkt onderling op het ministerie. Ik bedoel: ze zitten een kamer van elkaar verwijderd, dus dat had makkelijk gekund.

Mijn vraag is nu heel kort. In principe kan de inspectie nu al zeggen "we gaan beginnen met gedogen", want er is zicht op legalisatie. We zijn al anderhalf jaar verder en er worden gewoon geen knopen doorgehakt. Dus waarom kan het dan niet gewoon — hoppa! — vandaag? Of morgen dan, vooruit; enige tegemoetkoming doe ik al.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De minister zit inderdaad recht tegenover mij, maar het zou een beetje gek zijn om als je recht tegenover iemand zit ook iemands portefeuille over te nemen. Sorry, maar zo werkt het gewoon. Het makkelijkste voor mij is om nu hier alles toe te zeggen en tegen de minister te zeggen: succes ermee. Maar dan krijg je een niet-functionerend kabinet en een niet-functionerende overheid en dat moeten we volgens mij ook voorkomen met elkaar. Ik probeer dus om hier heel zuiver aan te geven wat wel en wat niet kan. Dit is de huidige situatie. Ik heb het verzoek van de heer Verkuijen gehoord. We zullen dit ook meenemen. Ik zal daar nadrukkelijk uw suggestie over de ILT aan toevoegen. Maar dat "huppakee" is uiteindelijk een besluit dat de minister moet nemen en ik zit hier vandaag als staatssecretaris, niet als minister.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Staatssecretaris **Aartsen**:

De heer Boutkan vroeg mij nog naar het baggeren van Rijkswaterstaat. We zijn op dit moment continu aan het zoeken naar hoe je dat kan verbeteren. Rijkswaterstaat zoekt continu naar mogelijkheden om de baggerhoeveelheid te verminderen en de werkzaamheden nog efficiënter te laten zijn. De vaargeul wordt vrijwel dagelijks gebaggerd om de bereikbaarheid van het eiland goed te krijgen. Dit is natuurlijk ook iets wat mee wordt genomen in het onderzoek MIRT-verkenning bereikbaarheid Ameland.

Dan de heer Grinwis. Dat is de laatste vraag, voorzitter. Die gaat over de passeervakken. Nu heeft alleen de vaargeul naar Ameland passeervakken. Deze vakken worden sinds twee jaar door Rijkswaterstaat van betonning voorzien om ze te markeren. Dat is een dienst die Rijkswaterstaat aanbiedt. Het is niet verplicht. We proberen dat op zo'n manier te doen dat het duidelijk is wat de natuurlijke passeervakken zijn, waardoor baggeren niet nodig zou moeten zijn. Als dat wel zo is, is het verstandig om dat met Rijkswaterstaat op te pakken in hun baggerwerkzaamheden ten aanzien van de vaargeul van Ameland.

Dat waren de vragen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Helemaal goed. Dan gaan we door met de tweede termijn van de kant van de Kamer. U heeft een spreektijd van 1 minuut en 20 seconden. Ik geef allereerst het woord aan de heer Pierik namens de BBB.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank, voorzitter. Ook dank aan de staatssecretaris voor de antwoorden. Ze waren niet allemaal bevredigend, moet ik zeggen. Het is vooral jammer dat dat watertaxiverhaal zo lang blijft doorsudderen. Maar goed, er komt een brief. Laten we hopen dat die in ieder geval iets meer duidelijkheid biedt. Verder ben ik blij met de antwoorden.

Ik heb nog wel enige zorgen over de inspraak van de ondernemers. Het is natuurlijk nu vastgelegd in het OCOW. "Eerst luisteren en dan besluiten" is natuurlijk iets wat iedereen heel graag wil, want dan voelen de ondernemers en ook de eilandbewoners zich gehoord. Het gaat natuurlijk vooral om wie er aan tafel zit en of er echt voldoende geluisterd wordt. Ik wil benadrukken dat voor de BBB het zwaarwegend adviesrecht cruciaal is. Ik hoop dat vanuit dat luisteren dat zwaarwegende advies ook meegenomen wordt in de verdere besluitvorming over de concessies.

Dank.

De **voorzitter**:

Dank. Dan de heer Verkuijlen.

De heer **Verkuijlen** (VVD):

Dank, voorzitter. Dank aan de staatssecretaris en de ambtenaren voor de voorbereiding en ook dank aan alle mensen van de eilanden die vandaag weer hier zijn.

Als we kijken naar grote trajecten als dit — ik denk dat iedereen in zijn inleiding wel iets gezegd heeft over hoe belangrijk die concessies zijn — zie je dat de ongeveer 15.000 inwoners van de eilanden toch een heel belangrijke stem hebben gehad in hoe dit gaat. En terecht, want voor hen is dit een heel belangrijke levensader. Er is goed naar ze geluisterd. Ik zie die vertaling ook terug. Ik kan goed leven met de toezeggingen die de staatssecretaris heeft gedaan. Ik wacht met belangstelling de brief af.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank. De heer Verouden.

De heer **Verouden** (NSC):

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen en ook aan de ambtenaren die daar heel erg hard aan hebben meegewerkt. Bedankt ook voor de toezegging om jaarlijks op de hoogte te worden gehouden over de voortgang van die groene subsidies, een belangrijke toezegging.

Toch nog twee vragen of verzoeken om toezeggingen. Op de eerste plaats de scholierenboot, om toch in de gunningscriteria in te bouwen om de periode dat die uit de vaart is tot een minimum te beperken. Op de tweede plaats kijken wij uit naar de benchmarkingstudie van PwC om iets preciezer te begrijpen wat die 13% nu eigenlijk is.

Dank u.

De **voorzitter**:

Ja. De heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Wij vroegen natuurlijk niet voor niks aan de staatssecretaris hoe het zit, of de situatie nog houdbaar is.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik had de eerste paar woorden van uw zin gemist.

De **voorzitter**:

Doe maar rustig aan. De heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Anders moet ik u aan gisterenavond herinneren. Nee, dank u wel.

Ik zei dat wij als PVV niet voor niks de vraag stelden hoe lang de staatssecretaris deze situatie nog houdbaar acht, met betrekking tot het baggeren, het onderhoud en dergelijke, natuurlijk mede in het licht bezien van de MIRT-verkenning die nu loopt en die ondertussen is gesloten. Daar zit een aantal uitgangspunten in, maar tussen de regels door lees ik toch de zorg die er bestaat over de toekomst van Ameland. We weten allemaal dat Rijkswaterstaat ooit, in 2019, heeft geopperd om een spoortunnel aan te gaan leggen of wegtunnel of noem maar op. Dat werd gelijk in de prullenbak gegooid. Daar gaat die vraag over: hoe zien we die toekomst? Dat "haalbaar, betaalbaar en realistisch" moeten we in ons achterhoofd houden. Hoe houden we die eilandbewoners toch bereikbaar en verbonden met het vasteland? Hoewel ze niet allemaal op de PVV stemmen, houd ik toch dat pleidooi voor ze. Nou ja, bijna 90% doet dat niet, geloof ik, maar ik hou toch dat pleidooi.

Ten slotte de binding van de eilandbewoners met die vervoerder. De staatssecretaris ging er enigszins op in. Ik vind dat toch wel een heel belangrijk criterium. Als er dan toch gesproken wordt over een nieuwe vervoerder, moet er toch echt die binding zijn.

Voorzitter, dank u wel voor uw welwillendheid.

De **voorzitter**:

Geen probleem. De staatssecretaris.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Eén seconde. Ik kan ingaan op alle vragen, op één na. Daar wordt nu aan gewerkt.

De heer Pierik vroeg mij naar het zwaarwegende adviesrecht voor ondernemers. Het is dus een toezegging dat dat adviesrecht goed wordt geregeld in dat OCOW. Dat is dus geborgd.

De heer Verouden vroeg mij naar de scholierenboot. Ik kan dat helaas niet doen. Ik verwijs naar mijn eerdere beantwoording.

De heer Boutkan vroeg naar regionale binding. Het antwoord daarop is: ja. Een van de vijf criteria is regionale binding, dus dat weegt als een van de vijf criteria mee. Bij zowel de weging als de interpretatie van die criteria zijn ook de lokale overheden betrokken, zoals is toegezegd in de gesprekken met de burgemeesters.

Dan de toekomst van Ameland. Daar is die MIRT-verkenning juist voor bedoeld. Het doel is om de bereikbaarheid te garanderen, vanwege de baggerproblematiek in de vaargeul. Vandaar dat breed wordt gekeken naar wat nou oplossingen zijn. U kunt ervan op aan, zeg ik mede namens de minister, dat de bereikbaarheid voor de bewoners daarin voorop wordt gesteld.

Ik kan toezeggen dat ik de benchmark vertrouwelijk ter inzage kan leggen, als u dat wenst. Ja? Dan gaan we dat organiseren.

De **voorzitter**:

Ik kijk even of er nog verhelderende vragen zijn hierover. Die zijn er. De heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Toch nog even over de toekomst van Ameland. Daar is natuurlijk ook een mooi lied over geschreven. Wij hameren echt op "haalbaar, betaalbaar en realistisch", maar in de uitgangspunten van die MIRT-verkenning blijft gesproken worden over die veerverbinding en dergelijke. Blijft die veerverbinding dan echt overeind staan of denkt het ministerie ook aan andere opties om Ameland toch in de toekomst te verbinden met het vasteland? Daar ben ik toch wel even nieuwsgierig naar.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Dat zal blijven met een veerverbinding, dus geen tunnel of brug.

De heer **Boutkan** (PVV):

Of een Wadweg?

De **voorzitter**:

Dank voor deze verheldering.

Dan stel ik voor dat we de toezeggingen doornemen. De eerste toezegging is aan het lid Verouden.

- De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat zegt toe de Kamer jaarlijks voorafgaand aan het commissiedebat Wadden per brief te informeren over de voortgang van de groene subsidies oftewel de implementatie van de elektrificatie van de Friese Waddenveren.

De tweede toezegging is een toezegging aan de heer Boutkan.

- De staatssecretaris zal de benchmarkstudie over het normrendement vertrouwelijk ter inzage leggen.

Die is volgens mij ook aan anderen gedaan. Maar goed, het is een toezegging aan de commissie.

Dan een toezegging aan de heer Verkuijen.

- De staatssecretaris zegt toe om de minister van IenW te verzoeken om de Kamer een brief te sturen over wanneer de watertaxi onder bepaalde condities weer snel kan varen. Prima, dan waren dat volgens mij de toezeggingen.

De heer **Verkuijen** (VVD):

Ik heb een paar mee genoteerd, voorzitter. Ik had nog een toezegging over het opnemen in het OCOW van de ondernemers. Dat was een harde toezegging van de staatssecretaris, denk ik.

De **voorzitter**:

Ja, maar het kan toch ook zo zijn dat de staatssecretaris zegt "dat gaan we doen", in plaats van dat het een toezegging is waarover hij de Kamer informeert? Maar dat laat ik even aan jullie.

De heer **Verkuijen** (VVD):

De tweede was de toezegging over de sociale veiligheid, maar die heeft hij ook eigenlijk gedaan.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ja, dat gaan we doen. Bij een toezegging moet dan een tijd staan met een brief en zo.

De **voorzitter**:

Als iets gebeurt, is het toch niet per definitie een toezegging? Dat is iets wat u voornemens bent te doen. Dat lijkt me toch voldoende.

De heer **Verkuijen** (VVD):

Prima.

De **voorzitter**:

Tot slot de heer Boutkan.

De heer **Boutkan** (PVV):

Ik werd een klein beetje getriggerd door de toezegging over de watertaxi, de brief over het snel varen. Bedoelen we dan dat hij snel kán gaan varen of dat hij ook snel mág gaan varen? Of is het en-en? Ja, we zijn scherp, hè?

Staatssecretaris **Aartsen**:

Ik zal het stenogram van dit deel van de vergadering doorgeleiden naar de minister.

De **voorzitter**:

Ik denk dat dit een mooi moment is om te stoppen. Nou, dan echt als allerlaatste de heer Verkuijlen.

De heer **Verkuijlen** (VVD):

Het woordje "snel" van de heer Boutkan klinkt mij als muziek in de oren, omdat het gaat om snel varen omdat ze anders niet varen. Maar als u heeft bedoeld dat de brief snel komt, zou dat wel heel erg prettig zijn.

Staatssecretaris **Aartsen**:

Alles wat is gezegd over de watertaxi's ga ik doorgeleiden naar de minister.

De **voorzitter**:

Helemaal goed. Dan beëindig ik dit commissiedebat. Dank aan de mensen op de publieke tribune, dank aan de staatssecretaris, dank aan de Kamerleden en tot de volgende keer.

Sluiting 12.22 uur.