

Vergaderjaar 2023–2024

**29 684**

**Waddenzeebeleid**

**Nr. 274**

## **VERSLAG VAN EEN COMMISSIEDEBAT**

Vastgesteld 24 mei 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 13 maart 2024 overleg gevoerd met de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van der Wal, Minister voor Natuur en Stikstof, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 april 2023 inzake terugkoppeling Bestuurlijk Overleg Waddengebied 23 februari 2023 (Kamerstuk 29 684, nr. 245);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 8 mei 2023 inzake uitvoering van de motie van het lid Beckerman over het in kaart brengen van vergunningen die een rol spelen bij het lozen in de Waddenzee (Kamerstuk 33 576-334) (Kamerstuk 29 684, nr. 246);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2023 inzake opvolging MTR vervoerconcessies Friese Waddenveren (Kamerstuk 23 645, nr. 802);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 mei 2023 inzake uitvoering van de motie van het lid De Hoop over oplossingen voor de nachtelijke watertaxidiensten naar de Waddeneilanden (Kamerstuk 29 684-240) (Kamerstuk 29 684, nr. 247);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 september 2023 inzake reactie op verzoek commissie over de reddingsoperatie van de Fremantle Highway (Kamerstuk 31 409, nr. 415);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 augustus 2023 inzake vrachtschip Fremantle Highway aangekomen in de Eemshaven (Kamerstuk 31 409, nr. 413);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 juli 2023 inzake stand van zaken brand op vrachtschip Fremantle Highway (Kamerstuk 31 409, nr. 412);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 juli 2023 inzake brand op vrachtschip Fremantle Highway boven Ameland (Kamerstuk 31 409, nr. 411);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 oktober 2023 inzake vervoerplannen 2024 Waddenveren (Kamerstuk 23 645, nr. 807);**

- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 november 2023 inzake rapport Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030 (Kamerstuk 23 645, nr. 810);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 oktober 2023 inzake terugkoppeling Bestuurlijk Overleg Waddengebied 26 juni 2023 (Kamerstuk 29 684, nr. 258);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 november 2023 inzake definitief rapport Damen: Duurzame Waddenveren (Kamerstuk 23 645, nr. 809);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 21 december 2023 inzake stand van zaken Wadden (Kamerstuk 29 684, nr. 259);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2023 inzake vervolgaanpak op basis van uitkomsten Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030 (Kamerstuk 23 645, nr. 814);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 januari 2024 inzake uitvoering van de motie van het lid De Hoop over oplossingen voor de nachtelijke watertaxidiensten naar de Waddeneilanden (Kamerstuk 29 684-240) en van de motie van het lid Van der Plas over alles op alles zetten om te voorkomen dat nachtelijk vervoer vanaf Ameland vervalt (Kamerstuk 36 200-XII-87) (Kamerstuk 29 684, nr. 260);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 februari 2024 inzake verzamelbrief Wadden voorjaar 2024 (Kamerstuk 29 684, nr. 261);
- de brief van de Minister voor Natuur en Stikstof d.d. 7 februari 2024 inzake reactie SoC UNESCO-werelderfgoed Waddenzee (Kamerstuk 32 725, nr. 5).

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

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Postma

De griffier van de commissie,  
Schukkink

**Voorzitter: De Hoop**  
**Griffier: Meedendorp**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Chakor, Olger van Dijk, Tjeerd de Groot, Heutink, De Hoop, Kamminga, Kostić en Pierik,<sup>7</sup>

en de heer Harbers, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en mevrouw Van der Wal, Minister voor Natuur en Stikstof.

Aanvang 14.01 uur.

**De voorzitter:**

Goedemiddag allemaal en welkom bij het commissiedebat Wadden. Ik heet de mensen op de publieke tribune, de kijkers thuis, Minister Harbers en Minister van der Wal van harte welkom bij het debat. Ook heet ik natuurlijk de aanwezige leden welkom: de heer De Groot van D66, mevrouw Chakor van GroenLinks-PvdA, de heer Heutink van de PVV, het lid Kostić van de Partij voor de Dieren, de heer Pierik van BBB, mevrouw Kamminga van de VVD en de heer Olger van Dijk van NSC.

We hebben vandaag precies drie uur en niet meer, omdat er ook nog andere verplichtingen voor deze commissie zijn. We hebben vier minuten spreektijd per fractie. Er zijn aardig wat leden aanwezig en omdat het, denk ik, toch fijn is om een tweede termijn met elkaar te houden, wil ik beginnen met drie interrupties per fractie. Mocht het sneller gaan, dan kunnen we altijd kijken wat er meer mogelijk is, maar ik denk dat dit eerst voldoende moet zijn. Ik wil als eerste de heer De Groot, namens D66, het woord geven.

**De heer Tjeerd de Groot (D66):**

Dank u wel, voorzitter. Gisteren hadden we een mooie dag voor de Wadden, met dank aan de steun van de meeste partijen hier aan tafel. Die hebben namelijk hun liefde voor de Wadden laten spreken en voor het amendement gestemd om definitief te gaan stoppen met de mijnbouw, dus de gaswinning en zoutwinning onder de Waddenzee. Grote dank dus daarvoor. Ik denk ook veel dank namens de noordelijke provincies, de bewoners daar en niet te vergeten de natuur.

Voorzitter. Dit neemt niet weg dat er veel te doen is over vooral de leefbaarheid van de Waddeneilanden. De burgemeesters hebben daar in niet mis te verstane bewoordingen terecht aandacht voor gevraagd. We moeten met elkaar voorkomen dat het een openluchtmuseum gaat worden. Het is namelijk hartstikke duur om er te wonen, terwijl je ervoor wilt zorgen dat er voldoende gezinnen wonen, met kinderen die goed onderwijs kunnen volgen. Dan heb je dus voldoende mensen nodig, van alle pluimage. Je hebt gewoon iedereen nodig. Daar moeten we met elkaar wel echt aandacht voor hebben. Je hebt daar betaalbare woningen nodig. Je hebt ook een stroomnet nodig waar je gewoon ook een beetje een eiland mee kan zijn. Misschien moeten we erover nadenken hoe we daar de eilanden wat in kunnen faciliteren.

Niet te vergeten: de Waddenveren. Het is eigenlijk heel vreemd dat er overal openbaar vervoer is – de pontjes in Amsterdam over het IJ zijn gratis – maar als je als eilandbewoner bijvoorbeeld naar school wilt, je eerst € 12,50 moet betalen voordat je aansluiting hebt op het openbaar vervoer. De burgemeester van Ameland wees daar, ook in zijn schrijven, terecht op. Ook de studentenkaart werkt eigenlijk niet op de Waddenveren. Het is gewoon hartstikke duur, afgezien van misschien Texel. We vermijden dus eigenlijk altijd de term «openbaar vervoer», behalve in de coronatijd. Toen kon het opeens wel. Maar eigenlijk is het gewoon openbaar vervoer, want het zijn gewoon onze mensen die daar wonen. In 2029 komt er een nieuwe concessie en ik ben toch wel heel benieuwd hoe

de Minister daartegen aankijkt als we het gewoon gaan beschouwen als openbaar vervoer.

Voorzitter. Als we toch bezig zijn met die concessie, laten we dan ook kijken naar wat voor soort vervoer we willen. We willen eigenlijk niet weer doorgaan met diesel. Het kabinet is ook van plan om te gaan elektrificeren, maar dat betekent dat je nu al moet beginnen met het aanleggen van de faciliteiten daarvoor. De volgende concessie loopt namelijk tot 2044, maar dat wil je niet op die manier doen. Laten we dus nu al nadenken over de faciliteiten voor elektrisch vervoer.

**De voorzitter:**

U heeft op dit punt een interruptie van de heer Heutink van de PVV.

**De heer Heutink (PVV):**

Ik zat inderdaad te wachten op het stukje elektrisch vervoer. We kennen D66 natuurlijk ook als de partij die niets liever wil dan van de Waddeneilanden een rechtspersoon en één groot natuurreservaat maken. We lezen in de brieven van onder andere de Minister dat er om de faciliteiten voor elektrisch varen aan te kunnen leggen, ook wadkabels aangelegd moeten worden. Dat zijn dikke elektriciteitskabels die door de Waddenzee gaan lopen. Maar de eilanden hebben zojuist met Liander de afspraak gemaakt om dat juist niet te gaan doen, omdat dat funest zou zijn voor de natuur. Hoe verhoudt zich enerzijds het aanleggen van die wadkabels en dus het kapotmaken van de natuur met anderzijds de elektrische droom van D66 voor de Waddeneilanden?

**De heer Tjeerd de Groot (D66):**

Ik vind dat echt een buitengewoon relevante en goede vraag. Dezelfde discussie hebben we natuurlijk gehad over de aanlanding van de kabels die aanvankelijk dwars door Schiermonnikoog en over het wantij zouden worden gelegd. We hebben toen als voltallige Kamer aan de Minister gevraagd of zij nog eens goed kan gaan kijken of er wellicht niet een iets duurdere oplossing gevonden kan worden, waarbij zowel duurzame energie kan worden opgewekt als de natuur kan worden gespaard. Dit is dus inderdaad een dilemma. Dat is ook de reden dat ik heb gezegd: ga nou kijken of die Waddeneilanden zelf meer in hun elektriciteit kunnen voorzien, zodat ze ook een eventuele veerboot zouden kunnen opladen. We zullen op een andere manier moeten gaan denken. Onder aan de streep zullen we iets moeten doen; dat sluit het gebied ook helemaal niet uit. Er komt meer ruimte op het moment dat je grote activiteiten zoals mijnbouw niet meer doet. Je zult de natuur moeten respecteren, maar je zult ook naar een maatschappij moeten gaan waar je inderdaad veel meer gebruikmaakt van elektrisch vervoer.

**De voorzitter:**

U heeft een vervolgvraag van de heer Heutink.

**De heer Heutink (PVV):**

Maar dan komen we bij een ander probleem terecht. Ik hoor de heer De Groot net zeggen dat we dan moeten gaan kijken naar duurdere oplossingen, terwijl ik hem net in dezelfde bijdrage hoorde zeggen dat het belachelijk is dat de veerpont nog € 12,50 kost. Ik wil de heer De Groot het volgende vragen. Op het moment dat we gaan kijken naar duurdere oplossingen, naar elektrische veerboten, dan wordt het allemaal nog veel duurder. Waar wil meneer De Groot die rekening neerleggen? Wil hij die gaan neerleggen bij de reiziger, of moet de rest van Nederland daarvoor opdraaien? Hoe denkt meneer De Groot dat te kunnen gaan betalen?

**De voorzitter:**

Ik geef de heer De Groot het woord. Ik geef u als suggestie mee dat de vragen en antwoorden iets korter kunnen.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Het is een veronderstelling dat het allemaal duurder zou worden. Diesel kost ook geld. Diesel is nu inderdaad nog goedkoper, maar je zult het uiteindelijk wel met elkaar moeten doen. De Waddeneilanden horen gewoon bij Nederland. De natuur heeft geen prijs; die is onbetaalbaar en moet beschermd worden. De waarde daarvan kun je niet in geld uitdrukken, maar dat is iets waar je je met elkaar rijk door voelt. Als je dat alleen maar ziet als kosten, is dat, denk ik, een te enge benadering. Dus ja, we zullen daarin moeten investeren. We zullen heel veel moeten investeren, in een hele maatschappij waarin we werken aan schone lucht en aan betaalbaar wonen. Dat hoeft niet altijd duurder te zijn. Als je een goed geïsoleerd huis hebt waar je zelf je energie opwekt, dan heb je uiteindelijk een lagere energierekening. Dus alleen maar veronderstellen dat het duurder wordt, lijkt me te simpel.

De **voorzitter**:

Dan weer een interruptie van de heer Heutink. Dat is daarmee ook meteen de laatste van de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Je kunt je natuurlijk zo rijk voelen als je wilt, maar op het moment dat je geen cent te makken hebt, kom je niet aan de overkant; dan kun je de veerpont niet betalen. Ik stel de vraag nogmaals, want daar gaat de heer De Groot niet op in. Hij geeft net zelf aan te moeten kijken naar duurdere oplossingen. Hij zegt net tegen mij dat dat niet per se duurder hoeft te zijn. Mijn vraag is dan: op het moment dat het wel duurder gaat worden, waar gaat hij dan de rekening neerleggen? Dat is een concrete vraag: legt hij die neer bij de reiziger, of bij de rest van Nederland?

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Een helder antwoord: ik denk dat we dat met elkaar moeten dragen. Ik denk niet dat je dat aan de eilandbewoners kunt overlaten. Het is openbaar vervoer en we zijn in heel Nederland aan het elektrificeren, ook de pontjes over het IJ in Amsterdam. Laten we dus gewoon met elkaar de schouders eronder zetten. Dan is het zeer goed te overzien en dan kan het ook, mits je op tijd begint. Want één ding weten we zeker: hoe langer je wacht met dergelijke investeringen, hoe duurder het wordt.

De **voorzitter**:

U heeft ook een vraag van de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik vind dit ook een relevant punt. D66 vindt Nieuw Sociaal Contract aan z'n zijde als het gaat over verduurzaming van het vervoer en het daarnaartoe werken. Tegelijkertijd verbaasde ik me er ook wel een beetje over dat nu al is afgesproken dat het vervoer hoe dan ook elektrisch moet zijn, terwijl er misschien ook een optimum zit in hoe je naar die verduurzaming toewerkt. Misschien kan dat ook wel in stappen. Ik zag dat NIOZ een mooi schip heeft dat nu op biodiesel vaart en ook batterijen heeft. Zou dat wat D66 betreft een tussenoplossing kunnen zijn, zodat je iets meer ruimte biedt om er goed uit te komen in die concessie?

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Ja, natuurlijk. Je moet zover gaan als je wilt en als haalbaar is. Tussenoplossingen zijn daarbij zeker mogelijk. Maar bedenk wel dat die concessie duurt tot 2044, dus dan zijn we al een eind verder. Er zijn nu al technische

oplossingen mogelijk, dus ik zou zeggen: laten we daarin ambitieus zijn en zorgen dat we dat naar de nieuwste stand van de techniek voor elkaar krijgen.

**De voorzitter:**

Vervolgt u uw betoog. U heeft nog een dikke minuut.

**De heer Tjeerd de Groot (D66):**

Dat is echt heel erg, voorzitter.

Dan de vaargeulen bij Ameland. De Minister is bezig met Ferwerd als aanlandplaats. Als er toch opnieuw naar gekeken wordt, hoeft er misschien niet te worden gebaggerd. Graag een reactie daarop.

Dan de garnalenvisserij. D66 vindt dat de vissers eigenlijk aan het lijntje worden gehouden. Er wordt elke keer gezegd dat er een stikstofprobleem is. Dan gaan ze veel geld steken in een nieuwe motor, terwijl de bodembeoering het werkelijke probleem is. Graag een reactie van de Minister; houdt zij de garnalenvissers niet aan het lijntje?

Dan het beleidskader. Het is nu 13 maart. Ik heb op 15 maart 2022 samen met mijn collega Bevers van de VVD een motie ingediend, met het verzoek om met een beleidskader te komen en daarin keuzes te maken over de prioriteiten vanuit de hoofddoelstelling natuur. Iedereen doet zijn best voor de Waddenzee, maar er wordt behoorlijk langs elkaar heen gewerkt omdat er te weinig prioriteiten worden gesteld.

Voorzitter. Tot slot de rechten voor de natuur. Collega Heutink noemde die al. We werken héél hard om nog voor 28 maart – dat is een willekeurige datum – een voorstel te hebben. Mogelijk gaat dat niet helemaal lukken, want het is best ingewikkeld. Maar het wordt echt iets waar de Waddenzee nog verder van kan gaan opknappen. Het komt er kort gezegd op neer dat je de Waddenzee eigenlijk een gezicht en een eigen positie geeft in de besluitvorming. Hierdoor moet de Waddenzee ook echt instemmen met dergelijke grote projecten die nu door de advocaten van de Shells van deze wereld, die wel een rechtspersoonlijkheid hebben, worden gewenst. Dan kan de Waddenzee zelf terugpraten.

**De voorzitter:**

Daarmee bent u net over uw tijd heen, maar u heeft volgens mij nog veel kunnen zeggen in die dikke minuut. Als er geen interrupties zijn, dan geef ik het woord aan mevrouw Chakor, van GroenLinks-Partij van de Arbeid. Of heeft u een interruptie?

**Mevrouw Chakor (GroenLinks-PvdA):**

Ik heb vier minuten, toch?

**De voorzitter:**

Ja, u heeft vier minuten, mevrouw Chakor. Het woord is aan u.

**Mevrouw Chakor (GroenLinks-PvdA):**

Dank, voorzitter. Om te beginnen ben ik heel blij met het besluit rond Ternaard. Geen nieuwe boringen naar fossiel, geen bodemdaling in tijden van zeespiegelstijging, minder aantasting van het wad en een kleiner risico op diskwalificatie door UNESCO. Remkes noemde het eigenlijk al in 2019 in zijn stikstofrapport: niet alles kan. Die uitspraak geldt wat mij betreft ook voor de Waddenzee. Het is tegelijkertijd een recreatiegebied, een vaarweg, een mijngebied, visserijgrond, hoogwaterbescherming en een toeristische bestemming. Maar het is ook ons grootste natuurgebied, waarvan de natuurkwaliteit gewoon elk jaar achteruitgaat. We hebben een collectieve morele en wettelijke verplichting om de natuurkwaliteit beter te beschermen. Dat heeft prioriteit boven alle andere individuele belangen. Niet alles kan. We moeten dus kiezen, en niet voor de NAM,

meer fossiel en meer bodemdaling. Dat is volgens mij het enige juiste besluit dat genomen kon worden.

Ik heb nog wel vragen. De brief van het SodM was heel duidelijk: geen van de 27 scenario's kan bodemdaling uitsluiten, dus geen gaswinning. Waarom is het Ministerie van Natuurbescherming niet in staat om net zo helder te redeneren en te oordelen als de mijnbouwafdeling van EZK? Aan beide Ministers vraag ik het volgende. Het SodM komt tot zijn conclusie op basis van de nieuwste voorspellingen over de zeespiegelstijging. Wat zijn de gevolgen voor alle andere winningsvergunningen, zoals gas en zout? Of overrulet de juridische werkelijkheid hier de fysieke? Graag antwoord op beide vragen.

Bij de schriftelijke beantwoording van onze vragen met betrekking tot de verdragsverplichting zag ik dat... De toetsing van alle verdragen is juridisch gezien natuurlijk van belang, maar we hebben hier geen antwoord op gekregen. Als er zo'n toetsing gedaan wordt, kan het kabinet er dan voor zorgen dat we dat als Kamer krijgen?

Voorzitter. Mijn tweede punt gaat over HoWa-leiding. Van alle vormen van gebruik van ons UNESCO-natuurgebied, vind ik de functie industrieel riool de meest kwalijke. Niet alles kan, maar dit kan gewoon echt niet meer. De beantwoording van het so is wat mij betreft echt onvoldoende als oplossingsrichting. Bij de voorbereiding van dit debat kwam ik een proefschrift tegen uit 1993, dat pleit voor de beëindiging van de HoWa. Maar we hebben het dumpen van afvalwater toen niet beëindigd. We zijn het vergeten. Toen het weer bovenkwam, hebben we de lozingen gelegaliseerd. Zijn de problemen opgelost? Nee. Ik wil dat we stoppen met vervuilen. Ik zou graag een einddatum willen voor alle lozingen op het wad en handhaving van de minimalisatieverplichting en BBT-regels, met een finaal afbouwpad voor alle vervuilende lozingen in de natuur. We weten niet eens wat we lozen. Als we dat niet weten, hoe kunnen we dan ooit aan die normen voldoen? Wiens lozingen beëindigen we dan? We hebben nog maar twee jaar voor de KRW, de Kaderrichtlijn Water. Hoe gaan we dat regelen? Eigenlijk vraag ik, via de voorzitter: hoe gaat u dat regelen, Minister?

Tot slot, voorzitter, kom ik aan bij de bereikbaarheid van Ameland. Daar is net al wat over gezegd. Mijn collega De Hoop heeft hier vaker over gesproken. Het is wel duidelijk dat het eindeloos blijven baggeren in de vaargeul naar Ameland niet echt is vol te houden. Het is ook onwenselijk voor de natuur. Uit de studies bleek dat een nieuwe geul graven ook schadelijk is en dat daarvoor dus geen natuurvergunning gekregen kan worden. Er zijn immers alternatieven. Wat ons betreft is het meest voor de hand liggende alternatief dat we Ameland autoarm ofwel autoluw maken. Toeristen en bezoekers laten hun auto's dan aan wal. Dan kunnen we toe met een lichtere veerboot en hoeven we veel minder te baggeren. Dat is beter voor Ameland, beter voor het wad en beter voor de belastingbetaler. Ik zou graag willen dat deze variant wordt uitgewerkt voordat we deze zomer kiezen voor een MIRT-traject. Niet alles kan, dus dan kiest GroenLinks-PvdA voor mens en natuur, in plaats van auto's en bagger. Dank, voorzitter.

**De voorzitter:**

U bent keurig binnen de tijd gebleven. Ik zie dat mevrouw Kamminga van de VVD een vraag voor u heeft.

**Mevrouw Kamminga (VVD):**

Ja, ik had nog wel een vraag. Het klinkt natuurlijk heel mooi: autoluw. We zien dat ook op een ander eiland. Maar tegelijkertijd vraag ik me af: wat betekent dit dan voor de mensen die zelf op Ameland wonen en misschien ook een keer een auto mee willen? Wat betekent dat voor het vrachtverkeer dat ernaartoe moet? Want ook de boodschappen moeten ernaartoe. Ik snap het punt. Ik begrijp het sentiment ook wel, maar

tegelijkertijd vind ik het weinig realistisch. Hoe kijkt mevrouw Chakor daarnaar?

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Dat is een goed punt. We zijn juist wel heel realistisch. Wij zeggen het volgende. We hebben nu twee varianten voorliggen. Neem deze derde variant gewoon mee. Onderzoek het nou. Bekijk inderdaad wat voor gevolgen en impact het heeft. Dan kunnen wij als Kamer, als alle informatie op tafel ligt, keuzes maken.

De **voorzitter**:

Ik zie geen vervolgvraag. Dan is het woord dus aan de heer Heutink van de PVV.

De heer **Heutink** (PVV):

Voorzitter. De Waddeneilanden zijn wat ons betreft een van de parels van Nederland. Het is een prachtig mooi gebied, waar het prettig vertoeven is. Of het nou gaat om wonen, werken of daar op vakantie gaan, iedereen kent onze prachtige eilanden. Maar de leefbaarheid staat fors onder druk, niet vanwege de argumentatie van D66 maar juist door de ideeën van D66. Want linkse partijen in dit huis willen van de Waddeneilanden één groot natuureservaat maken. Zo mag daar straks helemaal niets meer. Als we niet oppassen, mag daar straks geen auto meer rijden, komt de economie tot stilstand en wordt de veerdienst volstrekt onbetaalbaar. Snapt de commissie wel dat daar ook mensen wonen en werken, dat de Waddeneilanden een toeristische trekpleister zijn? We helpen zo eigenhandig de leefbaarheid van onze mooie Waddeneilanden om zeep. Het wordt tijd dat we het linkse geklets in dit debat een keer een halt toeroepen.

We vragen allereerst aan de regering om hiervoor te waken, want natuurlijk is onze natuur belangrijk – dat ontkennen we niet – maar je moet daar ook gewoon kunnen wonen, werken en op vakantie kunnen gaan. Hoe ziet de Minister hierop toe? Als we niets doen, gaat het gewoonweg fout. Het kabinetsvoornemen is om de Waddeneilanden autoluw te maken. Alsof we nu 's ochtends op de radio van de verkeersdienst horen dat ze op Terschelling in de file staan! Zijn die eilanden al niet autoluw, vraag ik aan de Minister.

De **voorzitter**:

U heeft een interruptie, allereerst van mevrouw Chakor van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Niets doen, zei u. Dat klinkt inderdaad als muziek in de oren als je kijkt naar niets doen. We moeten inderdaad ook niks doen, want het is vijf voor twaalf als het gaat om ons Waddengebied, want er gebeurt zo veel daar. U stelt de vraag «niets doen», maar u geeft eigenlijk aan dat we juist veel meer moeten doen. Dat is vervuilen. Dat is meer met de auto. Dat is veel misbruik maken van onze prachtige natuur. Ik ben wel benieuwd naar uw reactie op de vraag wat de staat is van ons Waddengebied. Hoe gaat het volgens u met de Waddenzee als u de rapporten leest, als u feitelijk kijkt en uw onderbuikgevoel even loslaat?

De heer **Heutink** (PVV):

Het zijn prachtige eilanden! Het is daar heel erg mooi. Sterker nog, wij zitten hier om de mensen te beschermen die daar wonen en werken, en om de mensen die van en naar de eilanden willen te faciliteren. Dan helpt het niet om de prijzen maar hoger te maken en er een groot natuureservaat van te maken. Het hele land zit op slot. We hebben een stikstofcrisis. We kunnen helemaal niks meer. Als wij niets doen en het kabinet



dus nu zijn gang laten gaan, dan kunnen we ook daar straks niks meer. Je kunt nog zo'n mooi Waddengebied hebben en u kunt mij allemaal vragen stellen als: wat vindt u daar nou van? Ik vind het een prachtig mooi gebied, maar als we de plannen van GroenLinks-PvdA gaan uitvoeren, dan is het misschien nog steeds een prachtig gebied maar wil er zo meteen niemand meer wonen of werken.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik wil deze vraag een beetje inleiden door mijn collega uit te dagen om niet zo in termen van links en rechts te spreken. Ik ben een nieuw Kamerlid en ik ben heel erg op zoek naar verbinding, ook met de PVV. Ik hoor van de PVV het verhaal dat zij natuur belangrijk vindt, dat zij de mensen wil beschermen. Aan de andere kant hoor ik vooral wat zij daar niet in wil. Sommige dingen die D66 en GroenLinks willen, vindt ze te ver gaan, maar ik hoor niet wat de PVV wel wil om de mensen, de gezondheid en de natuur te beschermen. Wat wil de PVV dan wel om de natuur en de gezondheid te beschermen, bijvoorbeeld als het gaat om lozingen door bedrijven?

De heer **Heutink** (PVV):

Het kabinet zit boven op de lozingen van bedrijven. Sterker nog, de PVV is van mening dat de lozingen uiteindelijk ook gestopt moeten worden. Dat is de lijn die wij al jaren hanteren, maar het verschil tussen de Partij voor de Dieren en de PVV is dat wij de bedrijven wel de tijd en de ruimte geven om dat te doen en om die transitie rustig te maken, terwijl de Partij voor de Dieren zegt dat die bedrijven vandaag moet stoppen met alle gevolgen van dien voor de werkgelegenheid. Dat willen wij niet. Wat wij ook niet willen, maar dat heeft een andere argumentatie, zijn die wadkabels, die het kabinet wil aanleggen in de Waddenzee. Die zijn ook funest voor de natuur. Dat is een prachtig argument. Wij zijn overigens tegen elektrisch varen, dus dat sterkt ons ook in het argument dat we ook niet elektrisch willen varen. Zo willen we de natuur ook helpen. Tegelijkertijd willen we stoppen met die elektrische idealen, die ook de Partij voor de Dieren heeft.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Misschien komt het nog wel, maar wat mijn collega hier doet, is zeggen wat hij niet wil. Ik zoek naar de verbinding. Ik dacht even een haakje te hebben gevonden wat betreft het stoppen van die lozingen. De Partij voor de Dieren is er ook niet voor om per direct met alle lozingen te stoppen; dat snap ik ook wel. Maar er is bijvoorbeeld sprake van illegale lozingen, omdat die vergunningen er niet zijn. Is de PVV het op z'n minst met ons eens dat we in ieder geval díe lozingen zo snel mogelijk moeten stoppen? Dat zeg ik om maar een voorbeeld te noemen. Als u andere maatregelen heeft waarvan u zegt «dat moeten we in ieder geval doen om de gezondheid en de natuur te beschermen», dan hoor ik die heel graag.

De **voorzitter**:

Uw vraag is duidelijk.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik heb net gezegd wat ik heb gezegd. Daar kan het lid Kostić volgens mij best het antwoord uit opmaken. Maar ja, als het lid Kostić wil dat ik zeg wat we wél willen, dan heb ik een halfuur nodig. Dat doe ik met alle plezier, maar ik weet niet of u dat toestaat, voorzitter. Om te beginnen willen wij van de PVV in ieder geval dat onze mensen met rust gelaten worden, dat de mensen gewoon goedkoop en betaalbaar de overtocht kunnen maken, dat de auto's daar kunnen rijden, dat de schilder die de huizen op Ameland of Terschelling aan het verven is, gewoon zijn busje kan pakken en zijn werk kan doen, dat mensen daar gewoon normaal kunnen werken, dat ze er kunnen leven en dat er boodschappen gebracht

kunnen worden. Dat is wat wij willen. Al die ambities wat betreft schone natuur: ja, het is belangrijk, maar u kunt er ook in doorslaan. Daar willen wij voor waken. Dan komt u ook die kant van ons tegen.

**De voorzitter:**

De heer De Groot had volgens mij een vraag aan de heer Heutink.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Ja. Wil de heer Heutink dan ook dat de bussen op Terschelling weer op diesel gaan rijden? Hoe zit het eigenlijk: weet u het beter dan de burgemeesters, die hebben aangegeven dat de nieuwe veerverbindingen duurzaam, toekomstbestendig en flexibel moeten zijn? Weet u het beter dan de mensen daar of hoe zit dat precies?

De heer **Heutink** (PVV):

Gelukkig hebben wij de wijsheid niet in pacht. Maar we zien ook dat de eilanden op dit moment volop investeren in bijvoorbeeld laadinfrastructuur. Daar vinden wij van alles van, want we zien in de regio's ook elektrische bussen die het niet doen en hele concessies die uit elkaar vallen omdat chauffeurs niet weten hoe ze ermee moeten omgaan. In de winter doen die bussen het niet. Ik zie in de regio nu ook dieselbussen rijden omdat die elektrische bussen niet rijden. Dat zie ik ook allemaal gebeuren. Maar het staat haaks op het plan om die eilanden autoluw te maken. Waar aan de ene kant de eilanden volop investeren in laadinfrastructuur, wordt aan de andere kant door het kabinet gezegd: we moeten die eilanden autoluw maken. Ik mag de wijsheid dan niet in pacht hebben, maar ik zie wel dat dit niet klopt.

**De voorzitter:**

Dan kijk ik of er nog een interruptie is. Zo niet, dan geef ik de heer Heutink weer het woord. U heeft nog 2 minuten en 24 seconden.

De heer **Heutink** (PVV):

Dat is heel specifiek, voorzitter; dank u wel. De vraag gaat over het autoluw maken van die eilanden. Gaat de Minister tegen bijvoorbeeld die 4.000 mensen die in een auto op Ameland rijden, zeggen dat ze straks hun auto moeten wegdoen en dat ze niet meer met hun auto naar het werk mogen gaan? Dat kan toch niet! Ik zei het net al: aan de ene kant investeert Ameland volop in de laadinfrastructuur, omdat het kabinet inzet op elektrisch rijden; daar vinden wij van alles van. Maar dat staat dus haaks op het plan om het eiland autoluw te maken. Ik wil graag een reactie van de Minister op dit punt.

Voorzitter. Dan de watertaxi. We lezen in de nota met uitgangspunten voor de nieuwe concessie voor de Waddenveren dat de watertaxi niet kan worden opgenomen in de nieuwe concessie. Dat is op zich logisch, want hoezo zou een watertaxi wel kunnen snelvaren in de nacht als deze in een concessie zit, maar niet als dit door een private partij wordt gedaan, zoals eerder het geval was? Heeft de Minister nou al gekeken naar een oplossing om de watertaxi te bestemmen als kleine veerpont? We hebben het daar in het maritiemdebat ook al over gehad. Verschillende partijen stellen dat voor. Er is volgens mij ook een brief naar de regering gegaan. Zo nee, wanneer denkt de Minister deze oplossing dan te kunnen gaan zoeken? Ik krijg daar dus ook graag een reactie op.

Voorzitter. Tot slot willen we het hebben over de bereikbaarheid van de eilanden. De regering is voornemens om de overtocht te verduurzamen. De voorkeur van dit kabinet ligt – je verzint het niet – bij elektrisch varen. Die eis wordt vastgelegd in de nieuwe concessie. Als we niet oppassen, wordt die rekening dus peperduur. We vragen aan de Minister – dat is dezelfde vraag als ik net stelde aan de heer De Groot – wie er voor die rekening gaat opdraaien. Is dat de reiziger of is dat de rest van Nederland,

die dit dan via belasting moet gaan betalen? Wat ons betreft moet die overtocht betrouwbaar en betaalbaar te blijven. We vragen aan de regering wat er mis mee is om de rederijen zelf te laten bepalen welk type vaartuig het meest efficiënt en effectief is om de overtocht te faciliteren. Daar willen we het bij laten, voorzitter. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dan heeft u nog een interruptie van het lid Kostić. Dat is haar laatste interruptie overigens.

**Kamerlid Kostić (PvdD):**

Soit. Toch even een poging om te doorgronden wat de PVV wil. Wij zijn het met de PVV eens dat mensen gewoon hun boodschappen moeten kunnen doen, moeten kunnen leven, een gezond dak boven hun hoofd moeten hebben en een gezonde leefomgeving moeten hebben zodat ze niet ziek kunnen worden. Ik merk dat u altijd wijst op de kortetermijnbetaalbaarheid van acties die ervoor zouden zorgen dat de natuur en de lucht gezonder worden. Ik vroeg me af of u heeft nagedacht over de betaalbaarheid van de schade die nu wordt aangericht door bepaalde bedrijven. De kosten daarvan worden afgewenteld op de gewone burger. Die schade wordt nu bijvoorbeeld betaald via de verhoging van de waterschapsbelastingen. Het wordt namelijk steeds moeilijker om het water schoon te houden voor mensen. Neemt de PVV de schade en de gezondheidskosten omdat we geen gezonde leefomgeving hebben, ook mee in de overwegingen?

**De heer Heutink (PVV):**

Ja, natuurlijk nemen wij dat mee in onze overweging, maar daar heeft op dit moment de Nederlander, en met name de mensen op de eilanden, helemaal niets aan. Als zij in de nacht ziek worden, kunnen zij niet meer met een watertaxi naar het vasteland. Er zijn geen ziekenhuizen daar, dus moeten zij betalen voor een helikoptervlucht omdat die watertaxi er niet meer is. Nog steeds betalen heel veel Nederlanders te veel voor hun boodschappen. Nog steeds zijn de belastingen veel en veel te hoog. Dan kunnen we ons wel druk maken over schade die mensen oplopen door wat er allemaal in de natuur en het milieu gebeurt – dat zal; prima – maar wij willen vandaag de problemen oplossen voor alle Nederlanders die aan het eind van de maand geen cent meer te maken hebben. Daarvoor zitten we hier en daarvoor komen we op. Ja, de natuur is belangrijk, maar wat we nog veel en veel belangrijker vinden is de bestaanszekerheid van al die mensen die in ons land wonen.

**De voorzitter:**

Dan kijk ik of er nog een interruptie is. Zo niet, dan geef ik het woord aan het lid Kostić van de Partij voor de Dieren.

**Kamerlid Kostić (PvdD):**

Dank u wel. Toch een mooie overeenkomst met de PVV: wij willen ook nu de problemen oplossen.

We hebben het vandaag over de trots van elke Nederlander: het Waddengebied. De biodiversiteit op wereldschaal is afhankelijk van een gezonde Waddenzee. Dat is ook een grote verantwoordelijkheid voor ons. We zitten in de bizarre situatie dat geen enkel Nederlands natuurgebied zo zwaar en zo straffeloos wordt vervuild als juist dit unieke gebied. Tientallen bedrijven zoals Nedmag en FrieslandCampina lozen vergund en onvergund gigantische hoeveelheden schadelijke stoffen in de Waddenzee. Nedmag is betrappt op overtredingen. Ze lozen kankerverwekkende stoffen zonder vergunning. Voor de schade moeten de gewone burgers, zoals de schilder waar mijn collega het net over had, betalen. Dat laat dit kabinet dus gewoon gebeuren met onze nationale trots en met

bedreigde natuur van wereldbelang. Wij vragen de bewindspersonen én de Kamer om hun verantwoordelijkheid te nemen en dit te stoppen. De waterkwaliteit in het Waddengebied is niet in lijn met de afgesproken normen. Er geldt een verslechteringsverbod sinds 2009. Welk beleid wordt hierop gevoerd? Hoe wordt dit verbod gehandhaafd? De Partij voor de Dieren maakt zich al langer ernstige zorgen over het feit dat de overheid de controle en het overzicht niet heeft. Toezicht, vergunningen en handhaving rammelen. Milieuorganisaties en de Kamer krijgen geen informatie. Het komt vaak voor dat burgerorganisaties overheden moeten aanmoedigen om handhavend op te treden. Is de Minister bereid ervoor te zorgen dat er snel overal handhavend wordt opgetreden tegen alle niet-vergunde lozingen? Is de Minister bereid vergunningen sneller te actualiseren?

Voorzitter. Mensen met een uitkering worden harder aangepakt dan de grote vervuilers. Daarom heeft de Partij voor de Dieren een wetsvoorstel ingediend om ecocide, het grootschalig beschadigen van ecosystemen, strafbaar te maken en om het mogelijk te maken dat ook individuen als CEO's vervolgd kunnen worden. Erkennen de bewindspersonen dat dit een noodzakelijke stap is? De Minister erkent namelijk dat het al jarenlang niet goed gaat met de Waddennatuur en dat economische belangen nog steeds blijven overheersen. Erkent de Minister nu wel dat de huidige regelgeving de Wadden blijkbaar niet goed beschermt?

Er ontbreekt consistent en logisch beleid om de Wadden te beschermen en te herstellen. Met bijvoorbeeld het Ecologisch Impulspakket voor de Waddenzee wordt 18 miljoen beschikbaar gesteld voor de ecologie. Zijn de Ministers het met de Partij voor de Dieren eens dat het dweilen met – letterlijk – de gifkraan open is als er geen beleid wordt gevoerd dat in alle opzichten gericht is op het stoppen van verslechtering en het beschermen van de natuur? Zijn zij het met ons eens dat die 18 miljoen verbleekt bij de miljardenschade die massale lozingen van schadelijke stoffen, visserij en andere economische activiteiten veroorzaken? Ondertussen kan deze Kamer en kan dit kabinet meer doen. Als het al jaren slecht gaat met de Wadden, is herstel alleen mogelijk door te stoppen met het toestaan van verslechterende activiteiten en alles op alles te zetten voor verbetering. Dan nog even over de visserij. In 55 jaar is de visstand van de Waddenzee met 90% afgenomen. Gaan we net zolang door tot het laatste beestje uit de zee is gevist, tot de laatste vogel is verhongerd, tot er niets meer over is van onze nationale trots? Er is geen vergunning voor spieringvisserij, maar toch halen vissers het beestje met tonnen tegelijk uit de Waddenzee. Welke maatregelen zijn er inmiddels genomen om dit te stoppen?

Voorzitter. Als laatste, en ik kan dit niet vaak genoeg zeggen: ook al heb je helemaal niks met natuur en biodiversiteit, ze vormen wel de basis van ons bestaan. Als we het verpesten, is er straks geen leefbare omgeving voor de mens; geen voedsel, geen schoon water en al helemaal geen taxi's en geen economie. De natuur goed beschermen is dus geen optie maar een noodzaak en een missie van nationaal belang. Zijn de Ministers het daarover met ons eens?

**De voorzitter:**

Dank voor uw bijdrage. Ik zag nog een interruptie van de heer Pierik van de BoerBurgerBeweging.

**De heer Pierik (BBB):**

Een vlammend betoog van het lid Kostić over de natuur. We vinden de natuur allemaal belangrijk; daar is BBB niet anders in. Alleen gaat het om de weg ernaartoe en hoe je het allemaal langzaam – als het kan natuurlijk snel – wil verbeteren; de heer Heutink zei het ook al. Het lid Kostić had het over een miljardenschade in de Wadden. Ik ben eigenlijk wel benieuwd waar die schade op is gebaseerd, want ik kan geen cijfers vinden waaruit blijkt dat het op dit moment echt miljarden schade oplevert.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Volgens mij is dit dus het probleem; het gaat daar nooit over hier in de Kamer. Als je alle cumulatieve schade op onze ecosystemen, op ons milieu, op onze gezondheid, op ons water bij elkaar optelt, kom je op de langere termijn op die miljarden uit. Ik zou heel graag met u willen optrekken om dit veel beter mee te nemen in beleid, om te kijken wat de echte maatschappelijke kosten en baten zijn van dit beleid, en of we inderdaad uitkomen op de min voor de burgers, waar de PVV op wijst, of op de plus, als we de natuur beter gaan beschermen. Er zijn voldoende rapporten die erop wijzen dat we dan op de plus komen.

De **voorzitter**:

Volgens mij heeft de heer Pierik van BBB een vervolgvraag.

De heer **Pierik** (BBB):

Weet je, ik ben altijd de man van de cijfers en ik ben ontzettend bereid om verder na te denken over hoe de maatschappelijke kosten in elkaar steken. Alleen als er gesproken wordt over «miljarden schade», vind ik toch eigenlijk dat we daar wel ... Het moet geen onderbuikgevoel zijn; het moet echt becijferd zijn. Als we dat gebruiken in debatten, wil ik toch ook wel heel graag die onderbouwing zien en die heb ik nog niet gehoord, eerlijk gezegd.

De **voorzitter**:

Het lid Kostić nog? Het was volgens mij vooral een boodschap en niet direct een vraag, maar ik kan mij voorstellen dat u behoefte heeft om een reactie te geven.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

De Partij voor de Dieren onderbouwt alles heel goed. Ik wil u die rapporten laten zien. Ik kan er ook een nietje doorheen doen, zodat die stapeling u inzicht kan brengen. Maar nogmaals, ik waardeer u als een cijferman, dus laat ik dit opvatten als een uitdaging om dit vaker hier naar voren te brengen en ook de Ministers uit te dagen om ook in die termen te gaan kijken naar de kosten en de baten van dit beleid.

De **voorzitter**:

Dan is het woord aan de heer Pierik van BBB.

De heer **Pierik** (BBB):

Dank u wel, voorzitter. Veel Nederlanders zijn trots op het waddengebied, dat de UNESCO-status heeft. Daarom vinden we de bereikbaarheid van de Waddeneilanden ook heel belangrijk, evenals de leefbaarheid en de veiligheid van de inwoners.

De eerste kwestie die ik wil benoemen, is het nachtelijk vervoer van en naar Ameland. In de motie-Van der Plas werd het kabinet verzocht om alles op alles te zetten om te voorkomen dat nachtelijk vervoer vanaf Ameland vervalt. In de verzamelbrief Wadden van voorjaar 2024 laat de Minister weten te gaan onderzoeken of watertaxi's kunnen worden opgenomen in de concessies voor de Waddenveren. De nota van uitgangspunten, waar ook de heer Heutink het al over had, geeft aan dat het onmogelijk is om watertaxi's op te nemen, om ze niet te kwalificeren als openbaar vervoer. Watertaxi's hebben er dan ook geen baat bij om te worden opgenomen in de concessie, omdat ze dan aan de snelheidslimiet van 20 kilometer per uur gebonden zijn. Onderschrijft de Minister dat de oplossing is om de watertaxi's aan te merken als veerponten in de zin van het Binnenvaartpolitiereglement, zodat zij de mogelijkheid hebben om sneller te varen bij calamiteiten?

Een andere kwestie gaat over de bereikbaarheid van de Waddeneilanden. De vaargeul belemmert de doorgang tussen Holwerd en Ameland. Ook

tussen Schiermonnikoog en Lauwersoog slibt de vaargeul dicht. Hierdoor hebben de veerboten regelmatig vertraging of kunnen ze helemaal niet varen. De Minister heeft kenbaar gemaakt een verkenning te starten via het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport om dit probleem op te lossen.

Ik heb hier twee opmerkingen over. Ten eerste zal een aanpassing van de dienstregeling aanzienlijke gevolgen hebben voor de inwoners van het eiland, de bezoekers en andere gebruikers van het vaarwater. De veerboten zijn de levensader voor zowel de lokale bewoners als toerisme. Neem bijvoorbeeld Ameland, met zo'n 4.000 inwoners en jaarlijks zo'n half miljoen bezoekers, en Schiermonnikoog, met zo'n 1.000 inwoners en jaarlijks meer dan 260.000 bezoekers. Kan de Minister zorg dragen voor het behouden van de vaarfrequentie van Ameland naar Terschelling? In tegenstelling tot andere vormen van openbaar vervoer voor inwoners in Nederland, is er geen openbaarvervoerstatus voor het openbaar vervoer via de Waddenveren. Het toekennen van deze status biedt mogelijk een oplossing voor veel problemen rond de bereikbaarheid van de eilanden. Tijdens het Bestuurlijk Overleg Waddengebied heeft de Minister aangegeven deze suggestie interessant te vinden en erop terug te komen. Kan de Minister ons van een reactie voorzien betreffende deze openbaarvervoerstatus?

Ook de veiligheid van de vaarroutes rond de Wadden is een urgent probleem. Bij hevige windkracht zijn de huidige routes gevaarlijk gebleken. Om de veiligheid te verbeteren, wordt voorgesteld om het varen bij een bepaalde windkracht te verbieden en strengere regels vast te stellen. Is de Minister bereid om strengere veiligheidsmaatregelen te treffen?

Voorzitter. Ten slotte richt ik mij ook tot de Minister voor Natuur en Stikstof. Ondanks de vaststelling van de Agenda voor het Waddengebied 2050 en het uitvoeringsprogramma, worden er tal van nieuwe inrichtingsprojecten uitgerold met ontwikkelingen en vergezichten die geen rekening houden met de 2050-agenda. Dat resulteert in een voortdurende verdediging van de positie van de landbouwsector. Bovendien lijken veel lagere overheden niet bekend met de inhoud van de doelstellingen van de Waddenagenda. Kan de Minister er samen met de betrokken partijen voor zorgen dat nieuwe projecten in het noordelijke kleigebied overeenstemmen met deze plannen? Lijkt het de Minister nuttig om meer landbouwpartijen te betrekken bij de invulling van de Agenda voor het Waddengebied 2050?

Tot zover mijn inbreng, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dank. Als u uw microfoon uitdoet, geef ik het woord aan mevrouw Kamminga van de VVD.

**Mevrouw Kamminga (VVD):**

Dank u wel, voorzitter. Sinds kort mag ik namens mijn fractie woordvoerder Wadden zijn. De Wadden: wat is het toch een mooi en uniek gebied. Ik ben opgegroeid in Groningen, met de Wadden nabij en met een volkslied dat begint met de zin «Van Laauwerzee tot Dollart tou, van Drinthe tot aan 't Wad». Het kan niet anders dan dat dit bijzondere gebied toch een beetje in mijn DNA zit.

Als het buiten deze zalen over de Wadden gaat, hebben we het meestal over natuur, vogels, zeehonden of vakantie. Dat is goed, maar we mogen ook de bewoners en de lokale economie niet vergeten. Vaak wordt er een tegenstelling gecreëerd tussen mens en natuur. Maar als de mens ergens al decennialang hand in hand leeft met de natuur, is het wel op de Wadden. Mensen daar weten als geen ander wat de effecten zijn van een zware storm, van regenval of van de getijden. Zij kennen vooral het belang van een goede balans tussen economische bedrijvigheid,

leefbaarheid en natuur. Zij kennen ook als geen ander de uitdagingen die dat met zich meebrengt. Ze snappen ook echt wel dat soms niet alles kan op een eiland.

Uit mijn gesprekken met bewoners en bestuurders bleek vooral dat ze het belangrijk vinden om als volwaardige gesprekspartner aan tafel zitten. Naast de belangen van de natuur en de bescherming daarvan, die zij ook zeer zeker inzien, vinden ze het belangrijk dat hun belangen en hun kennis en kunde over het gebied worden meegewogen. Ik ben dan ook blij met de stappen die zijn gezet naar aanleiding van de motie-Tjeerd de Groot/Bevers. Ik wil daarbij wel vragen of iets specifieker kan worden toegelicht hoe daar nu invulling aan wordt gegeven. Hoe wordt straks bijvoorbeeld omgegaan met de weging van de verschillende belangen? Hoe wordt invulling gegeven aan de rol van de bewoners? En hoe verloopt de afstemming tussen de verschillende departementen en lokale overheden?

**De voorzitter:**

U heeft een vraag van de heer De Groot van D66.

**De heer Tjeerd de Groot (D66):**

Wat fijn dat mevrouw Kamminga van de VVD de Wadden in het hart heeft en de natuur een warm hart toedraagt. Dat is heel goed. Het is teleurstellender dat de VVD is meegegaan met de wens van de Kamer om tegen de Natuurherstelverordening te stemmen. Maar dat niet alleen; de VVD heeft gisteren ook tegen het amendement gestemd om de mijnbouw, de zout- en gaswinning onder de Waddenzee, te stoppen. Mijn vraag is: wat hebben de mensen die daar wonen aan de zoutwinning of aan de gaswinning?

**Mevrouw Kamminga (VVD):**

Volgens mij zag het amendement op een veel breder punt. We hebben al een keer gezegd: niet alles kan overal en niet alles kan tegelijkertijd. We willen heel veel. Leveringszekerheid is op dit moment van heel groot belang. Daar horen soms ook mijnbouwactiviteiten bij. Wij vonden het op voorhand uitsluiten van bepaalde winningsgebieden te verstrekkend in dit amendement, zeker nu we om heel goede redenen het Groningenveld hebben gesloten. Dat was de reden waarom mijn fractie tegen heeft gestemd. Dat neemt natuurlijk niet weg dat als er sprake gaat zijn van winningen in wat voor vorm dan ook, dat binnen alle vergunningen moet. Daarvoor gelden natuurlijk allerlei criteria. Daar staan wij ook gewoon voor. Maar de reden voor ons was vooral dat we het gezien de geopolitieke situatie en het feit dat leveringszekerheid van groot belang is, een stap te ver vinden om op dit moment al op voorhand zaken uit te sluiten terwijl dat gewoon binnen vergunningen zou kunnen.

**De voorzitter:**

Een vervolgvraag en daarmee de laatste interruptie van de heer De Groot.

**De heer Tjeerd de Groot (D66):**

Ik krijg geen antwoord op de vraag wat de mensen daar in dat gebied eraan hebben. Als je zegt dat mens en natuur daar in balans moeten zijn en je daar je hele betoog op baseert, is dat eigenlijk een beetje een gratis verhaal op het moment dat je niet stemt voor het beperken of het stopzetten van de mijnbouw. Juist die grote happen die uit de natuurruimte worden genomen, maken namelijk dat mensen daar zelf nog maar heel weinig ruimte hebben voor kleine projecten, toerisme en woningbouw. Die ruimte wordt namelijk al door de grote happen ingenomen. Dus totdat de VVD niet alleen warme woorden heeft voor de Wadden, maar die ook echt in daden omzet, is het een beetje een gratis verhaal. Is de VVD dat met mij eens?

Mevrouw **Kamminga** (VVD):

Ik dacht al: het wordt vooral een betoog van de heer De Groot. Zo kennen we hem natuurlijk ook. Maar ik ben het daar gewoon niet mee eens. Ik heb net nadrukkelijk uitgelegd dat we volgens mij in het verleden allerlei maatregelen hebben gesteund, niet alleen op de Wadden, maar in het hele land. We hebben ook bewindspersonen die daar hard voor knokken in dit kabinet. Zo worden er echt stappen gezet. Uw amendement gaat over een heel ander punt. U wilt per definitie al aan de voorkant iedere vorm van activiteit daar stoppen. We hebben niet voor niks regelgeving waarin ook de natuur sterk verankerd is. Daar staat ook de VVD voor, maar dat is echt van een andere orde. Wij waren er dus tegen om het op voorhand allemaal uit te sluiten via een amendement en via de wet, maar dat neemt niet weg dat als er een aanvraag komt, die moet voldoen aan alle vergunningsvereisten.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog, mevrouw Kamminga. U heeft nog tweeënhalve minuut.

Mevrouw **Kamminga** (VVD):

Dank u wel. Dan ga ik snel door naar de verbindingen. Die zijn noodzakelijk om te kunnen wonen en ondernemen in de hele regio. Niet voor niets staan die dan ook altijd hoog op de agenda in ieder debat hier, maar ook in het bestuurlijk overleg. Het is dan ook goed dat er een MIRT-verkenning komt. Daarbij is het wat mij betreft van belang dat de uitkomsten over de vaargeul naar Ameland bekend zijn voor de concessie. Delen de bewindspersonen dit? Wanneer komt daar naar verwachting meer bekendheid over? Op welke termijn komt er bijvoorbeeld uitsluitel over een eventuele natuurvergunning voor Ferwerd? Wordt hierbij ook de winst voor de natuur meegewogen die het wegvallen van de huidige route met zich meebrengt? Dat lijkt mij toch wel logisch.

Kan de Minister voorts aangegeven wat de status is rondom het varen in de nacht?

Ook over de watertaxi is al gesproken. Waar zit nu precies de belemmering voor het sneller varen dan 20 kilometer per uur? Klopt het dat er een specifiek onderzoek nodig is om te bewijzen dat dit zonder significant negatief effect op de natuur kan en dat dat onderzoek ten laste komt van de ondernemer zelf? Dat zou toch niet de bedoeling moeten zijn? Waarom is de watertaxi niet gewoon betrokken bij de concessie? Kan de Minister dat nog nader toelichten? Een andere optie, waar volgens mij een van mijn collega's al op wees, is het aanmerken van de watertaxi als een kleine veerpont. Hoe kijkt de Minister hiernaar? Zou hij bereid zijn om nader in beeld te brengen wat de voor- en nadelen daarvan zijn?

Voorzitter. Mijn fractie deelt de visie van de Minister dat een rechtspersoonlijkheid voor de Waddenzee niets toevoegt aan de bescherming die nu al geregeld is. Bovendien is de kans groot dat we eerst weer jaren gaan discussiëren over wie dan namens deze rechtspersoon kan optreden: de overheid, de inwoners van de eilanden, natuurorganisaties of elke andere willekeurige organisatie? Kortom, dat is een lange discussie waarvan niemand beter wordt, en zeker de Wadden niet.

Voorzitter. Leefbaarheid zit ook in kleinere zaken.

De **voorzitter**:

Er is op het vorige punt nog een interruptie voor u van mevrouw Chakor van GroenLinks-Partij van de Arbeid.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Ik werd getriggerd door het woord «verbinding». Bij heel veel verbindingen kun je ook kijken hoe je de natuur verbindt met mens, milieu enzovoort. Dan ga ik toch even terug. U vertelde dat niet alles kan. Daar



kunnen we elkaar volgens mij in vinden. Ook Remkes gaf dat aan in zijn stikstofrapport: als je alles bij elkaar stapelt, dan is dat een beetje te veel. U noemde net allerlei keuzes met betrekking tot de manier waarop mensen straks kunnen gaan reizen enzovoort. Ik vraag me toch af: durft de VVD ook te kiezen? Wat zou er minder mogen of kunnen? Kijk naar al die stapelingen die we willen: we willen genieten van de natuur én de natuur beschermen, maar we willen inderdaad ook dingen doen voor de economie enzovoorts. Wat zou er volgens de VVD af kunnen in plaats van erbij?

Mevrouw **Kamminga** (VVD):

Volgens mij heb ik hier geen pleidooi gehouden dat er iets bij moet. Maar ik vind juist die discussie over het verleggen van de vaargeul naar Ameland een mooi voorbeeld. Daarbij speelt de volgende discussie. De huidige vaargeul brengt heel veel schade toe aan de natuur. Dat zorgt ook voor veel baggerwerk. Uit alle onderzoeken blijkt dat het uiteindelijk lastig is om dit voor een lange termijn duurzaam houdbaar te houden. Dan is er vervolgens een alternatieve route, die ik heel zinvol vind. Maar die brengt ook schade toe aan de natuur. Maar tegelijkertijd vind ik – dat is ook mijn oproep aan de bewindspersonen – dat de winst moet worden gewogen die je met een nieuwe vaargeul behaalt. Ja, dat zorgt voor die kortstondige schade, maar het levert ook heel veel natuurwinst op, omdat de huidige vaargeul dan niet meer gebaggerd hoeft te worden. Ik vind dat een goede manier om de discussie te voeren. Daarbij kijk je hoe je je doelstellingen kan halen. Daar maak je dan slimme keuzes in.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Kamminga** (VVD):

Leefbaarheid zit 'm ook in kleinere zaken, bijvoorbeeld in de verkoop van sigaretten, zoals onlangs in het nieuws was. Daarbij gaat het mij uiteraard niet om de sigaretten. Maar het is wel een tastbaar voorbeeld van hoe landelijke regelgeving soms uitpakt voor een gebied als de Waddeneilanden. Op landelijk niveau gaan we namelijk kijken of we het aantal verkooppunten kunnen beperken. Maar dat zou er toch niet toe moeten leiden dat er dan op sommige Waddeneilanden geen sigaret meer gekocht kan worden? Hoe wordt daar nou rekening mee gehouden? Dat is dan eigenlijk de bredere vraag. Kan bijvoorbeeld een Waddentoets – die is ingevoerd naar aanleiding van een motie van mijn collega Aukje de Vries – uitkomst bieden bij dit type zaken?

Voorzitter. Dan het Programma Aansluiting Wind Op Zee. Kan de Minister al iets meer zeggen over wanneer het besluit over dit tracé is voorzien?

Kan hij iets zeggen over hoe de gesprekken lopen met, bijvoorbeeld, Duitsland, over het oostelijke tracé?

Voorzitter. Het is onmogelijk om de problematiek en de kansen die er zijn binnen vier minuten te bespreken. Daarom rond ik af. De Wadden zijn unieke natuurgebieden, met een bijbehorende beschermde status. Maar er wonen en werken ook al generaties lang mensen, die als geen ander de balans tussen mens en natuur begrijpen. Laten we voorkomen dat we de problematiek te veel vanuit het perspectief van het vasteland benaderen, waardoor we de mensen daar uit het oog verliezen.

De **voorzitter**:

Er is volgens mij nog een interruptie van de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik wilde bewust mevrouw Kamminga even de gelegenheid geven om haar bijdrage af te maken. Ik was er namelijk ook even over aan het nadenken.

Ik kan het pleidooi van de VVD van harte ondersteunen als het gaat om de leefbaarheid van de eilanden en ervoor zorgen dat de voorzieningen daar op peil blijven. Het voorbeeld van de sigaretten sprak me eigenlijk niet zo aan, in alle eerlijkheid. U zult dat misschien wel begrijpen. Ik denk namelijk: daar is het beleid toch ook op gericht? Is de VVD het niet met me eens dat er wel belangrijkere zaken spelen voor de leefbaarheid van de Wadden dan regelen dat je daar ook sigaretten kan kopen?

Mevrouw **Kamminga** (VVD):

Het is goed dat u dat nog even adresseert. Ik zei ook: het is misschien niet het beste voorbeeld qua onderwerp. Maar het is wel heel actueel en het stond daar wel in de kranten. Het gaat mij er vooral om hoe tastbaar het daar is. Stel dat je op een eiland woont en dat wij de regelgeving hebben dat in een straal van zoveel honderd meter iets niet gekocht of verkocht mag worden. Dan vind ik het wel belangrijk dat je er ook over nadent wat dat betekent voor een eiland. Iets kan dan niet meer beschikbaar zijn. Kijk, wij kunnen vinden dat je gewoon nergens meer mag roken. Dat is ook prima, maar dan moeten we die discussie met elkaar voeren. Dat doe je dan niet via deze route. Het gaat mij dus om die impact. Ik ben ook heel lang woordvoerder Koninkrijksrelaties geweest. Daarbij speelde hetzelfde. Wij hebben de neiging om zaken en regelgeving te verzinnen vanuit het land, op nationaal niveau dus. Dat zagen we ook in de discussie over Elke regio telt!. Dingen die voor de grote aantallen en de grote massa's gelden, hebben soms een effect dat we met die regelgeving niet beogen. Mijn punt was ook vooral als volgt bedoelt. Daarom stelde ik deze vragen ook. Hoe gaan we met dit type regelgeving om? Is daar oog voor? Nogmaals, u kunt het misschien niet zo belangrijk vinden, maar de kranten stonden er daar vol mee.

De **voorzitter**:

Heeft u nog een interruptie, meneer Van Dijk? Ja.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Nou ja, «niet belangrijk vinden» ... Het gaat mij erom wat de kern is van de voorzieningen daar en wat je waar kunt kopen. Ik zou dan zeggen dat dit niet een prominent punt is. Ik begrijp het vraagstuk dat geadresseerd wordt, maar ik zou het volgende zeggen. Zolang wij er in Nederland voor kiezen dat je dit soort producten gewoon kan verkopen en dus kan gebruiken, zijn er ook wel andere manieren om dat te regelen. Volgens mij zijn er ook goede verbindingen met de provincies aan de overkant. Wat mijn fractie betreft zou dit dus niet het belangrijkste punt zijn. Dat punt heb ik ook even willen maken. Daar laat ik het dan even bij.

De **voorzitter**:

Dat lokt toch nog een reactie van mevrouw Kamminga uit.

Mevrouw **Kamminga** (VVD):

Nogmaals, ik vind het gewoon makkelijk. Volgens mij heb ik nu drie keer gezegd dat ik dit als een voorbeeld gaf van regelgeving waarom ... Nogmaals, ik vind het prima dat u dat niet zo gelukkig gekozen vindt, maar dat is dus niet het punt. Mijn punt was juist: hoe zorgen we er nou voor dat het geen onbedoelde negatieve effecten heeft voor de eilanden als wij regels en plannen maken op welk gebied dan ook? Dat gaat dan bijvoorbeeld om gezondheidszorg en om de watertaxi. Het betekent dus gewoon dat je moet kijken naar de schaal van een eiland en de schaal van een gemeenschap, met de behoeftes die daar zijn. Soms kan het dan zo zijn dat er regelgeving is die daar niet werkt. We hebben een uitzondering gemaakt. Daar ben ik ook trots op. Mijn partij heeft destijds geknokt voor bijvoorbeeld woningbouw, zodat mensen ergens kunnen wonen. Dat is mijn punt. Dat wil ik nog maar even benadrukken.

**De voorzitter:**

Dat is bij dezen gebeurd. Ik geef nu het woord aan de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract.

**De heer Olger van Dijk (NSC):**

Arnout Jaspers – we kennen hem wel, denk ik, als schrijver van *De stikstoffuik* – is kritisch op de bescherming van vele snippers natuur in Nederland, maar over het Waddengebied is hij heel duidelijk. Het is zo'n beetje het enige ongerepte stukje natuur in Nederland. 10 tot 12 miljoen trekvogels strijken hier jaarlijks neer. Ik las over de rosse grutto; dan heb ik dat ook maar weer even genoemd. Niet voor niets hebben de Wadden dan ook de status van UNESCO-werelderfgoed. UNESCO luidt nu de noodklok over gaswinning en de gevolgen daarvan. Nieuw Sociaal Contract is dan ook heel blij dat Staatssecretaris Vijlbrief nu geen toestemming geeft voor winning bij Ternaard. Wat ons betreft is dat dus ook definitief. Daarom hebben wij de motie van de heer De Groot gisteren wel gesteund. UNESCO doet overigens meerdere aanbevelingen, die niet allemaal even gemakkelijk zijn op te volgen. Slechts drie van de vele UNESCO-natuurgebieden is ooit de status ontnomen; dat dreigt misschien ook voor de Waddenzee. Hoe schat de Minister dat in? In de Kamerbrief wordt gesteld dat we daar enkele processtappen van verwijderd zijn. Welke zijn dat dan? Zijn zij – ik kijk mevrouw Van der Wal ook aan – het met mijn fractie eens dat alles op alles moet worden gezet om dit te voorkomen? Voorzitter. Wij kregen maandag een rapport toegestuurd: *Climate Change uit het Quality Status Report*. Het gaat om een langlopend internationaal onderzoek naar de gevolgen van klimaatverandering voor de Waddenzee. Het valt allemaal niet mee: zeespiegelstijging en minder zoet water. De eerste wadplaten verdrinken over een paar jaar, de bodem verandert en er is minder voedsel voor de vogels. De ontwikkelingen zijn steeds sterker en gaan steeds sneller dan eerder, in 2017. In een eerste reactie wordt die zorg wel erkend door de Minister. Tegelijkertijd wordt er verwezen naar meer onderzoek en gezegd dat er eventueel misschien later nog eens naar gekeken kan worden. Met name op het punt van zoet water wordt bijvoorbeeld verwezen naar het Deltaprogramma Zoetwater en het feit dat we het dilemma in beeld hebben. Ik zou toch willen zeggen: is dat voldoende als we nu deze signalen krijgen? Kunnen we niet al eerder naar concrete aanvullende maatregelen kijken, gegeven deze ernstige signalen? Ik noem als voorbeeld meer spuien vanuit het IJsselmeer, als in tenminste goed heb begrepen dat het tekort aan zoet water daar een rol speelt. Maar het is een ingewikkelde dynamiek. Ik heb ook de vraag of we een koppeling zouden kunnen maken met het internationale onderzoek, met het onderzoeksprogramma klimaateffecten van de Waddenacademie. Voorzitter. Er wordt ook gewerkt aan een beleidskader natuur Waddenzee. Wat NSC betreft bevat dit hele scherpe keuzes en duidelijke voorwaarden voor vergunningverlening. Deelt de Minister deze opvatting? UNESCO beveelt aan om vooruitlopend op zo'n kader, wat ook een MER-kader is, geen nieuwe bestaande activiteiten te vergunnen, zoals garnalenvisserij en de aanleg van infra voor de duurzame energievoorziening. Ik ben het op zichzelf eens met het kabinet over het nu niet opvolgen van dit deel. Maar kan de Minister wel haast maken met het nieuwe beleidskader? Welke planning is daarbij voorzien? Voorzitter. Ik ben deze bijdrage bewust begonnen met het belang van de natuur. Tegelijkertijd zijn de Wadden ook de dagelijkse leefomgeving van duizenden mensen. Het is belangrijk dat de vijf Waddengemeenten leefbaar blijven, ook voor jonge gezinnen. Het gaat bijvoorbeeld om het behoud van voorzieningen en om bereikbaarheid. Medio 2024 kunnen we een eerste voortgangsrapportage verwachten van het uitvoeringsprogramma 2021–2027. Mijn vraag aan de Minister is of dit ook gaat leiden tot bijstelling van dit programma. We spreken veel over brede welvaart. Denk ook aan bereikbaarheidsnormen. Worden die voldoende meege-

nomen in dit programma? Ook landelijk wordt daar natuurlijk aan gewerkt in het kader van de mobiliteitsvisie en de uitwerking daarvan. Is er misschien ook samenhang met de regiodeal die in november is gesloten met het Ministerie van Binnenlandse Zaken? Uiteindelijk hebben ook de bewoners van de Wadden wat mijn fractie betreft recht op maximale reistijden naar essentiële voorzieningen. Denk daarbij aan scholen. Voorzitter. De concessieverlening van de Waddenvoer is al genoemd door een aantal collega's. Ik sluit aan bij de vragen die gesteld zijn over de openbaarvervoerstatus. Als het gaat om elektrisch vervoer: de vraag die ik daarover had aan de heer De Groot, stel ik ook aan de Minister. Is het niet verstandiger om met een ingroeimodel te werken en niet aan de voorkant al een harde doelstelling wat betreft elektrisch vervoer te geven, omdat er misschien ook andere mogelijkheden zijn voor verduurzaming. Ik noemde al de combinatie van biodiesel en batterijen. Daardoor blijft het betaalbaar, maar werk je wel duidelijk toe naar verduurzaming. Graag een reactie.

Voorzitter, tot slot. De ontwikkelingen van windmolenparken in de Noordzee boven de eilanden zijn volop in gang gezet. Er moet een totaalplan komen van de aanlandingen die zo min mogelijk – het zou nog beter zijn als dat helemaal niet het geval is – schade aan het gebied veroorzaakt. Graag een reactie van deze Minister op de vraag hoe dat kan, en hoe eventueel met schade en herstel wordt omgegaan. Hoe kunnen we uiteindelijk bijdragen aan een versnelde energietransitie van de Waddeneilanden, waar ook alle burgers op de Wadden van kunnen profiteren. Dank u wel.

**De voorzitter:**

Dank voor uw bijdrage. Dit was de eerste termijn van de Kamer. We schorsen tot 15.20 uur en dan gaan we naar de eerste termijn van het demissionaire kabinet. Tot dan!

De vergadering wordt van 14.58 uur tot 15.22 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Kunnen alle leden en de mensen op de publieke tribune weer plaatsnemen? Dat vraag ik ook aan de heer Pierik en de heer De Groot. We feliciteren hierbij nog de heer Pierik met zijn verjaardag. Ik zal u niet naar uw leeftijd vragen als u dat niet wenst.

Het is tijd voor de eerste termijn van het kabinet. Ik kijk rond om te zien wie ik het woord mag geven. Het woord is aan de heer Harbers.

**Minister Harbers:**

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de leden van de commissie voor hun inbreng. Ook namens mij felicitaties aan de heer Pierik voor zijn verjaardag. Ik wil de vragen als volgt beantwoorden. Eerst behandel ik alle vragen die gaan over bereikbaarheid, veerdiensten, watertaxi's en alles wat daarbij hoort, en daarna komt een blokje overige vragen. Dat is dus vrij overzichtelijk.

Ik begin met de bereikbaarheid van de eilanden. De heer De Groot vroeg hoe we de leefbaarheid van de eilanden meenemen in de Routekaart Bereikbaarheid. Ik deel eerst maar even de vaststelling dat goede en betrouwbare bereikbaarheid een basisvoorziening is voor zowel bewoners als bezoekers. We hebben de Routekaart Bereikbaarheid met elkaar gemaakt omdat we samen met de regio naar de balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en natuur willen werken, maar daar staat natuurlijk altijd bij dat je wel op de eilanden moet kunnen komen. Daar wonen mensen; daar leven mensen. Die ondernemen daar en hebben daar hun bezigheden. Er willen ook bezoekers naartoe. We hebben in de Routekaart vastgesteld dat al die betrokken partijen daarom ook hun commitment moeten geven aan de uitwerking van die bereikbaarheid. Daar hoort

vervolgens ook gewoon gedegen participatie van bewoners, bezoekers en ondernemers bij. Langs die lijnen gaan we de komende tijd invulling geven aan de Routekaart Bereikbaarheid.

De heer Van Dijk verwees daarbij ook naar het uitvoeringsprogramma 2021–2027. Hij vroeg of daar bereikbaarheidsnormen in zitten en hoe de samenhang met de Regio Deal is als het gaat om de brede welvaart van de Waddeneilanden. Daar hoort ook bereikbaarheid bij; dat is gewoon belangrijk. Daarom is dit ook als initiatief in het uitvoeringsprogramma opgenomen. Een van de vijf proceslijnen van het Programma Brede Welvaart is «de Waddeneilanden optimaal bereikbaar en verbonden». De Regio Deal die in november is gesloten, sluit dus ook aan bij dit initiatief voor brede welvaart op de Waddeneilanden.

De heer Van Dijk wees er ook op dat we in de loop van dit jaar een eerste voortgangsrapportage krijgen over het uitvoeringsprogramma. Hij vroeg zich af in hoeverre dat leidt tot bijstelling. Die vraag is een beetje vooruitlopend, want u kunt inderdaad deze zomer een eerste voortgangsrapportage verwachten. Die zal vooral ingaan op hoe het staat met al die initiatieven en hoe de voortgang is. Als blijkt dat er bijstelling nodig is om de doelstellingen te halen, gaan we dat uiteraard doen. Maar het waar, het hoe en dat soort dingen moeten blijken uit de voortgangsrapportage. Er was onderling in de commissie, maar ook in vragen naar mij, sprake van een debat over de mate van autoluwheid op de eilanden. Daar hebben diverse leden reacties op gegeven. We weten natuurlijk dat twee van de eilanden autoluw zijn. Texel, Terschelling en Ameland zijn dat niet. In het Uitvoeringsprogramma Waddengebied hebben we met elkaar afgesproken om te zorgen voor een goede toekomstige bereikbaarheid van de eilanden. We weten dat minder auto-overzet, vooral in het toeristisch hoogseizoen, hierin kan helpen. Daarom onderzoeken we dat samen in de Routekaart en gaan we op basis van inzichten in overleg met de medeoverheden in het gebied. Ik zeg er gelijk bij dat ik geen bevoegdheden ga overnemen van gemeenten en provincies over een autoluw beleid. Uiteindelijk zijn het namelijk ook afwegingen die bij de medeoverheden gemaakt worden. De gemeenten en de Waddeneilanden denken er bijvoorbeeld ook over na om oplossingen te vinden voor het dilemma tussen leefbaarheid en aan de andere kant de eilandwaarden zoals rust, natuur en ruimte. Ik ga dus niet op voorhand zeggen dat het wel of juist niet autoluw moet worden. Het is nou juist onderdeel van de Routekaart om daar gezamenlijk met gemeenten en de betrokken provincies naar te kijken.

**De voorzitter:**

U heeft een interruptie van mevrouw Chakor van GroenLinks-PvdA.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Ik heb inderdaad het voorstel ingebracht om een autoarm, autoluw Ameland ook mee te nemen als variant bij het MIRT-onderzoek. Dat heb ik gezegd zodat we als Kamer alle scenario's op tafel hebben om te kijken: kan het wel, kan het niet, wat voor impact heeft het? Begrijp ik nu van de Minister dat het wel meegenomen wordt bij het MIRT? Krijgen we dat binnenkort deze kant op?

**Minister Harbers:**

Mevrouw Chakor ging interrumpen n et toen ik aan haar vraag toe was, dus dat heeft haar mogelijk een interruptie gekost, maar daar ga ik verder niet over. We hebben met elkaar afgesproken dat we met name voor de bereikbaarheid van Ameland – ik kom straks op de verdere concessieverlening – de MIRT-verkenning gaan doen naar het verplaatsen van de route, in dit geval van Holwerd naar Ferwerd. Bij een MIRT-verkenning hoort dat je ook breed kijkt naar verschillende oplossingsrichtingen. Op dit moment werken we samen met regio aan de startbeslissing voor die

MIRT-verkenning. Daarin definiëren we ook naar welke oplossingsrichtingen we gaan kijken. Daarna gaan we op basis van de inzichten en beslisinformatie uit de verkenning in overleg met de andere overheden. Maar daar geldt wel de opmerking bij die ik net maakte. Ik ga geen bevoegdheden overnemen van de gemeente, in dit geval Ameland, over het autobeleid, want daar gaat de gemeente uiteindelijk zelf over. Maar dit is allemaal onderdeel van de MIRT-verkenning.

**De voorzitter:**

De commissie heeft volgens mij heel wat vragen gesteld over de bereikbaarheid, dus misschien helpt het dat we aan het einde de andere vragen doen en dat we de Minister zijn volledige beantwoording over dit blokje even laten afmaken.

**Minister Harbers:**

Alles komt langs. De concessie, elektrisch varen of niet, de watertaxi's: alles komt nog. Om het blokje autoluw af te maken: de keerzijde van het debat was dat de heer Heutink mij vroeg of ik autoluw uit de Routekaart Bereikbaarheid wil halen. Net zomin als ik het opdraag, ga ik ook niet categorisch zeggen dat het niet mag, want dit is echt een discussie die met de regiopartijen gevoerd dient te worden.

Dan kom ik vandaaruit vanzelf op de aanbesteding van de concessies. Eerst zeg ik maar even waar we staan. Daar vroeg de heer Van Dijk naar. Op dit moment zijn we bezig met de eerste stap. Dat is de conceptnota van uitgangspunten, die de Staatssecretaris van IenW heeft opgesteld. Daarin staat over welke onderwerpen in de volgende concessies vanaf 2029 afspraken gemaakt worden. Op dit moment ligt het concept van de nota van uitgangspunten voor in een openbare consultatie. De Staatssecretaris wil de nota van uitgangspunten na verwerking van de consultatiereacties deze zomer met de Kamer delen. Daarna volgt het programma van eisen. Dat wordt dan weer gevolgd door een openbare aanbesteding. Daartussendoor speelt de vraag die ook in het afgelopen Bestuurlijk Overleg Wadden aan de orde kwam. Moet je de Waddenveren niet aanmerken als openbaar vervoer? Daarvan hebben we gezegd dat we die discussie gaan voeren. De Staatssecretaris en ik gaan daarover met regionale partijen in overleg. De Waddenveren zijn op dit moment niet aangemerkt als openbaar vervoer. Ze vallen wel deels onder de werking van de Wet personenvervoer 2000. Dat is gedaan om de concessieverlening ook binnen de Europese regels mogelijk te maken. Met die concessies wordt vervolgens gegarandeerd dat de veerdiensten het hele jaar, dus ook in het laagseizoen en op dagen dat er minder aanbod van reizigers is, toereikend zijn voor de reizigers die daar gebruik van willen maken. Als je kijkt naar openbaar vervoer dat volledig onder de Wet personenvervoer 2000 valt, dan ligt het eerlijk gezegd ook niet voor de hand om de Waddenveren aan te merken als volledig openbaar vervoer, omdat ze op onderdelen afwijken van de voorschriften in die wet. Ik vermoed, de Kamer gehoord hebbend, dat daar wel een ander vraagstuk onder zit. Dat heeft te maken met betaalbaarheid, kosten et cetera. Wanneer dat vraagstuk op tafel zou komen – maar dat zal in een missionair kabinet zijn, zeg ik erbij – en er bijvoorbeeld voorstellen of besluiten zouden komen om prijsstijgingen van de Waddenveren te compenseren, dan staat het ontbreken van de status «openbaar vervoer» helemaal niet in de weg. Datzelfde geldt voor het mogelijk maken van het gebruik van de ov-studentenkaart. Beide zijn uiteindelijk vraagstukken van: worden daarvoor middelen beschikbaar gesteld? Zo ja, waar vinden we die? Dat is volgens mij echt de kern van het debat.

Dan kijken we naar de Waddenveren. Dat was een tweede debat dat ook tussen de commissieleden ging. Dat ging over de vraag of in de nieuwe concessie de Waddenveren al dan niet geëlektrificeerd moeten worden. De gezamenlijke ambitie in het uitvoeringsprogramma voor het Wadden-

gebied zoals dat eerder is geformuleerd, is dat de Waddenveren op termijn emissieloos worden. Scheepsbouwer Damen heeft onderzocht dat batterij-elektrisch varen hiervoor op zich een goede oplossing is, mits er vermogen en laadinfrastructuur gerealiseerd wordt in de havens. Er is nog geen besluit genomen over de vraag of de Waddenveren de komende concessieperiode ook elektrisch worden.

Dat beantwoordt denk ik ook de vraag van de heer Heutink of je het niet aan de rederijen zelf over moet laten om te kijken op welke manier ze emissieloos willen worden en welk vaartuig daar het beste bij past. Dat is in de kern natuurlijk wat straks bij een concessieverlening plaats zou moeten vinden. Wij leggen op zichzelf geen techniek op, maar we nemen wel goede notie van het rapport van Damen dat heeft onderzocht dat op deze route waarschijnlijk batterij-elektrisch varen verreweg de beste optie is. Dat zie je natuurlijk ook wel op andere onderdelen van de scheepvaart. Daar waar schepen altijd dezelfde route varen – dat zien we bijvoorbeeld ook bij sommige initiatieven in de binnenvaart – is batterij-elektrisch varen vaak een heel goede en kostenefficiënte oplossing, maar daar hoort dan ook het vraagstuk bij waar de heer Heutink terecht aandacht voor vraagt, namelijk wie de rekening gaat betalen als dat kostenverhogend werkt en hoe we op tijd de faciliteiten aan de wal beschikbaar hebben. De kosten en verantwoordelijkheden zijn nog niet volledig in kaart. Onderdeel van het proces waar we nu in zitten, is om dat wel in kaart te krijgen omdat je eigenlijk pas dan die vraag goed kunt beantwoorden.

Dat over het elektrisch varen. Daar hoort het vraagstuk bij – mevrouw Kamminga en de heer Van Dijk wezen daarop – of je eigenlijk niet veel meer met een ingroeimodel moet werken. Dat is precies waar de Staatssecretaris en ik ons bewust van zijn, namelijk dat er een enorme wisselwerking zit tussen de MIRT-verkenning voor de bereikbaarheid van Ameland aan de ene kant, die iets zegt over de route in de toekomst, en de concessie, en aan de andere kant dat vraagstuk van het emissieloos varen en op welk moment je dat technisch gerealiseerd kunt hebben. Wij zijn ook bezig om te kijken hoe we meer flexibiliteit en adaptiviteit in kunnen bouwen in die concessie. Die concessie wordt verleend voor vijftien jaar en de kans is groot dat je niet al deze faciliteiten en voorwaarden in 2029 al beschikbaar hebt, maar om vervolgens te wachten tot 2044 is wel weer heel erg het andere uiterste. Wij streven er dus naar om daar de nodige flexibiliteit in te bouwen, zodat je dan niet weer vijftien jaar hoeft te wachten als het technisch of qua bouw of zo allemaal in 2029 nog niet realistisch is. Het korte antwoord is dus: die suggesties zijn gewoon heel goed en die nemen wij ook mee in het proces.

Dan de heer De Groot. Ik ben volgens mij al ingegaan op het proces om van Holwerd naar Ferwerd te gaan. Dat is die MIRT-verkenning. Ik ga niet vooruitlopen op de uitkomsten van de verkenning. We zullen het gedegen moeten onderbouwen. Ik weet ook nog niet, zeg ik er gelijk bij, of de natuurvergunning daarvoor realistisch is, of die verstrekt kan worden et cetera. Dat zal allemaal uit die MIRT-verkenning moeten blijken. Vanzelfsprekend zullen alle positieve en negatieve gevolgen daarin meegenomen worden, ook het verlaten van de haven van Holwerd, want dat maakt natuurlijk integraal deel uit van die verkenning.

De heer Pierik vroeg mij of ik kan garanderen dat de frequentie van de veren hetzelfde blijft. Dat voert wel heel ver. De dienstregeling wordt sowieso jaarlijks bepaald op voorstel van de rederijen. Jaarlijks zijn daar altijd wel kleine wijzigingen in. Bij de concessieverlening doet de Staatssecretaris van IenW vanzelfsprekend de toets op een goed product voor de reiziger en bij een goed product hoort natuurlijk voorspelbaarheid van de dienstregeling en de frequentie. Dat maakt allemaal deel uit van dat traject van de nota van uitgangspunten, het programma van eisen en dan de aanbesteding.

Dan gaan we door naar de watertaxi. Ik begin met de vraag van mevrouw Kamminga waarom die niet in de concessie kan worden opgenomen.

Daar zijn twee redenen voor. De ene reden is dat volgens de Wet personenvervoer, die op dit onderdeel wel van toepassing is, concessies bedoeld zijn voor openbaar vervoer met een dienstregeling. Nu is het kenmerk van de watertaxi's juist dat ze niet volgens een dienstregeling varen; juist als er aanbod is, kun je een beroep doen op zo'n watertaxi en die reserveren. Dat gaat dus op aanvraag. De andere reden is dat opname van dit soort diensten in een concessie ook nog eens zou betekenen dat je een exclusief recht verstrekt. Dan mag nog maar één vervoerder, namelijk degene die de concessie uitvoert, die diensten aanbieden. Dat lijkt niet wenselijk, al is het maar omdat je vandaag de dag al ziet dat er meerdere aanbieders van watertaxi's actief zijn in het Waddengebied.

Dan het 's nachts varen. Eerst maar weer even hoe het ook alweer zit. De watertaxi mag op dit moment 24/7 varen op de Waddenzee. Overdag mogen ze binnen de betonde vaargeulen en de veerbootroutes harder dan 20 kilometer per uur varen. 's Nachts geldt een maximumsnelheid van 20 kilometer per uur. Dat is geen verzinzel van een nieuwe wet; dat is al zo sinds de jaren tachtig of zo, zeg ik uit mijn hoofd. Het feit dat het gebeurde, wil dus niet zeggen dat het ook mag. Bij calamiteiten, dus in noodsituaties, mag al sneller gevaren worden. Het betreft dan bijvoorbeeld urgent ziekenvervoer, al zal dat ook vaak per ambulancehelikopter gaan, verstoring van de openbare orde, reddingsoperaties, bergingsoperaties en bijbehorende oefeningen.

We zijn bezig met wat de Kamer heeft gevraagd bij het commissiedebat Maritiem, namelijk of snelle motorboten zoals watertaxi's de veerpontcategorie kunnen krijgen. Dat laten we verder uitzoeken. U krijgt daar een reactie op in het kader van de kabinetsreactie op het OVV-rapport over de aanvaring in het Schuitengat, die voor de zomer komt, en de moties die daarover zijn ingediend. Ik denk dat het eventueel aanmerken van de watertaxi als veerpont op zich geen meerwaarde heeft voor het sneller varen in de nacht, omdat dat op dit moment ook op grond van andere criteria aan beperkingen onderhevig is. Dat is precies waar mevrouw Kamminga naar vroeg: de achtergrond van de snelheidsbeperking in de nacht is gelegen in de natuurbescherming en de nautische veiligheid. Om daarvan af te mogen wijken, moet de schipper of reder voor het natuurdeel zelf een vergunningaanvraag doen, vergezeld van een passende beoordeling op basis van de natuureffecten. Dat is net als bij alle natuurvergunningen waarover we spreken. Het bevoegd gezag neemt dan op basis daarvan een besluit, eventueel met mitigerende maatregelen. Daarnaast zullen ook in de nautische regelgeving een aantal zaken moeten worden aangepast, die op voorhand ook niet heel eenvoudig lijken.

Voorzitter. Daarmee heb ik wat mij betreft alle vragen over de aanbesteding en de bereikbaarheid van een antwoord voorzien.

**De voorzitter:**

Dank aan de Minister. Ik had in ieder geval de heren Olger van Dijk, De Groot en Heutink al opgeschreven. Ik kijk even rond. Als eerste geef ik het woord aan de heer Olger van Dijk voor een interruptie.

**De heer Olger van Dijk (NSC):**

Dank aan de Minister voor de beantwoording. Ik heb toch nog een vraag over de bereikbaarheid van de gebieden, de eerste voortgangsrapportage die we mogen verwachten en de samenhang met de Regio Deal. Dat is mooi. De Minister verwees naar een proceslijn voor optimale bereikbaarheid. Mijn vraag was nog wat concreter. Ik probeer het toch even bij de Minister, om te kijken of hij de bereikbaarheidsnorm en de samenhang met de Mobiliteitsvisie kan meenemen in de ontwikkeling van die lijn. Kan hij dat toezeggen? Dus concreet, zodat mensen gewoon weten in hoeveel minuten ... Je verlangt gewoon dat essentiële zaken als scholen



bereikbaar zijn voor de mensen van de Wadden. Kan de Minister dat meenemen in de uitwerking van die lijn en in de voortgangsrapportage?

**Minister Harbers:**

Dat gaat in tijd deze zomer nog niet bij elkaar komen, denk ik. De uitwerking van de bereikbaarheidsdoelen loopt. Ik weet niet precies wat ik heb toegezegd, maar later dit voorjaar komt daar nog een eerste reactie op. In het commissiedebat MIRT gaf ik al aan dat wij op het gebied van de ontwikkeling van de bereikbaarheidsdoelen behoorlijk uniek zijn in de wereld. We willen uiteindelijk bereikbaarheidsdoelen die ook te operationaliseren zijn. We willen geen abstracte norm die we vervolgens nooit halen, maar eentje die houvast biedt om ons beleid op af te stemmen. Hij moet niet alleen houvast bieden aan de rijksoverheid, maar ook aan provincies en gemeenten. Ik denk niet dat we dit jaar al zo ver zullen zijn dat die bereikbaarheidsdoelen helemaal ingevoerd en geoperationaliseerd kunnen worden, terwijl de voortgangsrapportage deze zomer al komt. Maar we zullen vanzelfsprekend wel dat wat we tot nu toe al aan de Kamer hebben gemeld over de verdere uitwerking van de Hoofddijnennotitie Mobiliteitsvisie en de ontwikkeling van bereikbaarheidsdoelen ernaast leggen om te kijken wat we daar al uit leren en om dat ook te kunnen benutten bij deze voortgangsrapportage. Veel verder dan dat kan ik niet gaan, maar dát gaan we wel doen.

**De voorzitter:**

Dan geef ik het woord aan de heer De Groot van D66.

**De heer Tjeerd de Groot (D66):**

Dank aan de Minister. Even over de elektrificatie: als dat toch inderdaad een kostenefficiënte oplossing lijkt, waarom begint de Minister dan niet nu vast met de voorbereiding van de infrastructuur en de planning? Als het gaat om de ov-status reageert de Minister eigenlijk heel pragmatisch. Dat is goed, maar het is ook een principiële punt. De mensen daar wonen gewoon in Nederland en moeten gewoon op tijd naar school of naar hun werk. Als overheid moet je openbaar vervoer organiseren voor die mensen. Ik zou op deze twee punten dus toch graag een reactie van de Minister willen hebben.

**Minister Harbers:**

Precies vanwege de in mijn ogen terecht vraag van de eilanden daarover hebben we ook afspraken gemaakt om het hier verder over te gaan hebben. Dat hebben we een paar weken geleden met elkaar afgesproken. De Staatssecretaris van IenW pakt dat op. We gaan de komende tijd ook in overleg met de betrokken provincies en gemeenten om te kijken naar de ov-status en de praktische gevolgen: zou dat mogelijk zijn of niet? Ik begrijp dat de Kamer binnenkort ook met de Staatssecretaris een debat heeft over het ov. Daar zou het dan meer thuishoren, denk ik. Maar we zullen de Kamer vanzelfsprekend nog informeren over de uitkomsten van ons overleg met de medeoverheden. Met die gesprekken zijn we net gestart.

Dan de elektrificatie. We moeten wel alles gewoon even in de juiste volgorde doen. Bij die concessieverlening betekent dat het volgende. De stappen zijn allemaal voorgeschreven: een nota van uitgangspunten, reacties daarop, het verwerken daarvan en een programma van eisen. Juist ook omdat we met elkaar de ambitie van emissieloos vervoer delen, moeten we deze stappen volgen. We hebben wel een eerste inzicht dat elektrificatie voor de hand zou liggen, maar ik wil ook gewoon de reacties kunnen verwerken. Het moment om vast te leggen wat je nou precies van elkaar verwacht op het gebied van emissieloos vervoer en de bijbehorende aanleg van faciliteiten zou eerder zijn wanneer je richting het programma van eisen komt dan tijdens deze eerste stap in het proces.

Want op dat punt geldt het antwoord dat ik daarstraks gaf: ik ga niet van hogerhand dwingend voorschrijven wat de techniek moet zijn als de consultatie nog op zou kunnen leveren dat het misschien ook nog iets anders zou kunnen zijn.

De heer **Heutink** (PVV):

Ik wil iets zeggen in aanvulling daarop, want dat is wel precies de angst die we hebben. We zien nu onder andere bij busconcessies en ov-concessies dat bedrijven en ondernemers helemaal gek gemaakt worden met duurzaamheidseisen. Alles moet elektrisch. We zien daar ook de gevolgen van: bussen die niet meer kunnen rijden en problemen met elektrische treinen. We hebben dan ook de vraag of de Minister er op het moment dat we de reacties op de nota van uitgangspunten krijgen en hij die gaat verwerken in het programma van eisen er in ieder geval voor kan waken dat we het die ondernemers niet zo onnodig zwaar maken dat ze zich straks niet meer kunnen inschrijven of dat ze een veel te dure boot moeten kopen en dat moeten doorberekenen aan hun klanten, terwijl er misschien nog wel veel betere opties zijn. Ik zeg tegen de Minister: waak er alstublieft voor dat we dus niet onnodig veel bureaucratische regels aan die bedrijven opleggen.

Minister **Harbers**:

Wanneer je gaat aanbesteden moet sowieso helder zijn wat je vraagt van degenen die daarop gaan inschrijven. Daarom zei ik daarstraks ook dat we nog niet op dat punt zijn, want voordat je aanbesteedt zal je als overheid ook de kosten en verantwoordelijkheden goed in beeld moeten brengen. Daar zijn we dus nu mee bezig. Die kosten zullen wel ergens betaald moeten worden. Je moet altijd voorkomen dat dat uiteindelijk neerslaat in een hogere prijs voor de consument.

Waar ik wat afstand van neem, is dat de heer Heutink zegt dat we elkaar gek maken met duurzaamheidseisen. Ik denk namelijk wel dat emissieloos vervoer een terechte ambitie is, ook van de partijen in het Waddengebied en ook gelet op alle vragen die straks nog door collega Van der Wal worden beantwoord over de natuur in het Waddengebied. Dit gebied knapt natuurlijk wel op als je daar straks schepen hebt die geen fossiele afvalstoffen uitstoten.

De **voorzitter**:

Een vervolgvraag van de heer Heutink.

De heer **Heutink** (PVV):

Daar heb je 'm weer: de Minister zegt dat de natuur erbij gebaat is als we elektrisch gaan varen, maar tegelijkertijd zien we dat de eilanden afspraken maken om geen wadkabels aan te leggen, omdat dat juist funest zou zijn voor de natuur. Dan kan de Minister toch niet vol blijven houden dat de elektrificatie van onder andere de veerboten bijdraagt aan de natuur, terwijl we aan de andere kant de natuur ook slopen door er infrastructuur voor aan te leggen?

Minister **Harbers**:

Het leven is vol dilemma's, en die zie je ook hier. Die proberen we van een goed antwoord te voorzien. Maar een gebrek aan CO<sub>2</sub>-uitstoot heeft op zichzelf wel een positief effect op de natuur.

De **voorzitter**:

Dan kijk ik naar mevrouw Kamminga van de VVD.

Mevrouw **Kamminga** (VVD):

Dan toch nog even over de watertaxi. Op zich kan ik het verhaal van de Minister best volgen, maar als je dat doorredeneert, kan de conclusie voor

de bewoners zijn dat die watertaxi niet gaat varen, want 20 kilometer per uur zorgt ervoor dat die niet meer rendabel is of dat de bewoner de kosten niet meer kan betalen. Die doet dat vaak niet voor de lol, niet omdat hij een avondje wil stappen. Er is vaak echt wel een reden om die watertaxi te nemen. Hetzelfde geldt voor de vergunningverlening. Ik snap dat je dat eigenlijk als ondernemer zelf moet doen. Tegelijkertijd is het hier natuurlijk bijna een soort van publieke dienst, want er is niks anders. Hoe kijkt de Minister daartegen aan? Hoe kan die nachtelijke voorziening ingevuld worden als de regelgeving ervoor zorgt dat het voor een onderneming niet meer rendabel is, dan wel dat de kosten om er gebruik van te maken heel hoog worden voor de inwoners?

**Minister Harbers:**

Hier speelt nog een breder vraagstuk, want die dienstverlening is sowieso erg duur, ook overdag. Die is altijd aanvullend geweest op de veerdienst, en ook aanvullend ontwikkeld door ondernemers, want de veerdienst is de publieke dienstverlening die traditioneel, ook vroeger, niet 's nachts voer. Daar zit nog wel een interessant debat achter over wat het dan onrendabel maakt. Blijkbaar was het alleen rendabel te maken door iets wat al 40, 50 jaar verboden is en waar je vanuit de wetgeving ook op heterdaad op betrapt moet worden. Ik begrijp best de gewoonte die daar is ontstaan, maar ik denk dat we daar wel met enig realisme naar moeten blijven kijken. Het grote voordeel is dat die boot gaat op het moment dat jij hem besteld hebt. Je hoeft niet te wachten in de veerhaven. Ja, hij gaat 's avonds en 's nachts maximaal 20 kilometer per uur, maar daar zit nog wel een debat achter: wat maakt dan dat je in iedere situatie een paar minuten sneller wilt zijn? In calamiteitensituaties kan dat al. Overigens kijken we, ook op verzoek van de Kamer, met de regionale overheden of we voldoende ruimte hebben geboden in de definitie van calamiteitensituaties, en of die nog verder kan. Maar die zal niet zo ver gaan dat toeristen die te laat in de veerhaven arriveren, per definitie een noodsituatie zijn. Maar tussen een acute reddingsoperatie en te laat gekomen toeristen zit een grijs gebied. Daar proberen we nog wel wat ruimte te zoeken, maar die is niet onbegrensd.

**Mevrouw Kamminga (VVD):**

Dank daarvoor. Dat is natuurlijk ook precies het punt: waar zoeken we die ruimte? We zijn het er volgens mij helemaal over eens dat het niet moet gaan om incidenten, zoals iemand die te laat in de kroeg is blijven hangen, dan wel op het eiland, dan wel op het vasteland. Het gaat juist om het vinden van de balans. Het is goed om te horen dat de Minister in ieder geval wel kijkt waar er aanvullende ruimte zou kunnen zijn.

**De voorzitter:**

Ik hoorde volgens mij geen nieuwe vraag aan de Minister. Dan kijk ik naar de leden. Anders kan de Minister door met zijn blokje overig, volgens mij.

**Minister Harbers:**

Ja. Er zijn nog een aantal andere vragen gesteld. Mevrouw Chakor had een aantal vragen op het gebied van de lozingen. Op zichzelf is het huidige beleid effectief om de waterkwaliteit van het Waddengebied te beschermen. Daar ligt nog wel een opgave om bestaande vergunningen te bezien en te herzien. Daar is het bevoegd gezag hard mee bezig. Dat is Rijkswaterstaat, maar ook het waterschap en de omgevingsdiensten. Daar zat de specifieke vraag achter of dat sneller kan. Dat debat hebben we de afgelopen periode ook een aantal keren gehad met de Kamer. Hoe graag ik het ook zou willen: nee, dat kan niet sneller, omdat dit echt monnikenwerk is. Dit zijn geen vergunningen van een paar kantjes, maar soms boekwerken van 1.000 bladzijden of meer, met tabellen. Dat vergt ook specialistische kennis, die niet oneindig voorradig is. Rijkswaterstaat heeft

op zich een goede prioriteitsstelling door te beginnen bij de vergunningen waarvan we inschatten dat dit, gelet op de KRW, het meest noodzakelijk is. Ook in dit geval, dus specifiek voor de Waddenzee, heeft Rijkswaterstaat wel in zicht welke lozingsvergunningen voor dat gebied zijn afgegeven. Ze worden – dat heeft prioriteit – aangepakt om zo snel mogelijk alle vergunningen KRW-proof te maken. De beste beschikbare technieken zullen, zoals voorgeschreven, steeds beter worden. Dat zou er autonoom toe moeten leiden dat bestaande lozingen gaan afnemen. Mevrouw Chakor vroeg naar een einddatum voor lozingen op het wad. Het is op zich niet mogelijk om daar een einddatum aan te stellen. Er vinden in Nederland bedrijfsmatige activiteiten plaats die leiden tot afvalstromen. Met ons stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving hebben we een goed systeem in handen om dit te reguleren. Bij toetsing van de lozingsvergunningen worden de beste beschikbare technieken voorgeschreven en wordt een emissietoets uitgevoerd. Mocht dit niet voldoen, dan moeten er aanvullende maatregelen worden genomen door het bedrijf. Anders wordt de lozing niet toegestaan. Bekijk dat alles tegen de achtergrond die ik net noemde, namelijk dat het belangrijk is dat we de bestaande vergunningen tijdig bezien en herzien. Dat is tegelijkertijd ook een antwoord op de eerste vraag die het lid Kostić stelde. Het lid Kostić voegde aan het voorstel de reactie toe om het mogelijk te maken om individuele personen, CEO's van bedrijven, te vervolgen voor het beschadigen van het ecosysteem. Ik heb begrepen dat de Partij voor de Dieren daarover een initiatiefvoorstel heeft ingediend. Het valt echt onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Justitie en Veiligheid. Ik denk sowieso dat het kabinet terughoudendheid past bij de beoordeling van initiatiefwetsvoorstellen van Tweede Kamerleden, want daarover voert de Kamer binnenkort het debat. Een reactie op dit voorstel is een kabinetsstandpunt. Het zal dus eerst via de ministerraad moeten. Dat hoort u dan van de Minister van Justitie en Veiligheid naar aanleiding van het initiatiefvoorstel.

Dan werd nog een vraag gesteld, zowel door het lid Chakor als door het lid Kostić, over het handhavend optreden tegen een onvergunde lozing. Zoals het woord al zegt, is een «onvergunde» lozing per definitie illegaal. Zodra er een onvergunde, en daarmee illegale, lozing wordt gevonden, zal door het bevoegde gezag handhavend moeten worden opgetreden. Het is belangrijk dat daar voldoende capaciteit voor aanwezig is, maar dat is in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van de omgevingsdiensten, die daarvoor aan de lat staan.

Dan de vraag van de heer Pierik over de betrokkenheid van de landbouwpartijen bij de Waddenagenda 2050. De agenda voor het Waddengebied is volgens mij met alle betrokken partijen uitvoerig besproken en opgesteld. Ook de landbouw is als volwaardige partij betrokken bij het uitvoeringsprogramma 2021–2026. We zullen de landbouw ook betrekken bij het beleidskader natuur en bij allerlei andere zaken die spelen rond het Waddengebied. Ze worden ook gehoord in het kader van het Omgevingsberaad Waddengebied, dat altijd input geeft aan het Bestuurlijk Overleg Waddengebied.

Mevrouw Kamminga vroeg hoe we bij landelijke regelgeving rekening houden met de leefbaarheid van de Wadden. Ze deed de suggestie om de Waddentoets toe te passen. Hierin is voorzien. Het Ministerie van BZK beoordeelt standaard alle voorstellen en alle stukken voor de ministerraad op gevolgen voor medeoverheden, waaronder ook de Waddenge-meenten, dus ook specifiek voor dat gebied. Daarnaast hebben we, gewoon in onze eigen governance rond het Waddengebied, leefbaarheid onderdeel gemaakt van de Waddenagenda. Ik zeg daarbij niet dat we daarmee nooit meer voor dilemma's staan, want het leven zit vol dilemma's. Als er één beleidsterrein is waarop die dilemma's bij ongeveer ieder onderwerp gevoeld worden, is dat het Waddengebied.

De heer Van Dijk vroeg nog naar een totaalplan voor windparken boven de Waddeneilanden. Er was een aantal aanpalende vragen daarover. In het «Programma Aansluiting Wind Op Zee – Eemshaven» wordt onderzocht wat de aanlandingsmogelijkheden zijn voor de 4,7 gigawatt die op korte termijn, rond 2031, gerealiseerd moet worden, met ruimte voor de toekomst voor windparken boven de eilanden richting de Eemshaven. Hierbij worden de effecten van de tracés op onder andere milieu en natuur onderzocht en maximaal gemitigeerd. Mochten er dan toch nog aanvullende effecten optreden, dan zal er compensatie plaatsvinden. Voor alle aanlandlocaties geldt dat er middelen beschikbaar zijn voor gebiedsinvesteringen. Dat geldt dan ook voor de regio Noord-Nederland met betrekking tot het «Programma Aansluiting Wind Op Zee – Eemshaven». De eerste stap daarin is weer dat collega Jetten, de Minister voor Klimaat en Energie, over twee weken met de regionale bestuurders over alle lopende onderzoeken, compensaties en gebiedsinvesteringen spreekt. Specifiek ten aanzien van wind op zee vroeg mevrouw Kamminga nog naar de stand van zaken van het proces met Duitsland over de aanlanding in Noord-Nederland. Duitsland heeft eerder tijdens het project ten noorden van de Wadden al aangegeven vanuit maritiem oogpunt bezwaren te hebben tegen het voorgestelde Eemstracé, dat door Eems-Dollardverdragsgebied loopt. Voor activiteiten in dat gebied is een scheepvaartvergunning nodig. De Duitse scheepvaartinstanties zijn daarvoor op grond van het verdrag bevoegd gezag. Naar aanleiding daarvan zijn Rijkswaterstaat en EZK in gesprek met de Duitse autoriteiten. Er is op dit moment nog geen duidelijkheid over te geven. We verwachten voor de zomer naar aanleiding van die gesprekken meer duidelijkheid te hebben.

De heer Pierik vroeg nog naar de huidige vaarroutes bij hevige windkracht. Wij zijn als Nederland niet in staat om eenzijdig een internationale vaarroute te sluiten. Wel heeft Nederland samen met Duitsland en Denemarken een voorstel ingediend binnen het verband van de IMO, de Internationale Maritieme Organisatie, voor een aanpassing van de bestaande routeringsmaatregelen boven het Waddengebied, waarin een aanbeveling wordt opgenomen conform de waarschuwingen die nu al aan de containerschepen worden gegeven. Dat voorstel is inmiddels door de IMO aangenomen en op 1 juni van het afgelopen jaar van kracht geworden. Dat wordt ook opgenomen in de IMO-schepenroutegids, een internationale nautische publicatie die door de bemanning wordt gebruikt bij de reisvoorbereiding. Daar rapporteren we ook periodiek over, voorafgaand aan de commissiedebatten over maritieme aangelegenheden.

Tot slot is er een vraag van de heer Van Dijk over het rapport over climate change in de Waddenzee. Hij vroeg bijvoorbeeld of je er bent met het Deltaprogramma Zoetwater; is dat dilemma voldoende in beeld? De hoeveelheid water in Nederland is afhankelijk van de afvoer van de rivieren en de neerslag. Er zullen vaker watertekorten optreden, omdat het wateraanbod in de zomer afneemt, terwijl de watervraag toeneemt. Er worden al veel beheermaatregelen getroffen, maar tijdens watertekorten ligt de prioriteit bij het vasthouden van water in het IJsselmeer ten behoeve van de zoetwatervoorziening van heel Noord-Nederland. De verbinding met het onderzoeksprogramma naar de klimaateffecten op de Waddenzee is al gelegd, maar dat zal niet leiden tot meer water tijdens watertekorten. Hoe we dat in de toekomst gaan doen, wordt onderdeel van de herijking van de deltabeslissing in 2026. Al het soort onderzoeken dat we nu doen, wordt dan ook meegenomen in die herijking. Voorzitter. Daarmee heb ik ook de overige vragen beantwoord.

De **voorzitter**:

Dank aan de Minister. Ik zag zojuist een aantal vingers omhoogsteken, maar ik weet niet of er nog steeds behoefte aan vragen is. Ik zag allereerst mevrouw Chakor, daarna het lid Kostić.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Dank aan de Minister voor de beantwoording van de vragen. Ik maak me toch wel zorgen over de lozingen. Misschien bedoelt de Minister het niet zo, maar zo komt het wel over als hij zegt: de verantwoordelijkheid voor de handhaving ligt toch echt wel bij de omgevingsdiensten. Wij weten ook allemaal dat ze daar 30 miljoen tekortkomen. De eigen Staatssecretaris heeft er ook niks aan gedaan. Ik zal even een voorbeeld geven – misschien werkt dat beter – met betrekking tot de zorgen die er zijn, waaruit blijkt dat we vergunningen moeten actualiseren, liever gisteren dan morgen. De vergunningen zijn gewoon verouderd, bijvoorbeeld de FrieslandCampina-vergunning uit 2009 waar Pointer onderzoek naar heeft gedaan. Er was te warm water geloosd. Rijkswaterstaat heeft toen gekeken of dat wel klopte en of er een risico aan zat. Zij kijken dan of warm water een risico is voor karperachtigen. Nee, dat is niet zo. Dat is ook logisch, want die zwemmen niet in zout water maar in zoet water. Ik wil daarmee iets zeggen over de instrumenten die wij gebruiken. Vanuit die zorg en omdat ons UNESCO-Waddengebied niet meer kan wachten, is mijn vraag: kunnen we het actualiseren en kunnen we dat zo snel mogelijk? Werken de instrumenten die wij nu gebruiken, de handhaving en de vergunningen? Kan de omgevingsdienst die dan zou moeten handhaven, z'n werk wel gaan doen? Deelt de Minister deze zorgen?

**De voorzitter:**

Dat is wel veel in één vraag aan de Minister.

Minister **Harbers:**

Ik zeg er gelijk bij dat ik het voorbeeld van de karperachtigen niet ken, maar daar kan ik later schriftelijk nog op ingaan. Ik zeg niet dat ik zonder zorgen ben. Ik zeg wél dat wij op zichzelf alles georganiseerd hebben om aan die zorgen tegemoet te komen. Vandaar dat de vergunningen worden herzien, ook de 800 vergunningen van Rijkswaterstaat. Maar ik zeg er gelijk bij dat dat niet van de ene op de andere dag geregeld is. Dan verwijst ik naar het vorige antwoord: dit is gewoon echt monnikenwerk waarvoor de expertise niet oneindig beschikbaar is; sterker nog, die is dermate beperkt beschikbaar dat je dat niet kunt versnellen. In dat opzicht werken de instrumenten. In het afgelopen coalitieakkoord is er extra geld naar de omgevingsdiensten gegaan. Maar de omgevingsdiensten zijn grotendeels ook een taak van de medeoverheden. Daar ligt dus ook de verantwoordelijkheid. Daar ligt ook het afwegen aan welke prioriteiten je voorrang geeft. Dat kun je als Rijk niet zomaar overnemen. We respecteren in dat opzicht gewoon de zaken zoals we ze hebben afgesproken in de wet- en regelgeving in Nederland. Rijkswaterstaat zet alles op alles om de 800 vergunningen die door Rijkswaterstaat zijn afgegeven, waarvan een deel voor het Waddengebied is, tijdig te herzien.

**De voorzitter:**

Dan kijk ik of er een vervolgvraag is bij mevrouw Chakor.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Nou ja, een vervolgvraag... De Minister zegt dat de verantwoordelijkheid voor de omgevingsdiensten bij de medeoverheden ligt. In het voorbeeld dat ik net gaf, zie je dat de omgevingsdiensten het toezicht moeten gaan doen. Waar ze tegenaan lopen, is een onduidelijke vergunningssituatie. Ze zien gewoon door de bomen het bos niet meer. Zij kunnen ook vaak controles en inspecties niet meer terugvinden. Dit is echt een casus die ik zorgelijk vind. Vingerwijzen richting de omgevingsdiensten... Het gaat er

meer om hoe we nou kunnen zorgen dat de instrumenten die we hebben, gaan werken. Ik zoek dus heel erg naar het volgende. Als dat een instrument is om preventief, aan de voorkant, goed te handhaven en te toetsen, dan moeten de vragen die we stellen met betrekking tot de instrumenten, de vergunningsvoorwaarden, de vergunningverlening – noem het maar op – uiteindelijk antwoord geven op de zorgen die we hebben voor de toekomst. Ik begrijp dat er nu geen antwoord is, maar mijn vraag is meer hoe we hier op de lange termijn een oplossing voor kunnen vinden.

**Minister Harbers:**

Ik zou twee dingen op voorhand willen zeggen. In mijn vorige antwoord ben ik begonnen met het feit dat ik niet zonder zorgen ben. Ik ga over Rijkswaterstaat. Daar zijn we dus ook volop mee bezig. Ik doe niet aan vingerwijzen naar de omgevingsdiensten, maar ik respecteer wel dat ook andere overheden bevoegdheden hebben en dat die ook aan de lat staan om daarin hun prioriteiten te stellen. Ik denk dat we gewoon een adequaat VTH-stelsel hebben in Nederland. De Staatssecretaris heeft in de afgelopen periode meer geld vrijgemaakt om ook daar de capaciteit nog te vergroten. Voor de rest kun je daar een heel uitvoerig debat over voeren. Dat is terecht, maar dan zou ik toch echt aan de Kamer in overweging willen geven om dat bij de periodieke debatten over het VTH-stelsel te doen, want dat reikt verder dan alleen het Waddengebied.

**De voorzitter:**

Eerst is het woord aan het lid Kostić en daarna aan de heer Van Dijk.

**Kamerlid Kostić (PvdD):**

De Minister zegt het goed: het reikt inderdaad verder dan het Waddengebied. Dat begrijp ik, maar we hebben het nu wel over het Waddengebied. Dat is niet zomaar iets. Het is geen detail. De Minister had het over de omgevingsdiensten, die prioriteiten moeten stellen. Inmiddels hebben omgevingsdiensten te maken met zo veel grote problemen. Als je meerdere huizen tegelijkertijd in de brand hebt staan, dan moet je overal gaan blussen. Van de omgevingsdiensten hoor je terug dat ze daar qua capaciteit en, zoals de PvdA net schetste, qua duidelijkheid niet aan toekomen. Ze vragen het Rijk juist om meer op te treden. Maar even specifiek over het Waddengebied. Ik vind toch dat de Minister een beetje te makkelijk doet over de zorgwekkende situatie daar. Ik ben op zoek naar welke stappen de Minister toch nog meer kan nemen, want volgens mij deelt de Minister met ons – dat hoop ik dan – dat in het Waddengebied niet wordt voldaan aan de waternormen. Ik ben dus benieuwd welke maatregelen de Minister gaat nemen om te zorgen dat dat nu wel gebeurt.

**De voorzitter:**

Voordat ik het woord aan de Minister geef, wil ik aangeven dat we nog een dikke 50 minuten hebben. We willen ook nog een tweede termijn en hebben ook nog de Minister voor Natuur en Stikstof aan het woord. Ik wil u dus vragen om uw vragen wel wat korter te houden, want er zitten nu bijna bijdrages in de vragen. Zo komen we niet meer toe aan de tweede termijn. De Minister.

**Minister Harbers:**

Gewoon heel concreet zijn er bij Rijkswaterstaat 54 vergunde bedrijfslozingen in beeld. Rijkswaterstaat is bevoegd gezag voor lozingen op de rijkswateren, waaronder de Waddenzee. Daarvan is ook weer in beeld welke er gevolgen hebben voor de KRW. Die laatste worden bij voorrang gezien en zo nodig herzien in het megaproject om alle 800 vergunningen van Rijkswaterstaat onder de loep te nemen. Dat is wat je moet doen en dat doen we dus ook. Dan check je weer of ze nog voldoen aan de

oorspronkelijke uitgangspunten en de huidige eisen, en check je weer of alle beste beschikbare technieken zijn toegepast en wat het effect is. We doen dat in de rechtsstaat wel binnen het kader van de bestaande wet- en regelgeving, want bedrijven ontlenen daar ook zekerheden aan. Daar zitten we dan bovenop om te zorgen dat het daar wel aan voldoet.

Kamerlid **Kostić** (PvdD):

Ik hoor een inspanning om te kijken naar die vergunningen, maar ik zie geen verbetering door de jaren heen in het halen van die normen. Blijkbaar voldoen de regels niet, of voldoen tenminste de normen qua vergunningen die het Rijk zelf stelt aan bedrijven niet. Is de Minister het dan met ons eens dat we dan die regels moeten veranderen om uiteindelijk aan die normen te kunnen voldoen? Ik noem bijvoorbeeld het nog scherper vergunnen en kijken waar daar de juridische ruimte in zit.

Minister **Harbers**:

Hier zitten ook wel weer een aantal aannames in, bijvoorbeeld de aanname dat een watersituatie altijd is verslechterd door lozingen. De Waddenzee is een open systeem, waardoor er nog veel meer invloeden kunnen zijn. Dit debat reikt dus nog wel wat verder dan simpelweg het aanscherpen van de normen. Maar los daarvan, ook dat kun je niet zomaar doen, omdat ook dat gevolgen heeft. Daar moeten in dit geval bedrijven zich ook op kunnen voorbereiden. Ook moeten ze daarop hun visie kunnen geven door daar onderdeel van te zijn. Dat kun je niet zomaar overnight doen. Ik vermoed dus dat ik het met het lid Kostić niet helemaal eens ga worden op dat punt.

De **voorzitter**:

Dan ga ik naar de heer Van Dijk, NSC. Het worden anders echt te veel interrupties, lid Kostić.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Dan toch nog even op het rapport Climate Change en de rol van zoet water. Dank voor de beantwoording van de Minister. Toch merk ik bij mezelf dat ik behoefte heb aan meer inzicht in hoe dit qua zoet water werkt en welk effect het heeft op het voedsel voor de trekvogels. De trekvogels komen vooral in het voorjaar en het najaar. Dan hebben we geen probleem met droogte. Ik begrijp dus dat de prioriteit bij droogte wordt gegeven aan de drinkwatervoorziening, waar ook de peilopzet van het IJsselmeer mee te maken heeft. Ik heb eigenlijk twee vragen. De eerste vraag is of het mogelijk is om ergens dit jaar meer inzicht te geven in de werking van de dynamiek van het systeem met zoet water op het voedsel, hoe al die processen werken, en welke beheersmaatregelen daar dan eventueel bij genomen zou kunnen worden. Mijn tweede vraag is de volgende. Ik begrijp dat het pas ultimo bij de deltabeslissingen komt in 2026, maar ik zou willen dat we dit element van zoet water in de Waddenzee daar wel echt bij betrekken.

Minister **Harbers**:

Ja, dat laatste wordt erbij betrokken. Over het eerste zeg ik u toe dat we daar later dit jaar in een uitvoerige brief op in zullen gaan. U wilt natuurlijk meteen een termijn horen. Er komt überhaupt voor de zomer nog een brief over het Deltaplan Zoetwater. We zullen in de brief ook uitvoerig ingaan op hoe dit werkt.

De **voorzitter**:

Dan wil ik graag doorgaan naar de Minister voor Natuur en Stikstof, mevrouw Van der Wal.

Minister **Van der Wal**:



Voorzitter, dank. Wat goed dat we spreken over het Waddengebied via dit commissiedebat. Het is zo'n mooi en belangrijk gebied. Het is dan ook mooi dat dit via deze commissie zoveel aandacht krijgt. Natuurlijk ook namens mij de felicitaties voor de heer Pierik.

Ik heb vier blokjes, maar dat zijn wel hele kleine blokjes. Soms zit daar maar één onderwerp of één vraag in. Dat valt allemaal dus reuze mee. Het eerste blokje gaat over het beleidskader natuur. Het tweede blokje gaat over de visserij, vooral over de bodemberoering. Het derde blokje gaat over UNESCO. Het vierde blokje is het blokje overig, waarin nog drie of vier dingetjes zitten.

Maar eerst het beleidskader natuur. Ik denk dat iedereen ermee bekend is dat we een beleidskader natuur aan het opstellen zijn. Dit doen we juist omdat het niet goed gaat met de natuur en we de balans tussen de economische activiteiten en de natuur willen herstellen. Dat is nodig. We hebben de afgelopen jaren te veel activiteiten gehad in het Waddengebied, wat ten koste ging van de natuur. Daarom is het zo belangrijk dat we die balans weer terugkrijgen. De prioriteit voor de fase waar we nu in zitten – die heet de «analysefase»; mooier kan ik het ook niet maken – is om de huidige staat van de ecologie helder in kaart te brengen. Dat doen we in relatie tot de leefbaarheid. We verwachten de eerste uitkomsten van de drie ecologische bouwstenen rond de zomer. Dan gaat het over de staat van de natuur, een ecologisch streefbeeld en een ecologisch afweegkader. Parallel hieraan werken we aan een analyse van sociaaleconomische effecten. De prioriteiten moeten blijken uit de analysefase en hangen samen met de mate van de impact op de natuur. Dat ten aanzien van de vraag van de heer De Groot welke prioriteiten we nu hebben voor het beleidskader natuur.

Mevrouw Kamminga vroeg: hoe weeg je uiteindelijk al die belangen, aangezien dat natuurlijk best ingewikkeld is? Collega Harbers heeft er ook al iets over gezegd. Het is inderdaad ongelofelijk ingewikkeld om alle belangen in het Waddengebied bij elkaar te brengen. Daarom vind ik het belangrijk dat niet alleen alle bewoners, maar ook alle stakeholders er gewoon volop bij betrokken zijn. Het plan van aanpak in deze analysefase van het beleidskader natuur hebben we in januari vastgesteld in het BOW, het Bestuurlijk Overleg Waddengebied. Daarin hebben we ook aangegeven op welke wijze de bewoners en stakeholders worden betrokken. Dat gebeurt onder andere via een serie themabijeenkomsten binnen de Waddengovernance, waarvoor we nu ook alle belangen in kaart brengen. Bij de vervolgaanpak na deze analysefase zal ik weer alle partijen in de governance betrekken, zodat we ook een integrale afweging met elkaar hebben. Dat is ontzettend belangrijk.

Dan de vraag van de heer Heutink ten aanzien van de leefbaarheid. Het centrale thema daarvan was eigenlijk: draaien we de leefbaarheid niet om zeep? In 2020 is de Agenda voor het Waddengebied 2050 vastgesteld.

Daarin staan zowel de opgaven voor de economie als die voor de natuur. Mijn beleid met het beleidskader natuur is juist gericht op het vinden van een nieuwe balans tussen ecologie en economie. De leefbaarheid en de economie hebben hierbij dus nadrukkelijk mijn aandacht, ook in het kader van het opstellen van dat beleidskader natuur Waddenzee.

Voorzitter. Tot slot bij dit blokje de vraag van het lid Kostić over de natuur en biodiversiteit. Het lid Kostić noemde die de basis van ons bestaan, zei dat we de natuur goed moeten beschermen en vroeg of wij als Ministers het daarmee eens zijn. Het simpele antwoord zou zijn: ja, daar ben ik het mee eens. Het is ontzettend belangrijk. Daarom werken we juist zo hard aan dat beleidskader natuur. Dat doen we om de balans tussen economie en natuur weer te herstellen en vooral, zeg ik erbij, om de cumulatieve druk in beeld te krijgen. Dat nemen we dan ook als uitgangspunt. Want we toetsen nu steeds individueel, per vergunningsaanvraag, maar we moeten er natuurlijk naartoe dat we zicht hebben op wat al die activiteiten bij elkaar nou doen. Die stap proberen we te zetten.

Dat was blokje 1, voorzitter.

**De voorzitter:**

Dan kijk ik naar de commissie om te zien of er een interruptie is. Ik geef de leden mee dat er ongeveer twee interrupties per fractie zijn gedaan. Dat geldt althans voor de fracties die interrupties hebben gedaan. We doen eventueel nog één korte interruptie. Ik raad u aan om de vragen die u dan nog heeft in de tweede termijn te stellen.

**De heer Heutink (PVV):**

Het is goed dat de Minister zegt dat ze zoekt naar balans. Tegelijkertijd lezen we in veel brieven ook dat het wat ons betreft te zeer doorslaat als het gaat om natuur. Nu goed, we hebben natuurlijk ook te maken met de Minister voor Natuur en niet met de Minister van Economische Zaken, dus ik kan me voorstellen dat haar focus op de natuur ligt. Onze vraag is als volgt. Kan de Minister, in plaats van aan te geven dat ze zoekt naar die balans, ervoor waken dat we de leefbaarheid beperken door bijvoorbeeld maatregelen te nemen over autoluwe eilanden en het voorkomen van de bezorging van boodschappen? Kan ze ervoor zorgen dat die praktische, alledaagse dingen voor de mensen die op de eilanden wonen niet in de knel komen door die natuuragenda?

**Minister Van der Wal:**

Ik hou mij in het beleidskader natuur niet bezig met elektrisch rijden, boodschappen doen of dat soort zaken. In die zin is dat geruststellend, zeg ik richting de heer Heutink. Het gaat om balans. Het Waddengebied is een prachtig gebied. Er wonen mensen, er werken mensen en het is een prachtig natuurgebied. Die balans was weg. Inderdaad, de economische activiteiten gingen echt ten koste van de natuur. Waar we naartoe willen, is dat de economische activiteiten in balans zijn met de natuur. Dat betekent niet dat niets meer kan. Dat betekent ook niet dat we dingen schrappen of wat dan ook. Waar het wel om gaat, is dat we keuzes maken. Op welke plekken doen we wat in welke mate? Dat is het gesprek dat je met elkaar moet voeren. Betekent dat dan dat alles maar overal ongebreideld kan? Nee. Maar het betekent ook niet dat helemaal niets meer kan, want dan zou het inderdaad een soort openluchtmuseum zijn met een hek eromheen. Dat willen we echt voorkomen. Dus het gaat inderdaad om balans en belangenafweging, maar dat betekent niet dat niets meer kan. Dan zou het namelijk weer doorslaan naar natuur en dat is niet de definitie van «balans».

**De voorzitter:**

Dan gaan we door naar het volgende blokje.

**Minister Van der Wal:**

Dat is het blokje visserij. Dat is eigenlijk één vraag van de heer De Groot over bodemberoering. Hij vraagt of we de vissers niet aan het lijntje houden. Het klopt dat stikstof als knelpunt in de vergunningverlening nu volop mijn aandacht heeft en we daarvoor ook veel vragen aan vissers, ook de garnalenvissers. Het aspect bodemberoering is onderdeel van de passende beoordeling die bij de vergunningaanvragen wordt aangeleverd.

Naast de huidige vergunningverlening is het van groot belang dat er toekomstperspectief voor de garnalenvisserij komt en dat de vissers op dit punt niet onnodig lang in onzekerheid zitten. Dat deel ik echt met de heer De Groot. Collega Adema van LNV werkt hard aan een toekomstvisie voor de garnalenvisserij. Hierbij worden zowel de economische als ecologische belangen betrokken. In het traject om te komen tot die toekomstvisie wordt ook bodemberoering meegenomen, evenals andere factoren die we voor de natuur niet kunnen uitsluiten. De aandacht voor stikstof is op

korte termijn van belang in het kader van de vergunningverlening. Bodemberoering is dat via de lijn passende beoordeling, maar met name ook via dat toekomstperspectief, waar dit echt een onderdeel van is.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Misschien heb ik het niet goed begrepen, maar voor de vergunningverlening is toch juist een passende beoordeling nodig? Klopt dat?

Minister **Van der Wal**:

Ja, en daar wordt ook aan gewerkt.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Maar die vergunningverlening is eigenlijk steeds uitgesteld. Ondertussen is tegen vissers gezegd dat ze hun motoren maar moeten aanpassen tegen veel kosten. Dat is wat ik bedoel. Als je kijkt vanuit het oogpunt van die passende beoordeling, waarom is die er dan nog niet? Want die vergunning had er al lang moeten zijn. Er is nu eigenlijk sprake van een gedoogsituatie, waarbij we ook nog moeten constateren dat er binnen de visserijvrije zones gewoon vrolijk op spiering wordt gevestigd, waar collega Kostić ook aandacht voor vroeg. Tegelijkertijd horen we dat er nauwelijks perspectief is. Waar wacht de Minister op? Kan zij die passende beoordeling niet gewoon uitvoeren? Anders zit ze toch een beetje om de hete brij heen te draaien. Ik besef dat de boodschap geen makkelijke is.

Minister **Van der Wal**:

Precies hier zijn we mee aan het werk. Ik heb vanwege de levertijd van de katalysatoren gezegd dat we de gedoogtermijn daaraan moeten aanpassen. Hoe wrang is het dat je die kans dan niet hebt omdat de levertijd langer is? Er liggen al enige tijd vergunningaanvragen vanuit de garnalensector.

Je hebt eigenlijk twee sporen. Het basispad is echt de basisvergunning binnen de gebruiksruimte. Dat ligt gewoon op schema. Dat kan voor het einde van de gedoogperiode, namelijk eind dit jaar, worden opgelost. Daarnaast heeft de sector zelf gevraagd om de mogelijkheid te onderzoeken om die stikstofoets op een andere manier in te richten. Dat is hun eigen keus. Daar zijn ze zelf mee bezig. Dat noem ik maar heel even de «plusvergunning». Dat zijn twee afzonderlijke sporen waar de sector zelf mee aan de slag is gegaan. Ik heb hier in februari weer uitvoerig over gesproken met de sector. Zij hebben mij echt toegezegd om haast te maken. Waar ik daartoe mogelijkheden heb, help ik de sector en geef ik de sector de ondersteuning die nodig is. In het najaar heb ik natuurlijk ook aan de sector gevraagd om naast het inrichten van de stikstofoets, de passende beoordeling te actualiseren. Daar is men druk mee. Dat loopt dus. Maar goed, dit is de lijn passende beoordeling. Daarnaast is het toekomstperspectief garnalenvisserij waar collega Adema mee bezig is, ongelofelijk belangrijk. Ik zeg er wel bij: in het Waddengebied is ook de visserij belangrijk. Die hoort ook al heel lang bij het Waddengebied.

De **voorzitter**:

Dan gaat de Minister door naar het derde blokje.

Minister **Van der Wal**:

Het derde blokje gaat over UNESCO. De heer Van Dijk heeft een aantal vragen gesteld. De eerste: is de kans groot dat we die status verliezen? Heel eerlijk gezegd, acht ik die kans niet groot. Voordat een werelderfgoed van de lijst wordt verwijderd, moet de uitzonderlijk universele waarde onherstelbaar zijn aangetast. Ja, UNESCO maakt zich nu zorgen en ja, zij heeft vragen gesteld, maar zij geeft niet aan dat het slecht gaat met de uitzonderlijk universele waarde. Ik ben het er volop mee eens dat we er alles aan moeten doen om te voorkomen dat we die status überhaupt

zouden verliezen. Daarop had de tweede vraag betrekking. De medeoverheden die zijn vertegenwoordigd in het Bestuurlijk Overleg Waddengebied hebben dat onlangs nog bevestigd in dat overleg. Er is een breed draagvlak voor om er alles aan te doen om dat te voorkomen, mocht dat het geval zijn.

Dan ten aanzien van het proces. Wij geven nu antwoord. Als UNESCO straks niet overtuigd is van onze acties, dan zou zij kunnen besluiten tot het stellen van extra vragen, tot het doen van aanbevelingen of tot het sturen van een missie. Afhankelijk van die beantwoording en alle stappen die we zetten, zou het mogelijk zijn dat dit werelderfgoed terechtkomt op de lijst met werelderfgoed «in danger». Maar heel eerlijk gezegd, zou het mij gelet op alle stappen die we zetten – zie hier ook het belang van het beleidskader natuur Waddenzee – verbazen als het op die lijst terecht zou komen. Daar gaan dus nog echt veel stappen aan vooraf, maar het is een proces van vraag en antwoord. Dat was de procesvraag: hoe ziet zo'n proces eruit? Dat kun je dus op die manier niet vooraf bedenken. Als wij nu goed ons best doen en de zorgen wegnemen, dan is het daarmee ook afgedaan.

Voorzitter, voordat ik naar het blokje overig ga: dat was het blokje UNESCO.

**De voorzitter:**

Dan mag u wat mij betreft direct door naar het blokje overig.

**Minister Van der Wal:**

Dan gaan we door naar het blokje overig.

Ik heb nog een vraag van het lid Kostić over het impuls pakket van 18 miljoen. Zij vraagt of wij het ermee eens zijn dat het ergens een beetje dweilen met de kraan open is als er geen beleid wordt gevoerd om verslechtering te voorkomen. Dat was de kern van de vraag. Nee, eigenlijk niet, want wij voeren wel degelijk heel veel beleid om de verslechtering te stoppen. Ik refereer nu weer aan het beleidskader natuur Waddenzee, dat echt bedoeld is om die balans te herstellen. We hebben heel veel acties en die zijn juist gericht op de cumulatie van de effecten, wat ik zo belangrijk vind. Met het impuls pakket kunnen we juist belangrijke maatregelen nemen om de natuur te herstellen, wat gewoon echt nodig is.

Voorzitter, ik ga eerst dit blokje afmaken.

Er is een tweede vraag van het lid Kostić over stoppen met het toestaan van verslechterende activiteiten en inzetten op verbetering. Welke maatregelen nemen we nou? Dat is eigenlijk een beetje de vervolgvraag over het impuls pakket. Nou, we hebben heel veel acties. Op de korte termijn hebben we het Ecologisch Impuls pakket met maatregelen om de natuur te herstellen. We hebben de tussentijdse maatregelen uit Natura 2000. We hebben het Integraal beheerplan Waddenzee. We hebben de restopgave natuur in het kader van de Agenda voor het Waddengebied 2050. Ook voor de middellange termijn zijn acties gepland. Los van het beleidskader natuur zijn dat de Programmatische Aanpak Grote Wateren en de Beheerautoriteit Waddenzee, die zich echt gigantisch inzet voor het Waddengebied en die zich ervoor inzet om alles wat ik nu opsom, goed bij elkaar te brengen. Ik noem verder het Natura 2000-beheerplan, maar ook de plan-MER ten aanzien van de cumulatieve druk. We nemen dus echt juist in het Waddengebied, vind ik, heel veel maatregelen.

Dan de vraag van mevrouw Kamminga als het gaat om de vaargeul naar Ameland en de vergunning voor Ferwerd. Ik ben op dit moment zorgvuldig het proces aan het voorbereiden, want we zijn echt nog in het stadium van een aanloop naar een formele vergunningaanvraag. Ik hecht altijd vooral aan de onderbouwing, aan dat die heel erg robuust is. En uiteraard kijken we daarbij ook naar wat de winst kan zijn voor de natuur. Dan had de heer Van Dijk nog de vraag: moet je nou wel vergunningen verlenen terwijl er bijvoorbeeld ook zo'n beleidskader natuur loopt? Maar

het Waddengebied staat wel echt voor een fors aantal grote uitdagingen, en het gaat ook niet om het niet of met grote vertraging vergunnen van projecten. Dat kan ook echt weer juist die economische en maatschappelijke gevolgen met zich meebrengen, dus ik vind het ook niet wenselijk om hier de besluitvorming te vertragen door die vergunningaanvraag niet in behandeling te nemen. Maar ik voeg daaraan toe: je toetst als bevoegd gezag een vergunningaanvraag. Die wordt ingediend. Maar die kun je ook niet zomaar weigeren; daar moet je ook wel weer een grondslag voor hebben. Dus het is ook iets te snel van de kelder naar de zolder om te zeggen «nou, we stoppen er maar even mee», want ook degene die een vergunning aanvraagt, heeft rechten.

Dan nog de vraag van mevrouw Chakor over de brief van het SodM: waarom kan ik niet net zo helder oordelen als de Staatssecretaris Mijnbouw van EZK? Ik geef het compliment door. Dat zal ik vrijdag doen. Dat neemt hij ook heel graag in ontvangst, weet ik, dus dat ga ik doen. Maar je toetst in je rol als bevoegd gezag met de op dat moment beschikbare informatie; zo simpel werkt dat. En als de link gelegd zou worden, refererende aan het SodM-onderzoek, naar vergunningverleningen als het gaat om Ternaard: tja, ik heb mijn besluit genomen als het gaat om het deel Wet natuurbescherming (Wnb). Dat is aangeboden aan de Staatssecretaris Mijnbouw, en het is aan hem om in het kader van die RCR-procedure de Kamer verder te informeren. Het SodM is onderdeel van EZK. EZK toetst op grond van de mijnbouwwetgeving. En natuurlijk kijken wij altijd naar de bevindingen van onderzoeksrapporten, dus ook naar de bevindingen van het SodM. Nou ja, het vervolproces is echt aan collega Vijlbrief. Daar kan ik natuurlijk niet in treden. Dat waren mijn blokjes.

**De voorzitter:**

Ik kijk naar de leden. Als het in tweede termijn kan, dan zou mij dat ook goed lijken, tenzij er nu echt direct een heel dringende vraag is. Nu lok ik het zelf uit. Ik zag eerst het lid Kostić. Daarna de heer Olger van Dijk. En dan gaan we echt naar de tweede termijn toe.

**Kamerlid Kostić (PvdD):**

Dank u wel, voorzitter. Ik hoor de Minister zeggen «we zijn heel veel aan het doen», en dan noemt ze heel veel projecten en namen. Maar mijn vraag was eigenlijk dit. Het is niet inzichtelijk wat het uiteindelijk echt opbrengt. Ik noemde die 18 miljoen inderdaad als voorbeeld van een bedrijf dat wordt genoemd. Tegelijkertijd staat daartegenover dat er gewoon al één bedrijf miljoen liters schadelijke stoffen kan lozen: gewoon één bedrijf, direct in het natuurgebied, om maar iets te zeggen. Straks is er waarschijnlijk de gaswinning bij Schiermonnikoog. En zo zijn er een heel aantal dingen. Ik wil graag straks van de Minister – dat hoeft niet nu – ten minste een beeld van hoe het er in cijfers uitziet waar de heer Pierik het over had. Dus inderdaad: hoeveel stoppen we nou in het herstellen en het stoppen van die schadelijke activiteiten? En hoeveel wordt er nog steeds aan schade aangericht doordat we onvoldoende ingrijpen? Ik wil daar gewoon een balans in zien. Is de Minister daartoe bereid?

**Minister Van der Wal:**

Precies om die balans maken we het beleidskader natuur en vervolgens ook het plan-MER. We doen dat precies om deze reden. En het zijn niet zomaar wat activiteiten waar we mee bezig zijn. Ik noemde net de bouwblokken in het kader van dat beleidskader natuur, maar we zijn aan het kijken of we een beter beeld kunnen krijgen om het ecologisch systeem robuuster te maken. En we zijn aan het kijken naar samenhangende criteria, juist voor die cumulatie van de effecten. We zijn aan het werken aan een nieuw toetsingskader, ook voor vergunningverlening. We zijn aan het kijken naar de ecologische toetsing zelf, als het gaat om het

Waddengebied. We zijn aan het kijken wat voor vorm het beleidskader natuur zou moeten krijgen: is dat een beleidsregel of is het inclusief toegangbeperkende besluiten? We zijn dat aan het afstemmen met het Natura 2000-beheerplan. Er gebeurt echt ongelooflijk veel, en dat is er allemaal op gericht om die balans terug te brengen. En precies om deze reden moet dat uiteindelijk ook landen in een plan-MER.

De heer **Olger van Dijk** (NSC):

Ik wil toch nog even goed neerzetten hoe NSC erin zit, want wij zitten er hetzelfde in als de Minister. We begrijpen dat je nu bestaande activiteiten wel moet vergunnen. Ik heb daar aandacht voor gevraagd, juist omdat UNESCO de suggestie deed om dat niet te doen. Ik herhaal mijn vraag dan toch nog even, want u zei, zo zeg ik via de voorzitter, dat die bouwblokken tegen de zomer in beeld komen. Maar het ging ook om de milieueffectrapportage. Kan de Minister misschien nog kort zeggen wat de planning daarbij is? Hoe sneller we dat doen, hoe eerder aan de zorgen van UNESCO tegemoet wordt gekomen.

Minister **Van der Wal**:

In het Bestuurlijk Overleg Waddengebied is wat betreft het beleidskader natuur in januari een heel belangrijke stap gezet. De aanloop daarnaartoe heeft best even geduurd, juist omdat ik met draagvlak wil werken. Om geen tijd te verliezen zijn we meteen gestart met de bouwblokken, zodat we die nu, in deze fase, meteen kunnen inzetten. Daarom was ik ook zo blij dat wij in het bestuurlijk overleg van januari gezamenlijk die vervolgstap hebben kunnen zetten. Want uiteindelijk moet je het vinden van een balans en het maken van keuzes met elkaar doen. Maar die keuzes kunnen soms ook pijnlijk zijn. Wat betreft het beleidskader natuur hecht ik veel meer aan voortgang met draagvlak dan aan haast met verlies van draagvlak. En omdat het zo ingewikkeld is, is dat best een zoektocht. Al die activiteiten die we ondernemen en de stappen die we nu zetten in het kader van het beleidskader natuur hopen we echt in 2024, richting 2025, te hebben afgerond. Ik noemde ze net; het zijn er echt heel veel. Het is makkelijk gezegd, maar daar zit ongelofelijk veel werk achter. Ja, en dan komt er een plan-MER, maar ik verwacht niet – anders zal ik er in tweede termijn nog op terugkomen – dat we die nog in 2024 in gang kunnen zetten. Dat wordt echt 2025. Nogmaals, ik vind het een doel op zich om een plan-MER te laten landen. Ik vind echt dat dat moet, juist gelet op hetgeen het lid Kostić inbrengt. Maar ik hecht er eigenlijk net zoveel waarde aan dat we nu niet heel stoer een datum of een maand noemen, zo van «dan gaan we het doen». Nee, ik wil die stappen met draagvlak van het bestuurlijk overleg en alle stakeholders blijven zetten.

De **voorzitter**:

Dank. Dan gaan we naar de tweede termijn. Ik geef als eerste het woord aan de heer De Groot van D66.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Voorzitter. Het is best lastig. Er zijn heel veel onderwerpen. Je probeert dan toch de Minister zo veel mogelijk te interrumperen. Ik heb de Minister heel veel over het proces gehoord, zoals bijna gebruikelijk bij de Minister van IenW, maar ik zou toch nog graag een principiële uitspraak willen hebben over het openbaar vervoer, over de ov-status van de veren. Dat is ook gewoon een principiële kwestie: wat vindt de Kamer daarvan? Ik overweeg daarover een motie in te dienen, tenzij de Minister nu zegt: ik vind het echt een heel goed idee en ik wil daar gewoon mee aan de slag. Dat is gewoon een concrete, inhoudelijke vraag.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kamminga van de VVD wil u op dit punt interrumperen.

Mevrouw **Kamminga** (VVD):

Dank u wel, voorzitter; ik zal proberen het kort te houden. De heer De Groot vraagt om een principiële uitspraak. Ik heb de Minister net horen zeggen dat zij daarmee aan de slag gaat en zal kijken welke voor- en nadelen hieraan zitten. Zegt de heer De Groot nu dat hij die principiële uitspraak belangrijker vindt dan een goed inzicht in de voor- en nadelen van het toekennen van een ov-status?

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Ik hoor van de Minister heel veel over zeer belangwekkende processen met voor- en nadelen, afwegingskaders, enzovoort. Maar soms kun je ook gewoon dingen vinden. Hoe belangrijk vindt de Minister dit nou? Dan kan je nog steeds alle procedures heel zorgvuldig doorlopen. Ik ben gewoon benieuwd wat de Minister vindt.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog. U heeft nog 35 seconden.

De heer **Tjeerd de Groot** (D66):

Ja, voorzitter. Dan ga ik in op de garnalenvisserij, want er is eigenlijk sprake van een vicieuze cirkel waarin de Minister niet ingrijpt. De garnalenvisserij is te intensief en er wordt te weinig verdiend. Ondertussen wordt de vergunning gedoogd. De vissers worden op kosten gejaagd voor iets wat eigenlijk niet de essentie is van de problematiek, want dat is de bodemberoering en dat zijn niet die dure katalysatoren. Is het niet verstandig om gewoon heel snel met die vergunning aan de gang te gaan? U kunt wel weer wachten op een toekomstperspectief, maar daar zal ongetwijfeld een moeilijke boodschap in zitten. Bent u bereid om die moeilijke boodschap ... Natuurlijk is er plek voor visserij en voor de garnalenvisserij op de Waddenzee. Die hoort erbij, maar wees ook eerlijk en houd ze niet meer aan het lijntje.  
Dank u wel.

De **voorzitter**:

Meneer De Groot, dit was uw bijdrage. Ik ga u voor één keer helpen. U heeft nog geen tweeminutendebat aangevraagd, maar wel een motie aangekondigd. Dus bij dezen is namens u een tweeminutendebat aangevraagd.  
Mevrouw Chakor, GroenLinks/Partij van de Arbeid.

Mevrouw **Chakor** (GroenLinks-PvdA):

Dank, voorzitter. Dank ook voor de beantwoording. Ik kan mij heel erg vinden in de woorden van de Minister. De balans was gewoon weg. We moeten inderdaad keuzes maken, want niet alles kan. Daarnaast geeft de Minister aan dat ze de complimenten over Ternaard door zal geven aan de Staatssecretaris. Zij geeft ook aan dat ze een en ander getoetst heeft met de beschikbare informatie. Zegt zij hiermee dat ze ook bereid is om het advies over Ternaard te heroverwegen?  
Voorzitter. Mijn zorgen over lozingen, vergunningverlening en handhaving zijn niet weg. Ik hoorde de Minister zeggen dat het broddelwerk is. Dat las ik ook terug. Dat woord was mij niet bekend, moet ik zeggen. Het is inderdaad complex om uit te zoeken wat we allemaal legaal lozen. Hoe kunnen we anders bepalen wat ons vervuilingbudget is en of we in 2027 quitte gaan spelen? We voldoen gewoon niet aan de KRW. Als je de kaart bekijkt, zie je ook dat we rood kleuren. Over twee jaar zouden we blauw moeten kleuren en moeten voldoen aan de eisen. De Minister gaf aan dat het om 800 vergunningen gaat. Dat is landelijk, neem ik aan. Het kan zijn dat ik me vergis en dan hoor ik het graag, maar bij de Wadden zou het gaan om 60 vergunningen. Dat is vrij overzichtelijk. Kunnen we hier niet

een pilot voor maken, een plan om niet alleen te vergunnen maar ook te handhaven?

**De voorzitter:**

Ja, en dat was uw laatste vraag, want u bent door uw tijd heen. De andere sprekers moeten ook nog. Excuus, maar zo moeten we het echt doen. De heer Heutink heeft geen behoefte aan een tweede termijn. Dan is het woord aan het lid Kostić, Partij voor de Dieren.

**Kamerlid Kostić (PvdD):**

Ik schrik wel van de Minister van IenW, die best laconiek doet over het feit dat vanuit één bedrijf al miljoenen liters afvalwater met schadelijke stoffen in een natuurgebied van wereldbelang kunnen worden gedumpt. Dan zegt de Minister: dat gaan we ook niet op termijn stoppen, want de bedrijven moeten wel kunnen blijven lozen. Nee, zou ik zeggen. Is de Minister het met mij eens dat we in ieder geval op termijn moeten stoppen met het lozen van schadelijke stoffen in het belangrijkste natuurgebied ter wereld? Dan het VTH-stelsel in relatie tot de bescherming van het Waddengebied. Ook daar zien we dat burgerorganisaties steeds moeten opkomen voor en vragen om handhaving. Wat gaat de Minister daaraan doen? Er geldt een verslechteringsverbod. Het is mij nog niet helemaal duidelijk welk beleid hierop wordt gevoerd, hoe dit verbod concreet wordt gehandhaafd. De Minister voor Natuur had het over allerlei maatregelen om de natuur te herstellen en in balans te komen, maar ook daar hoor ik veel over processen, over dingen waar we nog naar kijken, die we nog moeten zien et cetera. Mijn vraag is concreet: is de Minister het met mij eens dat we, gezien die disbalans, in ieder geval moeten stoppen met het toestaan van sommige verslechterende activiteiten? Zo ja, wil ze dan drie voorbeelden noemen waarvan ze zegt: oké, deze verslechterende activiteiten gaan we dan en dan stoppen?

**De voorzitter:**

Duidelijk. Het woord is aan de heer Pierik, BBB.

**De heer Pierik (BBB):**

Dank u wel, voorzitter. Ik wil ook de Minister van IenW bedanken voor de uitgebreide antwoorden op de vragen. De enige vraag die ik echt teleurstellend vond, was de vraag over de watertaxi. Ik zie allerlei moties voorbijkomen. Het gaat eigenlijk al jaren over die watertaxi. De Minister gaf aan dat het begrip «calamiteiten» eigenlijk eens wat breder geïnterpreteerd zou moeten worden. Ik denk dat dat op zich een heel goed idee is. Alleen moeten we volgens mij nu ook echt inzetten op duidelijke afspraken over wanneer we daar iets meer zicht op hebben. Ik zou de Minister nog willen vragen naar een tijdsplan als het gaat om die watertaxi.

Dat was het.

**De voorzitter:**

Helder. Het woord is aan mevrouw Kamminga van de VVD.

**Mevrouw Kamminga (VVD):**

Dank u wel, voorzitter. Ik zal dan maar niet meer over de watertaxi beginnen, want dat heeft mijn buurman net al gedaan. Ik dank beide bewindspersonen voor de beantwoording.

We zien duidelijk een veelvoud aan onderwerpen. Daarbij zijn de sleutelwoorden, in ieder geval voor de VVD, «een balans daartussen vinden». Dat hoor ik ook echt terug in de beantwoording van beide bewindspersonen.

Het is ook goed om te horen dat de Minister voor Natuur en Stikstof het bestuurlijk overleg belangrijk vindt en dat daar alle stakeholders bij zitten.



Ik ondersteun ook het betoog dat we beter met veel draagvlak wat langzamer vooruit kunnen dan snel vooruit terwijl we het draagvlak verliezen.

Ik wil ook nog eventjes een woord van dank uitspreken omdat de Ministers de garnalenvisserij als essentieel onderdeel zien van de Wadden, dat er gewoon bij hoort. Daar ben ik blij mee, want die hebben het moeilijk. Het is goed dat ze snel duidelijkheid krijgen. Ik ben dus heel erg nieuwsgierig wat Minister Adema daarover gaat zeggen in zijn perspectiefvisie. Die is namelijk hard nodig.

**De voorzitter:**

U heeft toch nog een interruptie van de heer De Groot van D66.

**De heer Tjeerd de Groot (D66):**

Die balans komt de hele tijd voor als een soort toverwoord, maar de hoofddoelstelling van het beleidskader is natuur. Dat is niet voor niets. Die natuur gaat elk jaar achteruit, blijkt uit de wetenschappelijke rapporten. Is de VVD het dan met D66 eens dat we, als we die balans zo belangrijk vinden, eigenlijk veel meer aan natuurbescherming moeten doen dan we nu doen?

**Mevrouw Kamminga (VVD):**

Dat is een hele generieke vraag, want het ligt er maar net aan. Ik vind gewoon dat je de belangen altijd op het moment moet wegen. Het kan in sommige gebieden zo zijn. Met betrekking tot sommige onderwerpen heb ik gezegd: we laten de balans iets meer doorslaan naar natuur. Bij sommige onderwerpen kan dat zijn: we kiezen hier nu meer voor een bepaald leefbaarheidsbelang of economisch belang, omdat dat voor de bewoners belangrijk is. Die generieke vraag kun je dus niet zo stellen. Maar zeker, het zou wat de VVD betreft zelfs zo kunnen zijn dat je in sommige gebieden misschien juist iets meer voor de natuur kiest.

**De voorzitter:**

De heer Van Dijk namens NSC.

**De heer Olger van Dijk (NSC):**

Dank, voorzitter. Ook van mijn kant dank voor de uitgebreide beantwoording van de beide Ministers. Ik ben zeker enigszins gerustgesteld door de beantwoording van Minister van der Wal en, om bij het vorige aan te sluiten, door hoe zij zegt dat er nu iets meer aandacht voor natuur mag zijn om de balans weer goed te krijgen. Ook heeft ze in ieder geval bij mij de zorgen kunnen wegnemen wat betreft de UNESCO-status. Dus dank daarvoor. Ik ben ook blij met de toezegging van de Minister van IenW om nog eens goed te kijken naar de dynamiek in de systematiek tussen het zoet en zout water, wat echt relevant is als je kijkt naar de gevolgen van klimaatverandering voor de Waddenzee en de voedselvoorziening voor de vogels.

Voor mij resteert eigenlijk toch ook één punt, maar daar zit ik misschien toch net wat anders in dan de heer De Groot. Dat is de openbaarvervoerstatus van de Waddenveren. Ik vind dat punt namelijk wel heel interessant. Ik vind het nu wat vroeg voor een hele principiële uitspraak. Ik zou het toch nog één keer heel duidelijk willen hebben. Volgens mij heeft de Minister al gezegd dat hij nog komt met de voor- en nadelen van die status. Ik proefde wel wat meer de nadelen, zeg ik heel eerlijk richting de Minister. Ik zou ook de voordelen wat meer in kaart willen hebben. Ik heb daar nog één suggestie bij. Ik hoop dat die kan worden meegenomen in dat overzicht. Het zal u misschien niet verbazen, maar ik zie namelijk wel de mogelijkheid dat de provincie Friesland dit wellicht op termijn zou kunnen aanbieden. Dan kun je namelijk een combinatie krijgen met het vervoer in Friesland zelf.

De heer De Hoop en ik hebben vandaag een initiatiefwetsvoorstel aangekondigd om Friesland de mogelijkheid te bieden om weer een ov-bedrijf in handen te nemen. Ik zie al mensen die weer terugverlangen naar de Friese Autobus Maatschappij. Nou, zover is het voor mij nog niet, zal ik maar zeggen. Maar een mogelijkheid zou natuurlijk wel kunnen zijn dat je als je die openbaarvervoerstatus toekent...

**De voorzitter:**

Uw vraag is duidelijk. Hoe mooi ik het voorbeeld ook vind, u bent echt door uw tijd heen.

**De heer Olger van Dijk (NSC):**

Mijn suggestie zou zijn om dat nog toe te voegen. Zou de Minister dat mee willen nemen? Ja? Dank.

**De voorzitter:**

Dat neemt de Minister vast mee. Dan gaan wij kort schorsen en dan gaan we daarna... Of kunnen we gelijk door? Ja? Dat is helemaal fantastisch. Dan gaan we door naar de tweede termijn van het kabinet. Ik geef als eerste het woord aan Minister Harbers

**Minister Harbers:**

Voorzitter, dank u wel. Nog even een reactie op de vraag uit de eerste termijn over de karperachtigen. Het antwoord is dat er niet alleen wordt gekeken naar karperachtige soorten – dat zijn inderdaad zoetwatervissen – maar ook naar schelpdieren die in zout water leven en zalmachtige soorten in het overgangsgebied tussen zout en zoet. Afhankelijk van de locatie van de warmtelozing leidt dit tot het juiste uitgangspunt dat gekozen moet worden om op te toetsen.

Dan vroeg de heer De Groot mij om een principiële uitspraak over het ov, en ook gewoon wat ik vind. Nou vind ik als mens heel veel, maar u vraagt mij hier altijd wat ik als Minister vind. De heer De Groot weet natuurlijk ook dat een uitspraak van mij ook weer meteen gevolgen heeft, bijvoorbeeld voor de dekking, waar ik al naar verwees. Als ik hier principieel zou zeggen «het is openbaar vervoer», dan zitten daar wel degelijk dekkingsvraagstukken aan. Maar er is een tweede reden dat hij die uitspraak niet van mij krijgt, simpelweg omdat openbaar vervoer de bevoegdheid is van de Staatssecretaris van IenW. Omdat de vraag vier, vijf weken geleden, toen we bestuurlijk overleg hadden, uitvoerig opkwam, hebben we daar de afspraak gemaakt om samen met de Staatssecretaris van IenW dit vraagstuk te bezien van alle kanten, niet alleen de negatieve maar ook de positieve. Dan komt de Staatssecretaris er bij de Kamer op terug. We zullen daar ook de suggestie van de heer Van Dijk bij betrekken.

**De voorzitter:**

Nou, echt heel kort dan, meneer De Groot.

**De heer Tjeerd de Groot (D66):**

Ik begrijp het antwoord van de Minister, hoor. We zitten hier natuurlijk ook een beetje in de beslotenheid van deze zaal, maar vooruit. Vindt de Minister het echt van groot belang? Het lijkt een beetje op wat de heer Van Dijk vroeg. Vindt hij dat de eilandbewoners recht hebben op zeer betaalbaar openbaar vervoer en vindt hij ook dat het nu hartstikke duur is? Dat dan misschien?

**Minister Harbers:**

Het is allemaal vragen naar de bekende weg, maar het zijn allemaal vraagstukken waar de Staatssecretaris voor bevoegd is, dus daar ga ik hier niet op in.

Dan de vraag van mevrouw Chakor. Ik meende te verstaan dat zij dacht dat ik de herziening van de lozingen «broddelwerk» noemde. Dat is het niet. Ik heb «monnikenwerk» gezegd. Dat is iets heel anders. Het is juist heel gedegen en intensief. Zij vroeg of we van de 54, dus bijna 60, vergunningen een pilot kunnen maken. Nee, dat doen we niet, omdat we al geprioriteerd hebben. Er zijn 800 vergunningen bij Rijkswaterstaat. We weten welke 200 we daarvan als eerste moeten aanpakken, gelet op de KRW. We zijn volop bezig met die 200. Ik geloof dat we nu ongeveer de helft hebben gedaan. Er zijn ook lozingsvergunningen in de rest van het land waarvan ook mevrouw Chakor zeker wil dat die herzien zijn voor 2027, denk ik. Het gaat dus niet alleen om de vergunningen op de Waddenzee. Waar ze tot die 200 prioritaire behoren ten aanzien van de KRW, komen ze vanzelf al aan bod. Daarna komen overigens ook de andere 600 nog aan bod.

Dan tot slot de heer Pierik, over de watertaxi en over verder kijken of er nog meer mogelijkheden zijn. Daar kom ik bij de Kamer op terug in de kabinetsreactie op het OVV-onderzoek naar de aanvaring met de watertaxi in het Schuitengat. Die komt het komende kwartaal, het tweede kwartaal. Dus dan krijgt u niet alleen een reactie daarop, maar ook op de aanpalende vraagstukken rond de watertaxi's.

**De voorzitter:**

Dan gaan we door naar de Minister voor Natuur en Stikstof. Het woord is aan mevrouw Van der Wal.

**Minister Van der Wal:**

Dank u wel, voorzitter. Ik heb nog drie vragen van de heer De Groot. We zijn het er, denk ik, allemaal van harte mee eens dat we de vissers niet aan het lijntje moeten houden. Natuurlijk. Ik denk dat iedere visser die we deze vraag zouden stellen, hetzelfde zou zeggen, want we vragen investeringen. Dan wil je weten of je die kunt terugverdienen. Dus «aan het lijntje houden» is voor geen enkele ondernemer een fijn uitgangspunt. Volgens mij delen we dat. En daarom is het zo ongelofelijk belangrijk dat collega Adema aan dat perspectief werkt, zodat dat perspectief er ook is en je ook weet waar we naartoe gaan, wetende dat je een investering doet. Waar ik mee bezig ben, is de vergunning. De heer De Groot weet heel goed hoe het werkt met Wnb-vergunningen, ook ten aanzien van je rol als bevoegd gezag. Ik heb gezegd dat de gedoogbeschikking voor de garnalenvisserij tot 1 januari 2025 geldt. Ik heb daarmee ruimte gegeven aan de sector om de vereiste stikstofoets in te vullen. Het is niet mijn intentie om na 1 januari 2025 nog langer te gedogen, want ik kan ook alleen maar gedogen als er zicht is op vergunningverlening. Wat ik daar nog aan toe kan voegen, is dat het altijd een tijdelijke vergunning is, voor enkele jaren. Dus mocht dat perspectief weer nieuwe inzichten geven ... Zo verhoudt zich dat tot elkaar.

**De voorzitter:**

Een heel korte vraag, meneer De Groot.

**De heer Tjeerd de Groot (D66):**

Het punt is dat die vissers in die gedoogperiodes al investeren en op kosten worden gejaagd. Dan moet u straks een negatieve boodschap afgeven als: vanwege de bodemberoering is het toch heel moeilijk om die vergunningen af te geven. Dan weet je al wat er gebeurt. Dan zit hier de hele publieke tribune vol vissers en dan kan je ze nog niet eens ongelijk geven. En wat gaat u dan doen, Minister? Ja, dan toch maar even uitstellen en gedogen. De oproep is om dat te doorbreken door gewoon het eerlijke verhaal te vertellen.

**De voorzitter:**

Het is duidelijk. Minister van der Wal.

**Minister Van der Wal:**

We gaan niet langer gedogen. Dit is al heel lang duidelijk. Dat heeft te maken met de levertermijnen. Het is de keuze van de ondernemer zelf of hij de investering wel of niet doet. De bodemberoering maakt onderdeel uit van de passende beoordeling waar we om vragen. Dat totaalpakket, de investering versus de vergunningverlening versus de passende beoordeling, is een afweging voor de initiatiefnemer of degene die de vergunning aanvraagt zelf. Wij ondersteunen daarbij en we helpen daarbij, maar er zit wel een deadline aan – dat is de gedoogperiode – van 1 januari 2025.

**De voorzitter:**

Gaat u verder met uw beantwoording.

**Minister Van der Wal:**

Dan is er nog de vraag van mevrouw Chakor. Even kijken. Ik ga even terug naar mijn eigen aantekeningen. O ja. Het SodM – dat wil ik nog eens benadrukken, want misschien heb ik in mijn eerste termijn onvoldoende gedaan – is specifiek gericht op de mijnbouwwetgeving. Dat wil ik nog wel heel even benadrukken. Ik heb mijn besluit over de Wnb-vergunning ten aanzien van Ternaard genomen in mijn rol als bevoegd gezag. Dat heb ik neergelegd bij de Staatssecretaris. Hij is de rijkscoördinator en het is aan hem hoe hij verder invulling geeft aan het proces van openbaarmaking et cetera, et cetera. Ik kan daar verder niet op ingaan.

Tot slot de vraag van het lid Kostić van de Partij voor de Dieren of we willen stoppen met verslechterende activiteiten, met drie voorbeelden. Nee, ik ga dat niet doen. Zo werkt dat niet, zeg ik tegen het lid Kostić. We toetsen simpelweg een vergunning of activiteit op effecten op de natuur. Dat doe ik in mijn rol als bevoegd gezag. Volgens mij is deze vraag een warm pleidooi voor dat beleidskader natuur, want dat gaat er nou juist voor zorgen dat we die aanvragen gaan wegen vanuit dat nieuwe kader. Dan heb je ook grondslag daarvoor, wou ik maar zeggen. Dat waren de drie vragen.

**De voorzitter:**

Dank aan beide bewindspersonen voor de beantwoordingen in de tweede termijn. Er is allereerst een tweeminutendebat aangevraagd door de heer Tjeerd de Groot van D66.

Er zijn drie toezeggingen gedaan.

- De Minister lenW zegt toe bereikbaarheidsdoelen in ogenschouw te nemen bij de uitwerking van de voortgangsrapportage van het Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021–2026, welke medio 2024 naar de Kamer komt. Dat is een toezegging aan de heer Olger van Dijk van NSC.
- De Minister van lenW zegt toe om in het Deltaplan Zoetwater dat nog voor de zomer naar de Kamer wordt gestuurd nader in te gaan op de effecten van het zoetwatertekort in het Waddengebied op de voedselvoorziening voor dieren en welke beheersmaatregelen worden genomen. Dat is ook een toezegging aan de heer Olger van Dijk.

Ik kijk nog even naar de Minister.

**Minister Harbers:**

Het is niet het deltaplan zelf, want dat hebben we al. Het is een rapportage over dat deltaplan.

**De voorzitter:**

Helder. Dank voor de toevoeging. Dan de derde toezegging, aan de heer Pierik van BBB.

- De Minister van IenW zegt toe om in de kabinetsreactie op het OVV-rapport over de aanvaring in het Schuitengat terug te komen op de mogelijkheden voor het breder inzetten van de watertaxi bij calamiteiten.

Dat waren de toezeggingen. Dan kijk ik nog één keer naar de commissie en naar de bewindspersonen om te zien of er op- en aanmerkingen zijn. Zo niet, dan zijn we mooi op tijd klaar, net voor 17.00 uur, en dan sluit ik de vergadering.

Sluiting 16.58 uur.