

Reactienota consultatie Nota van Uitgangspunten Concessies Friese Waddenveren vanaf 2029

Inleiding

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) werkt aan de aanbesteding van de concessies voor de Friese Waddenveren vanaf 2029. Door middel van een aantal stappen wordt naar deze nieuwe concessies toegewerkt: eerst een Nota van Uitgangspunten (hierna: NvU), dan een Programma van Eisen (hierna: PvE) en tot slot, na de aanbesteding, de concessies zelf.

De concept NvU heeft van 5 maart tot en met 27 mei 2024 open gestaan voor consultatie. In totaal zijn 151 consultatiereacties binnengekomen. Daarnaast heeft IenW op verzoek negen adviesbrieven ontvangen van het Omgevingsberaad Waddengebied, gemeenten, provincies en consumentenorganisaties. IenW is iedereen die een reactie heeft ingestuurd erkentelijk. De reacties geven een goed inzicht in wat voor de omgeving belangrijk is.

In deze reactienota wordt op hoofdlijnen een reflectie gegeven op de ingediende reacties. Ook wordt uitgelegd welke reacties tot wijziging van de NvU hebben geleid en op welke manier deze zijn verwerkt. Daarbij wordt de hoofdstukindeling van de NvU aangehouden. In de bijlage aan het einde van dit document wordt een overzicht van onderwerpen gegeven die (in reactie op de consultatie) in het PvE nader zullen worden uitgewerkt.

1. Inleiding

Vrijwel alle respondenten wijzen op het grote belang van goede bereikbaarheid van de eilanden. Verschillende respondenten wijzen erop dat de veerverbindingen de levensader van de eilanden zijn. De eilandbewoners zijn ervan afhankelijk, bijvoorbeeld voor het bereiken van vitale voorzieningen op het vasteland en voor de aanvoer van levensmiddelen. Ook wordt in dit verband het belang van de veerverbindingen voor de leefbaarheid op de eilanden genoemd. Meerdere respondenten vinden dat deze aspecten (bereikbaarheid, levensaderfunctie en leefbaarheid) onderbelicht zijn in de concept NvU. Daarom heeft IenW deze aspecten expliciet benoemd in de inleiding van de NvU.

De eilandgemeenten stellen voor om een Regionale Dialoog te houden over de veerdiensten in relatie tot de bredere context, om zo een betere verbinding met de Regiodeal, gemeentelijk beleid en energiebeleid te borgen. IenW zal deze suggestie meegeven aan de Rijk-regio-werkgroep die werkt aan een Routekaart voor de bereikbaarheid van het Waddengebied. Op verzoek van een respondent nemen we in de NvU op dat IenW verantwoordelijk is voor het personenvervoer tussen het vasteland en de Friese Waddeneilanden. Een respondent gaf aan dat de concessieverlening over zou moeten gaan naar de provincie Fryslân. In 2022 zijn hier al verkennende gesprekken over geweest tussen IenW en de provincie. Toen is besloten de concessieverlening niet te decentraliseren. Dit stond al in een voetnoot in de concept NvU.

Een enkele respondent geeft aan dat er geen concessies verleend zouden moeten worden, maar dat de veerverbinding aan de vrije markt moet worden overgelaten met zo min mogelijk regulering. In paragraaf 1.1.2 van de concept NvU was al beargumenteerd waarom IenW een aanbesteding van nieuwe concessies voorbereidt, in plaats van het personenvervoer over te laten aan de vrije markt.

Meerdere respondenten geven aan voor Ameland een veerverbinding te willen naar het 'TESO-model', waarbij de rederij in handen is van de eilandbewoners. Daarbij geven zij niet uitdrukkelijk aan of zij voor of tegen concessieverlening zijn. Een concessie kan in principe verleend worden aan een partij met een coöperatieve eigendomsstructuur. Daarom ziet IenW geen aanleiding om af te zien van concessieverlening. Tot slot geeft een enkele respondent aan dat de overheid de schepen in eigendom moet nemen. Het is in Nederland echter niet gebruikelijk bij concessieverlening dat de overheid de vervoersmiddelen in eigendom heeft. Deze zijn in de regel in eigendom van de concessiehouder, de vervoerder die de vervoersactiviteiten uitvoert, waarover in een concessie afspraken worden gemaakt. De concessieverlener stuurt op de kwaliteit die de concessiehouder

met deze vervoersmiddelen voor de reiziger moet leveren. IenW wil de nieuwe concessies voor de Friese Waddenveren vanaf 2029 ook op die manier inrichten.

2. Relevante kaders

2.1 Fysieke kaders

Veel consultatiereacties gaan in op de beschikbaarheid, staat en wensen rondom de productiemiddelen. Productiemiddelen zijn bijvoorbeeld de schepen, de aanleginrichtingen en de terminals. In de nieuwe Waddenverenconcessies zal per verbinding een gedetailleerde uitwerking van de beschikbare productiemiddelen worden opgenomen en de bijbehorende verdeling van verantwoordelijkheden. Medegebruik van aanleginrichtingen is in principe mogelijk, mits hier duidelijke afspraken over worden gemaakt met de toekomstige concessiehouder. Het medegebruik mag niet ten koste gaan van de goede uitvoering van de concessie.

Diverse reacties gaan in op het eigenaarschap van de productiemiddelen en de wens tot duidelijke afspraken hierover. IenW deelt deze wens en werkt samen met Rijkswaterstaat (hierna: RWS) en het Rijksvastgoedbedrijf (hierna: RVB) aan de modernisering van de afspraken over het gebruik van de walfaciliteiten. In het PvE worden deze afspraken verder uitgewerkt. De nieuwe afspraken gelden vanaf de start van de nieuwe concessies. Volgens een respondent is er ook goede afstemming nodig over de verbouwing van de haven van Terschelling die binnenkort plaatsvindt. IenW is het hiermee eens. Goede walfaciliteiten zijn noodzakelijk voor goede veerverbindingen. De concessiehouder moet met het RVB en RWS afspraken maken over het gebruik van de walinfrastructuur en het onderhoud. Dit staat ook in de NvU.

Ook is de oproep gedaan om de walinfrastructuur kosteloos beschikbaar te stellen aan de concessiehouder. Dat is niet mogelijk. De overheid moet (wettelijk) een marktconforme vergoeding in rekening brengen voor het gebruik van de walfaciliteiten. Ook wil een respondent verkennen of de huidige terminals en aanleginrichtingen nog comfortabel en toegankelijk genoeg zijn. En als dat niet zo is, kijken naar mogelijkheden om dit te verbeteren. IenW zal dit onder de aandacht brengen bij RWS, evenals de door de gemeente Harlingen gewenste vernieuwing van de veerbootterreinen.

In de consultatie is diverse malen voorgesteld om bepalingen op te nemen over de parkeervoorzieningen. IenW kan geen afspraken maken over of verplichtingen opleggen voor de parkeervoorzieningen, omdat deze geen onderdeel uitmaken van de toekomstige concessies. Het is in eerste instantie aan de eiland- en walgemeenten, provincies, het Rijksvastgoedbedrijf (hierna: RVB) en exploitanten van parkeervoorzieningen om hier afspraken over te maken. Desondanks zal IenW, zoals reeds aangegeven in de concept NvU, wel met hen in overleg treden om het gesprek hierover op gang te brengen, zodat er, buiten de concessies om, goede afspraken gemaakt kunnen worden.

Een enkele reactie vraagt om de voetgangersbruggen en wandelroutes naar de boot te overdekken. Omdat IenW denkt dat dit te duur is, wordt dit punt niet overgenomen.

Verder vraagt een enkele reactie om het aanbieden van een aparte rijstrook voor eilandbewoners. Ook is er een reactie binnenkomen die vraagt om aparte aanlegsteigers voor eilandbewoners. In de nieuwe concessies wordt het aanbieden van een aparte rijstrook voor eilanders niet verplicht. IenW is van mening dat er geen goede argumenten zijn voor aparte rijstroken of aparte aanlegsteigers voor eilandbewoners. Ongelijke behandeling of oneerlijke mededinging (als de eilandbewoners die aparte steiger voor hun onderneming gebruiken) ligt al snel op de loer.

Veel consultatiereacties gingen in op de vaargeulen en op het beleid rondom baggeren. De vaargeuldiepte en het beleid rondom baggeren worden vastgesteld in het Nationaal Water Programma en het N2000-beheerplan van de Waddenzee. IenW moet zich aan deze bepalingen houden. De NvU kan op dit punt dan ook niet aangepast worden. In de NvU staat al opgeschreven dat het Nationaal Water Programma en het N2000-beheerplan leidend zijn op dit punt. IenW heeft nauw contact met Rijkswaterstaat en het Ministerie van LNV om op de hoogte te blijven van de toekomstige ontwikkelingen. Daarnaast zijn er enkele reacties die aangeven dat de vaargeulen, en in het bijzonder de vaargeul tussen Holwert en Ameland, te allen tijde op de afgesproken breedte

en diepte moeten zijn. Dat is voor IenW nu het uitgangspunt. De beschikbaarheid van de vaargeul is immers van groot belang voor de bereikbaarheid van Ameland. De conditie van de vaargeul is echter niet alleen afhankelijk van de dimensies en baggerinspanningen, maar onder andere ook van weerscondities. Een volledige garantie dat de vaargeul ten minste de voorgeschreven onderhoudsdimensies heeft, is daarom niet te geven. De concessiehouder kan zich in dat geval beroepen op overmacht.

Ook gaan veel consultatiereacties in op de vaargeul tussen Holwert en Ameland en de MIRT¹-verkenning die wordt voorbereid. Binnen de verkenning die nu wordt voorbereid onderzoekt IenW of de verplaatsing van de veerhaven van Holwert naar Ferwert kansrijk is. Ook zal er gekeken worden naar een aantal andere oplossingen, waaronder het aanpassen van de veerdam in Holwert of het inzetten van kleinere schepen in combinatie met een andere vaargeuldimensie. Hier is nog geen besluit over genomen. Binnen de verkenning zal toegewerkt worden naar een voorkeursalternatief. In de nieuwe concessie zal rekening gehouden worden met meerdere mogelijke uitkomsten van de verkenning. Suggesties over de vaargeul zelf neemt IenW mee in deze MIRT-verkenning. Momenteel beraadt het ministerie zich en is er nog geen besluit genomen over het starten van de verkenning.

In verband met de onzekerheden rondom een mogelijke verplaatsing van de veerhaven in Holwert naar Ferwert, adviseert de provincie Fryslân IenW de optie van een noodconcessie uit te werken. In de NvU is opgenomen dat IenW een terugvaloptie zal uitwerken voor het geval de aanbesteding mislukt (als er bijvoorbeeld geen inschrijvers zijn). Eén respondent geeft in overweging om de nieuwe concessies te baseren op het huidige vervoersconcept en wijzigingsgronden op te nemen die toegepast kunnen worden zodra de uitkomsten van de MIRT-verkenning bekend zijn. In de NvU is opgenomen dat IenW dit overweegt. Dit leidt wel tot onzekerheid bij partijen die in deze concessie geïnteresseerd zijn. Uitstel van de aanbesteding tot de uitkomsten van de eventuele MIRT-verkenning bekend zijn, acht IenW niet haalbaar, omdat daarmee een tijdige aanbesteding van de nieuwe concessie in gevaar komt.

Meerdere respondenten vragen om de rollen en verantwoordelijkheden te verduidelijken met betrekking tot het onderhoud van de vaargeulen en de communicatie over de vaargeulen en vertragingen. Ook werd gevraagd om de rollen en verantwoordelijkheden te verduidelijken met betrekking tot het onderhoud van de haveninstallaties. Dit is daarom toegevoegd aan de NvU.

2.2 Juridische kaders concessieverlening

Verschillende partijen vragen aandacht voor het creëren van een gelijk speelveld en het voorkomen van belangenverstrengeling. In het bijzonder wordt de zorg geuit dat de zittende rederijen bevoordeeld worden. IenW heeft veel aandacht voor het bewaken van een gelijk speelveld en is hier in de concept NvU op ingegaan. Deze inbreng leidt daarom niet tot aanpassingen in de NvU.

Enkele respondenten spreken een voorkeur uit voor een bepaalde reder als nieuwe concessiehouder. Sommigen benadrukken dat nieuwkomers een eerlijke kans moeten krijgen, anderen geven de voorkeur voor de huidige concessiehouders. IenW begrijpt dat respondenten een voorkeur kunnen hebben voor een bepaalde reder. IenW bereidt echter een zorgvuldige aanbestedingsprocedure voor zonder vooringenomenheid over de uitkomst. IenW wil dat het beste vervoersproduct voor de reiziger wordt geleverd. In de NvU is er dus geen voorkeur uitgesproken voor wie de nieuwe concessiehouders moeten worden.

Er worden veel zorgen geuit over de baanzekerheid en de arbeidsvoorwaarden van het huidige personeel. Zo geven de Waddengemeenten aan dat het personeel van de huidige veerdiensten een baangarantie moet krijgen en dat de huidige standplaatsen gehandhaafd moeten blijven, zodat personeel niet verplaatst hoeft te worden. IenW begrijpt deze zorgen. Zoals reeds aangegeven in de concept NvU zoekt IenW met betrekking tot baangarantie aansluiting bij de wettelijke bepalingen rondom arbeidsrecht in boek 7 van het Burgerlijk Wetboek, de bepalingen in artikel 37 en 38 van de Wp2000 en artikel 7a van het Bp2000. Bij het opstellen van het PvE wordt nader

¹ Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

uitgewerkt hoe wordt omgegaan met personeel dat wel betrokken is bij de uitvoering van de concessies, maar niet formeel in dienst is van de concessiehouders.

In een aantal consultatiereacties werd verzocht om de schepen onder de Nederlandse vlag te laten varen. De juridische kaders hieromtrent worden op dit moment uitgezocht. Deze suggestie wordt meegenomen bij de ontwikkeling van het PvE.

Sommige respondenten willen dat de huidige ligplaatsen van de schepen in de nacht ongewijzigd blijven in verband met de woonplaats van het personeel. IenW begrijpt deze wens en heeft dit daarom vastgelegd in de NvU.

2.3 Kaders natuur en milieu

Uit enkele consultatiereacties blijken zorgen over de natuur in de Waddenzee. IenW herkent deze zorgen en vindt dat alle activiteit in de Waddenzee moet gebeuren met oog en zorg voor de natuur. Tegelijkertijd is bereikbaarheid van de eilanden belangrijk voor de leefbaarheid en vitaliteit. In deze concessie neemt IenW maatregelen om de natuur daar waar mogelijk te ontzien, bijvoorbeeld op het gebied van de CO₂- en stikstofuitstoot van de schepen. Ook kijkt IenW samen met RWS of er duurzamer en ecologisch vriendelijk gebaggerd kan worden. In paragraaf 4.2 is nu een aparte paragraaf opgenomen over maatregelen om de natuur te ontzien.

Verder zijn er ook suggesties gedaan op het gebied van autobeleid en het mogelijk autoluw maken van eilanden. Het wel of niet toestaan van auto's op de eilanden en parkeren in de havens is primair een verantwoordelijkheid van de eiland- en walgemeenten. IenW onderhoudt regelmatig contact met de gemeenten over ontwikkelingen op dit punt, onder andere in de Rijk-regio-werkgroep die werkt aan een Routekaart voor de bereikbaarheid van het Waddengebied. In de NvU is reeds een passage over autoluwheid opgenomen. Een enkele respondent vindt dat er in de NvU een toeristische visie op de Waddeneilanden moet worden opgenomen. IenW gaat echter niet over het toerismebeleid van de Waddeneilanden; dat is aan de eilandgemeenten zelf.

Het Omgevingsberaad Waddengebied heeft gevraagd om duidelijker de verbinding te leggen tussen de nieuwe concessies en de Routekaart Bereikbaarheid. De NvU is op dit punt uitgebreid.

De provincie Fryslân ziet graag iets opgenomen over informatieverstrekking vanuit de vervoerder richting de reizigers over de Waddenzee als Unesco Werelderfgoed. Deze aanbeveling heeft IenW niet overgenomen, omdat IenW dit niet als een kerntaak van de vervoerder ziet.

2.4 Vervoersvraag

Meerdere respondenten hebben erop gewezen dat niet alle cijfers in de tabel overeenkomen met de data die de huidige concessiehouders zelf publiceren. De tabel in de NvU is daarom hierop aangepast. Een enkeling merkt op dat de groeiprognoze voor het personenvervoer (1 á 2% stijging per jaar) discutabel is. Dit in het licht van de vergrijzende bevolking en de afnemende bereidheid van de jeugd om (weer terug) naar de Waddeneilanden te verhuizen. In de NvU is daarom opgenomen dat de groeiprognoze verder uitgewerkt zal worden in een externe studie.

3. Hoofdkeuzes inrichting nieuwe concessie

3.1 Doel nieuwe concessies

Het Consumentenplatform Waddenveren West en het Omgevingsberaad Waddengebied geven aan dat "leefbaarheid" (onderdeel van) het hoofddoel van de nieuwe concessies zou moeten zijn. Daarom heeft IenW in de inleiding van de NvU het belang van de veerverbindingen voor de leefbaarheid benoemd. IenW wil echter niet zover gaan om leefbaarheid het hoofddoel van de nieuwe concessies te maken. Leefbaarheid op de eilanden wordt immers door veel meer factoren bepaald dan alleen de veerverbinding. Daarnaast dient de veerverbinding ook andere doelen dan leefbaarheid, zoals het faciliteren van (toeristisch) bezoek aan de eilanden.

Vele respondenten brengen in voor Ameland een veerverbinding te willen naar het TESO-model, waarbij de rederij in handen is van de eilandbewoners. IenW begrijpt deze wens, maar beschouwt de keuze voor een eigendomsstructuur als onderdeel van de ondernemersvrijheid. IenW stuurt op

het beste vervoersproduct voor de reiziger en niet of de rederij een coöperatieve eigendomsstructuur heeft of niet.

Meerdere respondenten geven aan het begrip 'minimale levensaderfunctie' vaag te vinden. IenW begrijpt dat deze term tot vragen leidt. In hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4 van de NvU wordt daarom niet meer gesproken van een 'minimale levensaderfunctie', maar van een 'minimale dienstregeling' die recht doet aan de 'levensaderfunctie van de veerverbindingen'.

Vaak wordt aangegeven dat bij de hoofddoelstelling en subdoelstelling 'lokale binding' of 'regionale binding' ontbreekt. IenW vindt 'regionale binding' een term die op meerdere manieren te interpreteren is en lastig objectief te maken is. IenW staat achter een verplichting tot het leveren van *social return*. Dat betekent dat de rederijen zich moeten inspannen om een maatschappelijke bijdrage te leveren. Daarom is dat opgenomen in paragraaf 4.3.2. Daaraan is toegevoegd dat het om een regionale bijdrage moet gaan. IenW wil niet in de concessie opnemen dat rederijen uit de regio moeten komen, omdat rederijen die nog niet in de regio actief zijn dan geen eerlijke kans in de aanbesteding krijgen. Dit is in strijd met het aanbestedingsrecht. De NvU is op dit punt niet aangepast.

3.2 Aantal concessies

Verschillende partijen, waaronder de eilandgemeenten, zijn het eens met clustering van de verbindingen van en naar Terschelling en Vlieland in Waddenveren West en de verbindingen van en naar Ameland en Schiermonnikoog in Waddenveren Oost. Soms wordt gepleit voor één grote concessie voor alle vier de verbindingen. Vaker wordt de wens geuit om een afzonderlijke concessie te verlenen voor Ameland. Veel respondenten willen voor Ameland een veerverbinding volgens het 'TESO-model' waarbij de rederij in handen is van de eilandbewoners (zoals eerder genoemd). Een enkeling spreekt zich uit tegen clustering vanwege het vermoeden dat de verbinding Ameland de verbinding Schiermonnikoog sponsort. Splitsing van Waddenveren West wordt een enkele keer geopperd.

In paragraaf 3.2.3 van de NvU is uitgelegd waarom is gekozen voor één concessie voor Waddenveren Oost. Dit heeft onder andere te maken met schaalvoordelen, waaronder de mogelijkheid tot een flexibele inzet van schepen. Met deze bundeling wordt de beste synergie bereikt, bijvoorbeeld omdat er minder reserveschepen nodig zijn. Deze argumenten gelden nog steeds. Daar komt bij dat een clustering van Ameland en Schiermonnikoog een coöperatieve eigendomsstructuur niet in de weg staat. Dit is toegevoegd aan paragraaf 3.2.3. Ook is het niet ongebruikelijk om bij vervoerconcessies lijnen met veel opbrengsten te clusteren met lijnen met minder opbrengsten. Dit is toegevoegd aan paragraaf 3.2.2. Vandaar dat IenW de keuze voor één concessie voor Waddenveren Oost handhaaft.

De Waddengemeenten en enkele andere respondenten geven aan dat inschrijvers gestimuleerd zouden moeten worden om voor beide concessies in te schrijven. IenW wil dit echter niet voorschrijven of belonen in de aanbesteding, omdat dit onnodig een drempel kan opwerpen voor met name kleine partijen om in te schrijven. Eén respondent vraagt om verregaande samenwerking tussen de concessiehouder voor Waddenveren West en de concessiehouder van Waddenveren Oost. IenW ziet de voordelen van samenwerken als het bijvoorbeeld gaat om het delen van *best practices*, maar wil dit niet dwingend voorschrijven.

3.3 Looptijd concessies

Meerdere respondenten, waaronder de consumentenorganisaties, stellen voor om voor Waddenveren Oost te werken met een tijdelijke korte concessie. Als argument hiervoor wordt genoemd dat er veel onzekerheden zijn rondom de verbinding van en naar Ameland. De onzekerheden die worden genoemd zijn de eventuele MIRT-verkenning bereikbaarheid Ameland, het Natura 2000 beheerplan vanaf 2028, de mogelijke overgang naar elektrisch varen en het autobeleid van de gemeente Ameland. Dit zou eerst uitgekristalliseerd moeten zijn, voordat er een lange concessie verleend wordt. In de tussentijd kan dan doorgevaren worden met de huidige schepen. IenW begrijpt deze redenering en neemt deze optie in overweging. IenW houdt daarom de optie van een korter durende concessie Waddenveren Oost open en heeft dat toegevoegd aan de NvU.

Het OV-bureau Groningen Drenthe heeft verzocht om de nieuwe concessies in te laten gaan op de Europese wijzigingsdatum voor het openbaar vervoer (de zondag na de tweede zaterdag in december). Dit om bij wijzigingen qua timing goed aan te sluiten op aansluitend openbaar vervoer. IenW neemt dit in overweging en zal de exacte ingangsdatum uitwerken in het PvE. In de NvU is nu wel opgenomen dat wijzigingen in de dienstregeling bij voorkeur synchroon lopen met wijzigingen in de dienstregelingen van aansluitend openbaar vervoer (zie paragraaf 4.3.3).

3.4 Globale reikwijdte concessies

Er zijn veel reacties binnengekomen over het goederenvervoer. Daarbij benadrukt men het belang van goederenvervoer voor de leefbaarheid op de eilanden. Er is een integrale visie nodig op personenvervoer én goederenvervoer en het goederenvervoer moet goed geregeld zijn door dit op te nemen in de concessies. Een enkeling wijst er daarbij op dat de cabotageverordening deze mogelijkheid biedt. De cabotageverordening is Europese regelgeving op het gebied van zeevervoer binnen de Europese Unie. Sommigen vragen om de tarieven van de vracht te reguleren. Aan de andere kant wordt aangegeven dat er concurrentie mogelijk moet zijn en dat er voldoende plaats moet zijn voor concurrenten om af te meren in de veerhavens.

In de concept NvU stond al dat de concessiehouders goederen mee mogen nemen op de reguliere afvaart. In de NvU is nu verduidelijkt dat de cabotageverordening ruimte biedt om in de concessies bepalingen op te nemen over het goederenvervoer, zonder dat de concessiehouder de enige partij is die goederen mag vervoeren. IenW wil de concessiehouder verplichten om een bepaalde hoeveelheid plaatsen tot een bepaalde tijd voor de afvaart te reserveren voor goederenvervoer. IenW laat de mogelijkheid open dat de concessiehouder over de benodigde plaatsen voor goederenvervoer periodiek overleg voert met de eilandgemeenten. Gegarandeerde plaatsen voor calamiteitsvervoer van vee, zoals gevraagd in de consultatie, kunnen onderdeel zijn van deze afspraken, evenals voorrang voor vracht van supermarkten. IenW kiest er niet voor om in te grijpen in de tarieven voor goederenvervoer, omdat dat tegenstrijdig zou zijn met landelijk beleid. Het afstemmen van vrachtvervoer tussen bedrijven onderling, zoals een enkele keer is geadviseerd, valt buiten de scope van de concessies.

Een enkeling adviseert om personenvervoer en goederenvervoer te scheiden en goederen 's nachts te vervoeren. In het belang van de leefbaarheid op de eilanden wil IenW ook goederenvervoer overdag toestaan. In de concept NvU stond al dat het belangrijk is om op het gebied van walfaciliteiten en venstertijden voldoende ruimte te bieden aan andere goederenvervoerders, zodat de vrije markt hier zijn werk kan doen.

De provincie Fryslân en het Consumentenplatform Waddenveren Oost geven aan dat goederenvervoer niet ten koste mag gaan van personenvervoer. In de NvU is in paragraaf 4.1.1 daarom aangegeven dat de minimale dienstregeling rekening moet houden met de benodigde capaciteit voor goederenvervoer.

Het uitgangspunt in de concept NvU om interinsulair vervoer tussen Vlieland en Terschelling niet op te nemen in de concessie heeft tot veel reacties geleid. Veel respondenten roepen op om het interinsulair vervoer in stand te houden en dit vast te leggen in de concessie. Men wijst in dat verband vooral op het grote belang van interinsulair vervoer voor de leefbaarheid op Vlieland, onder andere vanwege het leerlingenvoer naar Terschelling. IenW is overtuigd van het grote belang van interinsulair vervoer, maar wil dit niet als een verplichte taak opleggen aan de concessiehouder. IenW ziet het in stand houden van het interinsulair vervoer niet als Rijkstaak, omdat de Rijkstaak is afgebakend tot het vervoer tussen de eilanden en het vasteland. Op dit moment organiseren en bekostigen de eilandgemeenten de scholierenboot in overleg met de concessiehouder of watertaxibedrijven. Daarnaast zou het verplichten van (onrendabel) interinsulair vervoer de kosten van de concessie en daarmee de tarieven voor alle reizigers opdrijven. IenW kiest hier niet voor. IenW begrijpt dat het niet opnemen van het interinsulair vervoer in de concessie voor sommige respondenten teleurstellend is.

De watertaxi's vormen een belangrijke aanvulling op de veerdiensten in het bereikbaar houden van de eilanden. Veel respondenten, waaronder de eilandgemeenten, geven aan dat het huidige

aanbod van watertaxi's onvoldoende is. Men ziet graag dat er een oplossing gevonden wordt, bijvoorbeeld door de watertaxi's op te nemen in de concessies. Zoals aangegeven in de concept NvU lijkt het, gelet op het type dienst, gericht op vervoer van maximaal twaalf personen, op dit moment niet voor de hand liggend om watertaxi's op te nemen in de nieuwe concessies. De concessies zouden een alleenrecht met zich meebrengen. Dat zou de concurrentie tussen verschillende watertaxiondernemers onnodig verstoren. IenW zoekt naar een andere oplossing, in overleg met Rijkswaterstaat en de eilandgemeenten. Dit is toegevoegd aan de NvU.

De eilandgemeenten en andere respondenten geven aan dat in het PvE vereisten moeten worden opgenomen voor calamiteiten. IenW is het daarmee eens. Het woord "wenselijk" is in de NvU vervangen door "noodzakelijk".

De eilandgemeenten en de provincie Fryslân verzoeken IenW om in de concessie afspraken tussen de concessiehouder en de veiligheidsregio op te nemen. Eén respondent vraagt om 's nachts een veerboot af te laten meren op de eilanden. IenW vindt het ook belangrijk dat er goede afspraken worden gemaakt tussen de concessiehouder en de veiligheidsregio en zo nodig de KNRM. De concessie zal dan ook voorschrijven dat de concessiehouder deze afspraken maakt. De NvU is hierop aangepast. De afspraken zelf zijn niet statisch en moeten snel aangepast kunnen worden. Deze worden dan ook niet opgenomen in de concessie.

4. Speerpunten concessies

Een aantal keer is opgemerkt dat de uitgangspunten te algemeen zijn en nader gespecificeerd moeten worden. Over het algemeen geldt dat een nadere uitwerking van de NvU volgt in het PvE.

4.1 Betrouwbaar, frequent en structureel

Veel consultatiereacties gingen in op de dienstregeling van de veerverbindingen. Deze reacties gingen onder andere over de frequentie, betrouwbaarheid en capaciteit. Er is regelmatig opgemerkt dat de capaciteit op de sneldienst van en naar Ameland niet voldoende is. Ook werd meermaals gevraagd hoe wordt omgegaan met de eventueel benodigde extra afvaarten bovenop de basisdienstregeling. In het PvE zal de minimale (globale) dienstregeling per verbinding, inclusief de reguliere veerdienst en de sneldienst, nader worden uitgewerkt. Er wordt per verbinding een basisdienstregeling opgenomen. Daarnaast wordt er in het PvE een uitwerking gegeven aan de afspraken over extra vervoer, wanneer dit vanuit de vervoervraag moet. Extra vervoer wordt gebaseerd op wat er *per dag* aan vraag nodig is, niet *per afvaart*. De minimale dienstregeling moet ook rekening houden met de benodigde capaciteit voor goederenvervoer. Voor het bepalen van de minimale dienstregeling zal een extern onderzoek worden uitgevoerd, waarbij de meest recente inzichten en de behoeften van reizigers zullen worden betrokken.

De punctualiteit van de diensten kwam ook vaak aan de orde. De punctualiteit van de veerdiensten zou niet alleen moeten worden gebaseerd op vertrektijd, maar ook op aankomsttijd. In het PvE worden afspraken gemaakt over percentages rond punctualiteit (vertraging en uitval). Indien dit praktisch haalbaar blijkt, wordt de definitie van vertraging niet alleen gebaseerd op de vertrektijd, maar ook op de aankomsttijd en gerapporteerd per verbinding en type dienst. Dit is ook belangrijk voor een overstap op aansluitend openbaar vervoer.

Ook werd vaak gepleit voor het opnemen van watertaxi's en nachtvaren in de concessies. Zoals eerder aangegeven vallen de watertaxi's buiten de scope van de concessie. Daarnaast is het onwaarschijnlijk dat nachtvaren zal worden voorgeschreven in de nieuwe concessies. Dit is ook niet het geval in de huidige concessies, vanwege de lage vervoersvraag 's nachts. Zoals in de NvU staat, zal er altijd een behoefte blijven om op specifieke tijdstippen (anders dan de dienstregeling) op aanvraag en tegen betaling ('s nachts) overgezet te worden. Momenteel zijn er diverse watertaxi-ondernemers die hier op inspringen. Watertaxi-ondernemers kunnen ook in de nieuwe concessies inspringen op de vraag naar vervoer in de nacht.

Meerdere respondenten geven aan dat Ameland 24 uur per dag bereikbaar moet zijn. IenW begrijpt deze wens, maar nachtelijke bereikbaarheid hoeft niet door de veerverbindingen alleen te worden gerealiseerd. Daarin speelt ook de inzet van de KNRM, een helikopter voor medische

noodgevallen en de watertaxi een rol. IenW neemt 24/7 bereikbaarheid daarom niet op als doel van de veerverbinding.

Verder gingen meerdere reacties in op de vraag wat overmacht is en wat er dan gebeurt. Zoals aangegeven in de NvU zal in het PvE zowel de procedure van overmacht als de procedure voor het beoordelen van overmachtsmeldingen nader worden beschreven en waar nodig verder worden verbeterd.

De eilandgemeenten geven aan dat in het PvE vereisten moeten worden opgenomen voor ziekenvervoer en lijkauto's. IenW is het daar mee eens. Dit was ook al opgenomen in de concept NvU (voorrang voor hulpdiensten, rampbestrijdingsdiensten en rouwauto's). De NvU wordt daarom op dit punt niet verder aangepast.

Verder gingen veel consultatiereacties in op gereserveerde (auto)plekken voor eilandbewoners. In de NvU stond al dat de concessiehouder de kans op een vervoersbewijs voor eilandbewoners op drukke dagen moet vergroten. IenW heeft nu in de NvU opgenomen dat tot een bepaald tijdstip voor de afvaart een aantal autoplekken gereserveerd moeten zijn voor eilandbewoners. Dit zal in het PvE verder worden uitgewerkt. Dit vraagt om een balans met de financiële uitgangspunten van de concessie en het moet ook operationeel haalbaar zijn. Deze bepaling geldt mogelijk alleen voor auto-overzettingen, omdat voor personen kort voor vertrek vrijwel altijd nog ruimte is op de veerboten. De bepalingen rondom calamiteiten blijven onverminderd van kracht.

Om de uitval van schepen op te kunnen vangen in de dienstregeling, is in de consultatie gevraagd om per verbinding een reserveschip aan te houden. In reactie hierop heeft IenW in de NvU geschreven dat de concessiehouder *per concessie één* reserveschip aan moet houden. Een reserveschip *per verbinding* is financieel niet haalbaar. Een reserveschip per concessie biedt flexibiliteit om uitgevallen schepen per regio (West en Oost) op te kunnen vangen. Dit is ook een belangrijke overweging voor IenW om opnieuw twee concessies te gunnen. IenW legt geen verplichting op om voor de sneldiensten een reserveschip aan te houden. Bij uitval van sneldiensten hebben reizigers de mogelijkheid om van de reguliere veerdienst gebruik te maken.

Sommige reacties gingen over de eisen die aan de schepen gesteld moeten worden. Omdat de Waddenzee een uniek gebied is, vraagt IenW om schepen die voor dit gebied geschikt zijn. Bij een overgang naar een nieuwe concessiehouder moeten de schepen overgenomen worden. IenW vindt verder dat de schepen ingezet moeten kunnen worden onder alle weersomstandigheden. Dit is nu toegevoegd aan de NvU. In het PvE zal IenW hier specifieke eisen over opnemen. IenW gaat niet het uiterlijk van de schepen voor schrijven of dat de schepen in Nederland gebouwd moeten worden. IenW stuurt op de kwaliteit die de schepen moeten leveren, niet hoe ze eruit zien of door wie ze gebouwd zijn.

Een paar keer wordt gepleit voor afschaffing van de reserveringsplicht. De ervaring van IenW is echter dat veel passagiers de mogelijkheid om te reserveren waarderen, omdat zij daarmee verzekerd zijn van een plek aan boord op het door hen geboekte tijdstip. Het moet voor passagiers mogelijk blijven om zonder reservering naar de haven komen, maar passagiers hebben dan geen garantie dat ze aan boord kunnen.

Een enkeling adviseert om de reizigersrechten bij vertraging en uitval op te nemen in de NvU en in het PvE aanvullende eisen op te nemen ten opzichte van Europese bepalingen. IenW kiest er echter voor om aan te blijven sluiten bij de Europese bepalingen op dit punt (zie paragraaf 2.2).

4.2 Toekomstbestendig

Er zijn veel reacties binnengekomen op het verduurzamen van de Waddenveren en de plannen om de schepen elektrisch te laten varen. Het betreft zowel positieve reacties als zorgen op dit punt. IenW werkt aan doelstellingen die moeten leiden tot het verduurzamen van de schepen. Hierbij kijkt IenW ook naar de techniek en of IenW deze gaat voorschrijven. IenW zal in ieder geval uitstootdoelen gaan stellen. Of IenW ook een techniek gaat voorschrijven, is op dit moment nog niet beslist. Omdat elektrificatie de meest kansrijke optie lijkt, inventariseert IenW op dit moment per vaarverbinding wat er nodig is om de veren te elektrificeren. Hierbij worden ook de

mogelijkheden bezien om elektrificatie vanaf de start van de concessie mogelijk te maken. IenW kijkt onder andere naar de kosten, verantwoordelijkheden, effecten op de leefbaarheid en betrouwbaarheid. Ook kijkt IenW naar de energie-infrastructuur die hiervoor aangelegd moet worden en wanneer aansluitingen en transportcapaciteit gegarandeerd kunnen worden. Dit gebeurt in overleg met de provincie Fryslân, de eilandgemeenten en de netbeheerder. De provincie Fryslân is bekend met de wens van onder andere een respondent om in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat voorrang te geven aan aansluitingen voor de Friese Waddenveren.

In de consultatie is aandacht gevraagd voor de veiligheid bij elektrisch varen. Veiligheid is altijd een randvoorwaarde voor het varen, of dit nu elektrisch is of niet. Daarom is de veiligheid van elektrisch varen niet afzonderlijk in de NvU benoemd. Ook is de vraag gesteld of de reductiedoelstellingen ook gelden voor het reserveschip, mede omdat ouder materieel ingezet zou kunnen worden als reserveschip. In de NvU heeft IenW duidelijker gemaakt dat verduurzaming van het reserveschip gewenst is, maar niet wordt verplicht.

Wat betreft laadinfrastructuur blijkt uit het rapport *Duurzame Waddenveren* van Damen² dat waarschijnlijk laadinfrastructuur op Vlieland, Terschelling en Ameland gerealiseerd moet worden wanneer besloten wordt tot elektrificatie. Op de verbinding Lauwersoog-Schiermonnikoog is een aansluiting in alleen Lauwersoog voldoende. Hier is echter nog geen besluit over genomen. Het realiseren van het opwekken van energie, een enkele keer genoemd, valt buiten de scope van de concessie.

Verder zijn er enkele reacties binnengekomen over de maatregelen ten aanzien van de natuur. Op het gebied van kleinere schepen onderzoekt IenW op dit moment samen met Rijkswaterstaat de voor- en nadelen hiervan. Dit onderzoek wordt nu in de NvU genoemd. De uitkomsten hiervan zullen verwerkt worden in het PvE. Naar aanleiding van de consultatiereacties die vroegen om duidelijker op te schrijven wat de maatregelen op het gebied van natuur en stikstof zullen zijn, is in de NvU hier nu een aparte paragraaf over opgenomen. Ook zal IenW in het PvE ingaan op de exacte eisen voor wat betreft schadelijke emissies.

Tot slot geven veel respondenten aan dat (verdere) verduurzaming niet tot hogere tarieven voor de reiziger mag leiden. Op het gebied van duurzaamheid heeft IenW zich te verhouden tot de kaders die in paragraaf 2.3 zijn genoemd. Duurzaamheidsambities moeten worden gewogen in relatie tot de andere uitgangspunten in de concessies.

4.3 Prettige reisbeleving

Veiligheid

Een veelgehoorde reactie is dat de veerverbindingen veilig moeten zijn. Veiligheid zal dan ook conform de wens van de eilandgemeenten een aparte passage krijgen in het PvE. Veel respondenten vragen daarbij aandacht voor de veiligheid op de autodekken. Ze geven aan dat er zo weinig ruimte is tussen de auto's dat passagiers niet goed uit kunnen stappen. Dit signaal zal worden meegenomen bij het specificeren van de veiligheidseisen in het PvE. Ook vraagt een aantal reacties om aandacht voor de brandveiligheid. IenW erkent het belang hiervan en zal in het PvE eisen over brandveiligheid opnemen. In de NvU is expliciet aangegeven dat dat in het PvE zal gebeuren.

Eén reactie vraagt om een verbod op het vervoer van chemische stoffen en vuurwerk op de veerdienst. Het vervoer van chemische stoffen is in het belang van de eilanden, denk bijvoorbeeld aan brandstof. Het is wel belangrijk dat het veilig gebeurt. Daarom is in de NvU opgenomen dat de rederijen zich moeten houden aan de wet- en regelgeving hieromtrent en dat in het PvE mogelijk aanvullende bepalingen zullen worden opgenomen.

Eén respondent heeft zorgen geuit over de classificering van de huidige schepen. Naar aanleiding hiervan is navraag gedaan bij de ILT. De ILT heeft aangegeven de zorgen van de respondent niet te delen. Er is daarom geen aanleiding om hier specifiek iets over op te nemen in de NvU.

² Bijlage bij Kamerstuk 23 645, nr. 809.

Met betrekking tot de vereisten aan de bemanning wordt gevraagd een verwijzing naar de Binnenvaartregeling op te nemen. Daarin staat de opleiding Zoute Veren genoemd. IenW neemt deze aanbeveling gedeeltelijk over. In de Binnenvaartregeling worden verschillende bekwaamheidseisen genoemd, en niet alleen de opleiding Zoute Veren. Aan de NvU is toegevoegd dat personeel aantoonbaar voldoende ervaring moet hebben op de Waddenzee of daarmee vergelijkbare wateren.

Toegankelijkheid, personeel, comfort en bagage

Een aantal consultatiereacties ging in op de toegankelijkheid van de veerdiensten en walfaciliteiten, zowel fysiek als digitaal. Een enkeling vraagt aandacht voor de hulp van personeel aan visueel beperkten. IenW ziet een toegankelijke reis voor reizigers als één van de basisvoorzieningen. In het PvE zullen daarom bepalingen worden uitgewerkt over de toegankelijkheid. Waar mogelijk wordt aangesloten bij de afspraken in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032³, zoals geadviseerd door het Consumentenplatform Waddenveren West.

Ook werd ingegaan op onder andere de kwalificaties en dienstverlening van het personeel van de veerdiensten. Meermaals kwam de vraag of de Duitse taal kan worden toegevoegd als taaleis voor personeel met klantcontact en de provincie Fryslân vroeg om passieve beheersing van de Friese taal. In het PvE zullen bepalingen met betrekking tot personeel verder worden uitgewerkt. In de NvU is nu toegevoegd dat het personeel met klantcontact bij voorkeur de Friese taal ten minste passief beheerst. Voor de concessie Waddenveren Oost spreekt het personeel met klantcontact bij voorkeur ook Duits (B1-niveau). Er is ook gevraagd of personeel dat in contact staat met klanten kan volstaan met beheersing van Nederlands óf Engels, in plaats van beide talen. In de NvU blijft staan dat het personeel dat in contact staat met klanten de Nederlandse én Engelse taal machtig moet zijn. IenW vindt het namelijk niet wenselijk als personeel dat in contact staat met klanten de Nederlandse taal niet machtig is.

Ook ging een aantal reacties in op de horecafaciliteiten van de veerdiensten. In het PvE zullen afspraken worden opgenomen over de horecafaciliteiten bij de wachtruimtes aan de wal en op de reguliere veerdienst. De horeca wordt niet verplicht op de sneldienst, wegens de korte duur van de deze dienst. Verder is in de NvU toegevoegd dat de horeca naast betaalbare en gezonde producten, bij voorkeur ook duurzame producten moet aanbieden.

Diverse respondenten hebben gevraagd om eisen te stellen aan comfort en voorzieningen. IenW zal deze eisen voor comfort en voorzieningen in het PvE opnemen. IenW vindt de digitale en fysieke toegankelijkheid van de schepen en de wal belangrijk en zal de eisen hiervoor ook in het PvE stellen. Dat is expliciet in de NvU opgenomen. Tot slot zal in het PvE verder worden ingegaan op de mogelijkheden rondom het vervoeren van fietsen. Een aparte toegang voor het in- en ontschepen van fietsen, zoals eenmaal voorgesteld is, wil IenW niet verplichten. Dit zou namelijk een grootschalige aanpassing van de schepen vergen. Dat is te duur.

Sommigen zien graag dat honden apart vervoerd worden. Eventuele voorschriften voor het vervoer van huisdieren zullen in het PvE nader uitgewerkt worden.

In een paar reacties wordt aangegeven dat er voldoende zitplaatsen moeten zijn. Eenmaal wordt voorgesteld om de zitplaatsen buiten daarbij niet mee te tellen. IenW erkent dat het prettig is als er voor alle passagiers binnen een zitplaats is, maar wil dit niet als eis stellen, omdat dit de capaciteit van de veerboten sterk vermindert. Dat kan ertoe leiden dat er passagiers niet meekunnen, ook op dagen dat het weer geschikt is om buiten te zitten.

Een enkeling adviseert de klanttevredenheid net als de prestatie-indicatoren te meten per veerdienst en niet per concessie en bij voorkeur onderscheid te maken tussen de reguliere veerdienst en de sneldienst. Het Consumentenplatform Waddenveren West vraagt om een uitsplitsing naar eilandbewoners en bezoekers. Dit alles wordt uitgewerkt in het PvE.

³ [Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 Eindversie | Rapport | Rijksoverheid.nl](#).

Tot slot is aangedragen om in de concessie oog te hebben voor bagagevervoer en de mogelijkheden om dit te verbeteren. In de concept NvU was al aangegeven dat passagiers bagage veilig in de bagagewagens moeten kunnen plaatsen en dat er voldoende ruimte moet zijn voor bagage aan boord. IenW wil niet verplichten dat de concessiehouder deur-tot-deur bagagevervoer faciliteert, omdat dit niet tot de doelstellingen van de concessie behoort. De concessiehouder moet wel meewerken aan initiatieven van derden. In het PvE wordt een nadere uitwerking gegeven aan het bagagevervoer en de mogelijkheden om dit te verbeteren.

Ketenreis

Veel respondenten willen dat de dienstregeling van de Friese Waddenveren en het regionale en nationale openbaar vervoer goed op elkaar afgestemd worden. IenW is het daar mee eens. In de nieuwe concessies zullen daarom afspraken worden gemaakt over de afstemming van dienstregelingen van de concessiehouder op de dienstregelingen van het aansluitende openbaar vervoer. Een afspraak waar bijvoorbeeld aan wordt gedacht is dat de concessiehouder bij het maken en uitvoeren van de dienstregeling of bij wijzigingen in de dienstregeling (bijvoorbeeld bij extra afvaarten) moet overleggen met aangrenzende vervoerders. Deze thema's worden in het PvE nader uitgewerkt.

In de NvU is op verzoek van het provincie Groningen en het OV-bureau Groningen Drenthe opgenomen dat wijzigingen in de dienstregeling bij voorkeur synchroon lopen met wijzigingen in de dienstregelingen van aansluitend openbaar vervoer.

Reisinformatie en ticketing

Vaak is het belang van goede reisinformatie benadrukt. IenW zal daarom in het PvE concreet invullen hoe goede reisinformatie wordt geregeld. Reisinformatie in het Fries wil IenW niet voorschrijven. Reisinformatie in het Duits wordt alleen verplicht voor Waddenveren Oost.

Een belangrijk aandachtspunt daarbij is het delen van data. Afspraken hierover hangen af van welke gegevens precies beschikbaar komen en voor wie. De uitwerking moet getoetst worden op de Algemene Verordening Gegevensbescherming (hierna: AVG), en de gevolgen voor de concessiehouder.

De concessiehouder wordt verplicht nader te bepalen informatie over reizigersaantallen te delen met de concessieverlener. De concessieverlener kan deze informatie gebruiken om beleid te formuleren en kan deze data beschikbaar stellen voor derden zoals gemeenten, ondernemers op de Waddeneilanden en marketingorganisaties. Een aantal respondenten geeft aan dat tickets eenvoudig te boeken moeten zijn. IenW is het daar mee eens. Dit stond ook in de concept NvU. De NvU is hier niet op aangepast. Tot slot is aan de NvU toegevoegd dat de concessiehouder actieve medewerking verleent aan het innen van de toeristenbelasting.

4.4 Betaalbaar en beheersbaar

Verscheidene respondenten vroegen naar overmacht en de beheersing van de dienstregeling bij slecht weer. In het PvE zullen overmachtsbepalingen worden opgenomen. Uitgangspunt is dat de rederij bij overmacht niet wordt afgerekend op vertraging en/of uitval. Wel moeten de schepen in principe kunnen varen onder alle weersomstandigheden. De eisen aan schepen worden in het PvE nader uitgewerkt.

Er is gevraagd om Nederlands als voertaal voor het concessiebeheer. IenW vindt dit een redelijke eis, die het concessiebeheer ten goede komt. In de NvU is daarom opgenomen dat Nederlands de voertaal is voor communicatie tussen de concessieverlener, concessiehouders en andere belanghebbenden.

Sommige respondenten geven aan dat de Rijksoverheid dichter betrokken moet zijn bij de eilandbewoners. Er zijn veel reacties binnengekomen met de wens om meer betrokkenheid en inspraak van de belanghebbenden. De belanghebbenden variëren: het gaat om inspraak voor eilandbesturen (colleges en gemeenteraden), consumentenorganisaties, VVV's, burgers, bedrijven en werknemers. Sommigen willen participatie van belanghebbenden bij de totstandkoming van de

concessies (daar wordt op ingegaan in paragraaf 6.1). Anderen vragen juist om inspraak gedurende de nieuwe concessieperiode.

In de huidige concessies hebben de gemeenten, provincies en consumentenorganisaties een adviserende stem richting de concessiehouders bij het vaststellen van de dienstregeling en andere onderdelen van het jaarlijkse vervoerplan. De eilandgemeenten geven aan sterker betrokken te willen worden, bijvoorbeeld met een bindend adviesrecht richting het ministerie. IenW begrijpt deze wens, maar wil niet afdoen aan de bestaande beslissingsbevoegdheden van de concessieverlener. Daarnaast heeft de Tweede Kamer al controlerende bevoegdheden. Daarom wil IenW op dit punt geen bindend adviesrecht richting het ministerie inrichten, maar wel kijken naar een adviesrol voor de decentrale overheden en consumentenorganisaties richting IenW.

IenW houdt rekening met een oproep om het *comply or explain*-principe van het huidige vervoerplanproces te handhaven. Dat betekent dat de concessiehouder aanbevelingen naast zich neer kan leggen, mits dit goed onderbouwd wordt. De NvU is op dit punt aangepast.

Een ander veelgehoord geluid is dat gemeenteraadsleden en andere eilandbewoners zich onvoldoende vertegenwoordigd en gehoord voelen. Sommigen opperen dat er een nieuw (arbitrage)orgaan opgericht moet worden. IenW wil daarom met de colleges in gesprek om te bespreken of het vervoerplanproces zo ingericht kan worden dat colleges hun inbreng kunnen afstemmen met de gemeenteraden. Daarnaast wil IenW in gesprek gaan met de consumentenorganisaties over de samenstelling van de platforms en het mandaat van de achterban. Beide aanpassingen zijn opgenomen in de NvU.

5. Financieel kader

5.1 Budgetneutraal als uitgangspunt

Een aantal respondenten, waaronder het Omgevingsberaad Waddengebied en de eilandgemeenten, heeft gevraagd om budgetneutraliteit als uitgangspunt los te laten en om bijvoorbeeld met een jaarlijkse exploitatiesubsidie lagere tarieven mogelijk te maken. Dat is voor IenW niet mogelijk. IenW heeft zich te verhouden tot de financiële kaders op de begroting. Op dit moment zijn er geen middelen op de begroting beschikbaar om een exploitatiesubsidie voor de twee nieuwe concessies mogelijk te maken. Daarom handhaaft IenW budgetneutraliteit als uitgangspunt.

5.2 Overige financiële uitgangspunten

Vrijwel alle respondenten willen een betaalbare overtocht. Er wordt gevraagd om een daling van de huidige tarieven, al dan niet in de vorm van een korting. Het vaakst wordt gevraagd om korting voor eilandbewoners, maar ook voor familie van eilandbewoners, inwoners van walgemeenten, forenzen die naar de eilanden reizen, niet-inwoners in het bezit van vastgoed op de eilanden en uitvoerders van wetenschappelijk onderzoek op de eilanden. Daarbij wordt soms genoemd dat de tarieven vergelijkbaar zouden moeten zijn met die van regionaal openbaar vervoer op het vasteland.

Om de betaalbaarheid van de overtocht te borgen, zullen in de nieuwe concessies kaders worden vastgelegd over de mate waarin de tarieven jaarlijks mogen stijgen. In het PvE zullen deze kaders nader worden uitgewerkt. IenW begrijpt de wens tot transparantie hierover.

IenW begrijpt dat de eilandbewoners sterk van de Waddenveren afhankelijk zijn. De NvU voorzag al in een korting voor frequente reizigers. In reactie op de consultatie is in de NvU opgeschreven dat eilandbewoners, binnen de geldende wet- en regelgeving, een aanvullende korting moeten krijgen. In het PvE zal nader worden uitgewerkt welke criteria hierbij zullen gelden en welke korting door de concessiehouder aan eilandbewoners moet worden geboden. Dit biedt een antwoord op zorgen over bijvoorbeeld forenzen en scholieren die op de eilanden wonen en regelmatig naar het vasteland moeten voor werk of onderwijs. Voor familie van eilandbewoners, inwoners van walgemeenten, forenzen die naar de eilanden reizen, niet-inwoners in het bezit van vastgoed op de eilanden en uitvoerders van wetenschappelijk onderzoek op de eilanden zal geen aanvullende korting worden vastgelegd. Zij kunnen wel gebruik maken van de korting voor frequente reizigers.

Er werd ook vaak gepleit voor het afschaffen van de toeslag voor de sneldiensten, zowel in het algemeen als specifiek voor eilandbewoners. Dat is niet haalbaar. Het afschaffen van de toeslag voor de sneldiensten zal naar verwachting leiden tot een toename van het aantal reizigers op de sneldienst. Dat heeft grote operationele gevolgen en ook financiële impact. Daarmee is er een risico dat de tarieven voor alle reizigers omhoog moeten om dit mogelijk te maken. IenW kiest hier niet voor. Reizigers die de toeslag voor de sneldienst niet willen betalen, hebben de mogelijkheid om van de reguliere veerdiensten gebruik te maken.

Daarnaast vragen veel respondenten om transparantie over het rendement dat de concessiehouders met de nieuwe concessies mogen realiseren en transparantie over de winst- en verliesrekening over de concessies. Achterliggende zorg is dat er sprake is van overwinst en dat dit ten koste gaat van de betaalbaarheid van de overtocht. IenW begrijpt dit. Een concessiehouder moet zijn kosten terug kunnen verdienen en mag daarnaast een redelijk rendement realiseren. Een rederij moet immers kunnen blijven investeren in nieuw en bestaand materieel en moet toekomstige risico's kunnen opvangen. Er mag echter geen sprake zijn van overwinst. Verschillende respondenten doen suggesties voor de besteding van de overwinst, zoals investeren in een lokaal fonds. Aan de NvU is nu toegevoegd dat de hoogte van het redelijk rendement in de nieuwe concessie zal worden vastgelegd, net als de maatregelen die bij (dreigende) overschrijding zullen worden genomen. IenW is niet voornemens om vast te leggen dat de rederij ieder jaar de winst- en verliesrekening over de concessie openbaar moet maken. Het gaat hier immers om bedrijfsvertrouwelijke en concurrentiegevoelige informatie.

Vaak wordt gevraagd of de Waddenveren als openbaar vervoer kunnen worden aangemerkt. IenW pakt deze vraag in het kader van een aangenomen motie⁴ apart op. De uitkomst hiervan en eventuele gevolgen voor de eisen aan de concessiehouder zullen worden opgenomen in het PvE.

Enkele respondenten vragen IenW om duidelijke bepalingen en/of financiële garanties met betrekking tot de overname van productiemiddelen (voornamelijk schepen). Dit stond reeds benoemd in paragraaf 2.2 van de NvU en zal verder worden uitgewerkt in het PvE.

Sommigen vragen duidelijkheid over de financiële gevolgen als het aantal auto-overzettingen daalt door gemeentelijk beleid. Zoals reeds aangegeven in paragraaf 5.2 van de NvU werkt IenW een eerlijke verdeling van risico's uit in het PvE. De NvU is op dit punt niet aangepast.

6. Vervolg

6.1 Vervolgproces

Zoals reeds benoemd in paragraaf 4.4 vragen veel respondenten om meer regionale betrokkenheid bij de totstandkoming van de nieuwe concessies. Zo wordt er gevraagd om een communicatie- en consultatieplan op te stellen samen met de eilandgemeenten. IenW zal daarom het bestaande participatieplan op het Platform Participatie updaten, in overleg met de eilandgemeenten. Er wordt ook gevraagd om nogmaals informatiebijeenkomsten te houden op de eilanden om de NvU en het PvE toe te lichten. IenW wil ook aan deze wensen tegemoet komen en wil in aanloop naar de aanbestedingsprocedure nogmaals informatiebijeenkomsten houden op de eilanden, om bewoners te informeren en vragen te beantwoorden. Het participatieplan en de informatiebijeenkomsten zijn toegevoegd aan de NvU.

Door sommigen wordt gevraagd om een tweede concept NvU op te stellen en hierover nogmaals een openbare consultatie te houden. Daar gaat IenW niet in mee, omdat dit naar verwachting weinig nieuwe inzichten oplevert en het tijdspad van de concessieverlening in gevaar brengt. Verder wordt gepleit voor een openbare consultatie over het concept PvE, in plaats van een consultatie onder geselecteerde stakeholders. IenW geeft graag gehoor aan deze veelvuldig geuite wens en zal een openbare consultatie opnemen in het participatie- en communicatieplan.

Ook wordt er gevraagd om een klankbordgroep met een vertegenwoordiging van de eilanden, waarin periodiek de voortgang van de concessieverlening besproken wordt. IenW kiest ervoor om

⁴ Kamerstuk 29 684 nr. 264.

in plaats daarvan aan te sluiten bij de communicatiekanalen die alle belanghebbenden kunnen bereiken, dat wil zeggen de nieuwsbrief, het Platform Participatie, Kamerbrieven, de website van de Rijksoverheid en informatiebijeenkomsten. Voor het ophalen van feedback kiest IenW zoals bovengenoemd in ieder geval voor een consultatie onder decentrale overheden en consumentenorganisaties.

De provincie Fryslân merkt op dat gezien de onzekerheden, in het bijzonder die rondom Ameland, een aanbesteding zonder dialoog niet haalbaar is. IenW neemt dit advies ter harte. In de NvU is opgenomen dat IenW met betrekking tot de aanbestedingsprocedure de optie van een concurrentiegericht dialoog open houdt. De concurrentiegericht dialoog *light* lijkt niet meer voor de hand te liggen en is verwijderd uit de NvU. Op advies van de provincie Fryslân zal IenW ook nader specificeren hoe wordt omgegaan met een beperkt aantal gegadigden. Dit komt terug in de aanbestedingsstukken.

Enkele respondenten vragen IenW om helderheid te verschaffen over de inrichting van de aanbestedingsprocedure. Zo wordt gevraagd om de uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen te verduidelijken en daarin financiële draagkracht op te nemen. Met betrekking tot de gunningscriteria vraagt men welke van de (sub)doelstellingen van de concessies de doorslag geeft. Er worden ook verschillende suggesties gedaan voor de gunningscriteria (het garanderen van de levensaderfunctie, regionale binding, punctualiteit, referenties, beroepsbevoegdheid, certificaten, de mate en snelheid waarin opgeschaald kan worden in het toeristisch seizoen, visie op vrachtvervoer, toegankelijkheid en de competentie om in te spelen op het dynamische Waddengebied) of men merkt op dat voorkomen moet worden dat diegene die de meeste risico's neemt de grootste kans maakt om te winnen. IenW neemt al deze suggesties mee bij het voorbereiden van de aanbestedingsstukken. Ze leiden nu niet tot wijzigingen in de NvU.

Tot slot wordt soms gevraagd om een vertegenwoordiging van de eilanden zitting te laten nemen in de gunningscommissie. IenW sluit dit niet uit en hecht eraan om aan te geven dat leden van de gunningscommissie onpartijdig moeten zijn ten opzichte van de uitkomst.

Bijlage: lijst met onderwerpen die in het PvE nader zullen worden uitgewerkt

De volgende thema's zullen in het PvE nader worden uitgewerkt (deze lijst kent deels overlap met en is deels aanvullend op de NvU):

Paragraaf NvU	In het PvE uit te werken thema
2.1	Verduidelijking van rollen en verantwoordelijkheden bij het vaargeulonderhoud en communicatie over de vaargeulen en vertraging.
	De beschikbare productiemiddelen per verbinding, de bijbehorende eisen en verdeling van verantwoordelijkheden.
2.2	Eisen rondom de overname van productiemiddelen, zoals schepen.
	Overgang van personeel, in het bijzonder van personeel dat betrokken is bij de uitvoering van de huidige concessies, maar niet formeel in dienst is van de concessiehouders.
3.3	De exacte aanvangsdatum en looptijd van de nieuwe concessies.
3.4	Verplichte capaciteit voor goederenvervoer
4.1	De minimale dienstregeling per verbinding, die recht doet aan de levensaderfunctie van de veerverbindingen.
	Afspraken rondom extra afvaarten als de vervoervraag dat noodzakelijk maakt (naast de reguliere dienstregeling).
	Bepalingen rondom punctualiteit van uitval en vertraging in de dienstregeling.
	Gegarandeerde plekken voor auto's van eilandbewoners tot een bepaald moment voor de afvaart.
	Zowel de procedure van overmacht als de procedure voor het beoordelen van overdrachtsmeldingen.
	De vervoerplicht, onder andere voor reizigers en de bij de reizigers behorende hulpmiddelen, fietsen, motorjtuigen en huisdieren.
	Mogelijkheden rondom het vervoeren van fietsen.
4.2	Inspelen op ontwikkelingen op het gebied van autobeleid op de eilanden.
	De exacte eisen voor wat betreft schadelijke emissies.
	Aansluiting op de toeristisch-economische visie en de duurzaamheidsvisie van Ameland.
	De uitkomsten van het onderzoek naar kleinere schepen.
	Eisen voor (circulaire) afvalbeheer.
4.3	De eisen voor comfort, netheid, voorzieningen en fysieke en digitale toegankelijkheid van walfaciliteiten en schepen.
	Bepalingen over personeel, onder andere over de kwalificaties (bijvoorbeeld taaleisen) en dienstverlening.
	Horecafaciliteiten bij de wachtruimtes aan de wal en op de reguliere veerdienst.
	De wijze waarop reizigers eenvoudig tickets kunnen aanschaffen.
	De mogelijkheid om bagage veilig te vervoeren en daar waar mogelijk te verbeteren.
	Eventuele voorschriften voor het vervoer van huisdieren.
	De wijze waarop (en welke) reisinformatie/data over de veerdiensten zullen worden verstrekt.
	De afstemming van dienstregelingen van de concessiehouder op de dienstregelingen van het aansluitende openbaar vervoer.
	Een aparte paragraaf over veiligheid, waaronder de ruimte op het autodek en brandveiligheid.
	De eis dat het personeel met klantcontact binnen de concessie Waddenveren Oost bij voorkeur ook Duits (B1-niveau) spreekt.
	Detailniveau klanttevredenheidsonderzoek.
	De te verstrekken reisinformatie.
4.4	De wijze waarop de vervoerplannen worden vormgegeven.
5.2	De wijze waarop de tarieven jaarlijks mogen worden verhoogd.

	De vormgeving van de extra tariefkorting voor eilandbewoners.
	Bekendmaking van het redelijk rendement en maatregelen die bij (dreigende) overschrijding zullen worden genomen.
	De verdeling van risico's tussen de concessieverlener en concessiehouder.
6.1	De aanbestedingsprocedure: procedure, uitsluitingsgronden, geschiktheidseisen en gunningscriteria.
Overig	Het wel of niet aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer.
	Indien gewenst of nodig: opnemen dat de schepen onder de Nederlandse vlag moeten varen.