

## Adviesnota van Uitgangspunten concessie waddenveren

### Aanleiding

Het Ministerie van I&W besteedt de Concessie waddenveren 2029-2044 aan. Als eerste stap wordt de concept-Nota van Uitgangspunten (NvU) ter consultatie aangeboden. De vier Friese eilandgemeenten reageren in dit advies gezamenlijk op de Nota van Uitgangspunten. Het ministerie zou de opmerkingen voor 27 mei 2024 willen ontvangen.

### Doel van dit advies

De veerverbinding is de levensader van de eilanden en moet daarom goed doordacht en optimaal worden vormgegeven. Voor de Waddeneilanden is er geen alternatief vervoer. De veerdienst is een belangrijk onderdeel van ons maatschappelijk ecosysteem. Daarom willen de colleges van B&W van de vier Friese eilandgemeenten met een gezamenlijke advies komen. Deze advies bevat gezamenlijke standpunten, en daarnaast ook eiland-specifieke zaken.

### Aantal concessies

#### Toelichting

De NvU stelt voor om de huidige situatie met een concessie Oost en West te handhaven. Argumenten zijn dat nu de routes met veel auto-overzettingen de routes met weinig auto-overzettingen subsidiëren. Dit effect zou groter zijn met 1 concessie voor het hele gebied, maar de lokale binding is dan mogelijk kleiner. Vier losse concessies leidt tot een lagere rentabiliteit op de routes met weinig auto-overzettingen

#### Reactie

Vooropgesteld: de concessies zijn geen doel op zich maar een middel om een goede, betrouwbare en betaalbare bereikbaarheid van de eilanden te garanderen, en moeten een (semi)publiek karakter hebben. Wij hebben op voorhand geen bezwaar tegen twee concessies mits de huidige vervoerders niet te veel voordeel hebben van de situatie. Het moet gaan om de kwaliteit, prijs en capaciteit van de veerverbinding. Tot elke prijs moet vermeden worden dat eilanden 'alleen komen te staan'. Reders moeten voor alle lijnen binnen een concessie inschrijven.

### Fysieke omstandigheden

#### Toelichting

Er wordt beschreven dat het systeem dynamisch is. Er wordt vrij uitgebreid ingegaan op de situatie bij Ameland. Nu is de situatie vooral bij Ameland nijpend. Mogelijk in de toekomst ook elders, bijvoorbeeld bij Schiermonnikoog. Het is aan RWS om daar adequaat mee om te gaan.

#### Reactie

Wij willen stevig benadrukken dat het rijk, met name RWS, de verantwoordelijkheid heeft om de vaarroutes op orde te houden, zodat de eilanden bereikbaar blijven. De eilanden willen nadrukkelijk betrokken worden bij alle wijzigingen. De toekomstvisie over bevaarbaarheid van de vaargeul van Lauwersoog-Schiermonnikoog ontbreekt in de concept-NvU. Dit geldt ook voor de uitdrukkelijke



wens van Terschelling om het Schuitengat op te waarderen tot hoofdvaarweg, mede voor het interinsulaire verkeer tussen Terschelling en Vlieland. Daarom moeten deze elementen worden meegenomen in het Programma van Eisen (PvE). In geen enkel geval mag de staat van de vaargeulen bepalend zijn voor het vaarritme. Deze verantwoordelijkheid ligt bij het Ministerie. In de concept-NvU worden drie varianten voor een mogelijke toekomstige situatie bij Holwert benoemd. De variant 'varen op tij' is voor de eilandgemeenten onaanvaardbaar. Ook uit de projectnota VBA 2030 blijkt dat deze variant weinig natuurwinst oplevert en veel schade aan economie en leefbaarheid veroorzaakt. Wat de gemeenten betreft heeft de hele passage over varianten voor de vaarroute bij Ameland geen meerwaarde. Dit is immers uitkomst van het MIRT-onderzoek. De passage in de NvU kan beperkt blijven tot een verwijzing naar dit onderzoek, zonder verdere details.

## Productiemiddelen

### Toelichting

In de concept-NvU wordt een aantal belangrijke raakvlakken benoemd, zoals de parkeervoorzieningen, het vastgoed in bezit van de huidige vervoerders en de relatie met de beheerder van de havenfaciliteiten.

Daarnaast wordt ook ingegaan op mogelijke laadinfrastructuur voor elektrische veren. De zaken die hier genoemd worden zijn van eminent belang, ook voor sturing op auto-overzettingen, op concurrentieverhoudingen en op de hele vervoersketen.

In de concept-NvU wordt vooral ingegaan op procedurele en contractuele zaken en weinig op de rol van de productiemiddelen in het totale vervoerconcept en hoe daarop te sturen.

### Reactie

Dit onderdeel verdient het om verder uitgewerkt te worden, in samenspraak met eiland- en walgemeenten en andere partijen. Zowel waar het gaat over de vervoersketen van personen, auto's en vracht, als waar het gaat over innovatie (duurzaamheid) en beleving. Waar innovatieve toepassingen op het gebied van bijvoorbeeld duurzaamheid toegepast kunnen worden, dienen die meteen uitgevoerd te worden. De mogelijkheden moeten per eiland scherp in kaart worden gebracht. En direct in tijd worden vastgesteld. Met de concessie samenhangende zaken dienen meer aandacht te krijgen in de concessie. De concessie is veel breder dan passagiers overzetten alleen. Parkeervoorzieningen zijn bijvoorbeeld deels in handen van de vervoerder. De eilandgemeenten vinden dit ongewenst. Zij hebben voorkeur voor parkeerplaatsen in gemeentelijke handen, zoals nu in Harlingen het geval is. Daarnaast moet per eiland een nader te bepalen aantal parkeerplaatsen met (snel)oplaad mogelijkheid standaard gereserveerd zijn voor eilandbewoners. De eilanden vinden het belangrijk dat er goed beleid is voor circulair afvalbeheer op de veren en de haventerreinen. Voetgangersbruggen en wandelroutes naar de boot moeten overdekt worden. Daarnaast moet het rijk verantwoordelijk worden voor de terminals. Overdracht van digitale structuur en informatie van oude naar nieuwe concessienemer moet strak ingeregeld zijn. Hierbij horen ook gedetailleerde vervoerscijfers per afvaart. De gemeenten zouden graag in de toekomst dergelijke gegevens kunnen gebruiken voor het formuleren van beleid.

Ook willen wij erop wijzen dat de haven van Terschelling de komende jaren op de schop gaat. Het is dan ook van groot belang dat de voortgang van het vormgeven van de concessie en de ontwikkeling van de haven van Terschelling goed op elkaar worden afgestemd. Voor de juiste balans in algemene zin, moet de ontwikkeling van alle havens en de voortgang van de concessie elkaar nauwgezet volgen.

## Reikwijdte

### Toelichting

De reikwijdte van de concessies, zoals nu in de concept-NvU is opgenomen, is gelijk aan die van de huidige concessie: passagiers en auto's, geen watertaxi's, geen interinsulair vervoer en vracht via vrije markt. Ten aanzien van vracht wordt aangegeven dat het nodig is dat via venstertijden en walfaciliteiten de vrije markt bediend kan worden. Dit is een voor ons teleurstellende insteek die te veel de letter van de wet volgt.

Vracht is alleen op papier een vrije markt. De vervoerder kan vragen wat hij wil, want de huidige vervoerders zijn op alle routes de facto monopolist. De opmerking dat er via venstertijden en walfaciliteiten concurrentie mogelijk moet zijn klopt. Maar dit is niet in alle veerhavens het geval en ook niet overal mogelijk.

Over de watertaxi in een concessie wordt verschillend gedacht. Het punt is vooral dat er een oplossing gevonden moet worden voor knellende regelgeving voor veiligheid en natuur.

### Reactie

Interinsulair vervoer tussen Vlieland en Terschelling hoort thuis in de concessie en is integraal onderdeel van het vervoerssysteem. De effecten op de leefbaarheid zijn in een pilot meer dan voldoende aangetoond. Door opname in de concessie kan geborgd worden dat deze verbinding ook in de toekomst blijft bestaan. Vracht beter reguleren: in de concessie regelen dat de reder goederen verplicht overzet (?) en een voorziening treft voor het met voorrang overzetten van (ziek) vee.. Dit is van groot belang voor de levensaderfunctie van de eilanden. We willen benadrukken dat de huidige havenfaciliteiten concurrentie voor vracht en deels watertaxi's onmogelijk maken. Dat moet anders, zodat open gebruik en een level playingfield gegarandeerd wordt. De problematiek van de watertaxi's vraagt om een oplossing, niet per se in de vorm van een concessie. Hier mag concurrentie zijn, maar het is vooral van belang dat het watertaxivervoer in de basis goed geregeld is. De Friese eilandgemeentes willen dan ook een grondig onderzoek om te komen tot de juiste aanbevelingen en oplossingen op dit vraagstuk

Voor alle veerverbindingen geldt dat de walfaciliteiten, zoals veerdammen en kades, tijdig op hoogte moeten zijn gebracht met het oog op klimaatverandering en zeespiegelstijging.

## Calamiteiten en ziekenvervoer

### Toelichting

Dit onderwerp is vrij minimaal beschreven. Een schip moet binnen een uur vaarklaar zijn en de communicatie tussen vervoerder en rampenbestrijdingsdiensten moet op orde zijn. Er wordt gesteld dat er aanvullend op de concessie afspraken gemaakt *kunnen* worden met de veiligheidsregio. Over faciliteiten voor ziekenvervoer aan boord van de schepen wordt niet gesproken. Op dit moment zijn de afspraken met ziekenvervoerders en veiligheidsregio's geen onderdeel van de concessie. De faciliteiten voor zieken aan boord zijn niet op alle schepen op orde. Het verdient aanbeveling om dit goed te regelen en dus onderdeel te maken van het PvE.

### Reactie

De eilanden eisen dat in het PvE de vereisten voor calamiteiten (gereedheid schepen, vervoer zwaar materieel), voor ziekenvervoer (ambulances, bruikbare ziekenboeg) en lijkauto's worden opgenomen. Dit is niet vrijblijvend en moet goed geregeld zijn.

Per vervoersverbinding dienen er voor calamiteiten een reële reactietijd, een plan en een protocol te zijn waar gemeenten en veiligheidsregio mee hebben ingestemd. Dit geheel *moet* in de concessie zijn geborgd en dus niet via afspraken buiten de concessie om. Veiligheid in de breedste zin van het woord, in en rond de terminals en aan boord (bijvoorbeeld voldoende veilige afstand tussen de auto's op de boot) moet goed geborgd zijn in de concessie. Hiervoor zou een gerichte passage in het Programma van Eisen moeten worden opgenomen. Specifiek vragen wij aandacht voor het brandgevaar van de accu's van elektrische auto's en fietsen en, in het geval van elektrisch aangedreven schepen, van de Waddenveren zelf.

## Speerpunt Betrouwbaar, frequent en structureel

### Toelichting

Punctualiteit en uitval dient anders gemeten te worden dan nu, namelijk per modaliteit en per verbinding. Dus niet alles op een hoop. De definitie van overmacht werkt nu te veel uit in het voordeel van de vervoerder, waardoor de punctualiteit te rooskleurig kan worden voorgesteld. In een nieuwe concessie is een betere omschrijving van het begrip overmacht nodig.

Voordelen voor eilanders en frequente reizigers zijn nu niet geborgd in de concessie. Dit is in de concept-NvU te abstract omschreven. Er wordt wel uitgesproken dat een plaats op de veerdienst gegarandeerd moet zijn.

### Reactie

De vier eilandgemeentes benadrukken nogmaals het belang van 'de levensaderfunctie' voor de eilander bewoners en bedrijven. Daarbij gaat het ook om forenzen en leerlingen. De vervoerder heeft een bijzondere positie, de levensaderfunctie gaat veel verder dan het vervoeren van mensen en vracht. De vervoerder staat midden in de eilander gemeenschap en dient daar ook intensief bij betrokken te zijn bij bijvoorbeeld de vast te stellen dienstregeling. En dit geldt bijvoorbeeld ook wanneer de term overmacht wordt gebruikt bij het niet uitvoeren van de dienstregeling om uiteenlopende redenen. Alle vier eilanden moet uiteindelijk op eigen vervoersbehoefte gekwalificeerd worden. De vier eilandgemeenten willen dit benoemd zien in de NvU en ook tot uiting laten komen in de uiteindelijke beoordelingscriteria van de aanbesteding. Dit alles vraagt om een vijfde speerpunt: lokale betrokkenheid (zie verderop in dit advies).

Voor de eilanders dienen zekerheden geborgd te zijn, zoals vervoer/zitplaats garantie, gerechtvaardigde en eerlijke tariefstelling voor eilanders, vergelijkbaar met de huidige regelingen voor eilanders als frequent gebruiker. De vervoerder heeft de verplichting om voor elke afvaart met de veerboot een minimaal aantal meters (voor voertuigen) te reserveren voor het vervoer van vracht naar het eiland. Een model met een basisdienstregeling met extra afvaarten, zoals nu op enkele verbindingen wordt gehanteerd, is niet gewenst, omdat op deze manier slecht geanticipeerd of gereserveerd kan worden voor bepaalde afvaarten. Dit dient niet aan de vervoerder overgelaten te worden, maar in de concessie te zijn geregeld. De capaciteit moet op orde zijn. De garantie moet worden afgegeven dat de beschikbaarheid van schepen zodanig op orde is, dat de dienstregeling van de ene verbinding niet afgeschaald hoeft te worden om de capaciteit van een andere verbinding op peil te houden, zoals zo nu en dan voorkomt bij de veerdienst maar de eilanden Ameland en Schiermonnikoog. Voor Ameland geldt dat capaciteit en frequentie van de sneldienst moeten worden verhoogd.

Er moet ook aandacht zijn voor het personeel van de veerdienst, inclusief het voor de veerdienst werkzame personeel dat niet in dienst is van de reder. Een groot deel van het personeel woont op het eiland. Eilandbewoners moeten inspraak en medezeggenschap hebben in het gehele proces en de eilanders zouden aandeelhouder moeten kunnen worden van de rederij. Een raad van advies moet worden opgenomen in de nieuwe concessie.

## Speerpunt Toekomstbestendig

### Toelichting

Dit speerpunt gaat over twee zaken: de verduurzaming van de waddenveren en flexibiliteit om in te spelen op veranderende omstandigheden. Ten aanzien van verduurzaming stelt de NvU een olopend CO<sub>2</sub>-reductiepercentage voor. Er wordt uitgebreid ingegaan op de benodigde infrastructuur op de diverse routes. Die verschilt namelijk. Voor Schiermonnikoog zijn de aanpassingen tamelijk overzichtelijk. Voor Terschelling en Vlieland is een forse investering nodig. Er worden geen verbindingen gelegd met de bredere context van de gehele energietransitie van de Waddeneilanden. Gelet op de onzekerheid van toekomstige ontwikkelingen op de internationale energiemarkt stellen wij voor algemene eisen te stellen aan de uitstoot en op termijn te streven naar emissievrije veerdiensten.

Ten aanzien van flexibiliteit wordt ingegaan op onzekerheden in ontwikkelend mobiliteitsbeleid van de eilanden, de MIRT-verkenning Ameland en andere vervoersconcepten. De Regiodeal wordt niet genoemd, terwijl die relevante programmalijnen bevat. De eilanden werken aan de verduurzaming van het energiesysteem, wat vooral gaat via energiebesparing en elektrificatie. De kans dat de eilanden dat kunnen doen met eigen opwek is niet zo groot. Import en teruglevering via walkabels zal nodig blijven. Als voor de veerdiensten extra kabels nodig zijn, ligt er een kans om dit te combineren. Maar dat moet dan wel gecoördineerd gebeuren. De provincies spelen een belangrijke rol in die coördinatie. Vanuit de concessie is het begrijpelijk om geen techniek voor te schrijven, maar een emissiereductie. Echter, daarmee kan de kans gemist worden om de verbinding met andere trajecten te leggen. Anderzijds is er in de markt misschien kennis over andere opties aanwezig. Dit alles vraagt om verdere verkenning en dialoog met alle betrokken partijen om dezelfde tafel. Wel verwijzen wij naar het rapport van Damen als serieuze optie. De gewenste flexibiliteit in de concessie is herkenbaar en ook goed beschreven. Het grootste belang van de eilanden is dat de bereikbaarheid en betaalbaarheid niet te lijden hebben onder de onzekerheden die de flexibiliteit met zich meebrengt.



### **Reactie**

Dit onderdeel vraagt om een uitgebreide dialoog in het proces om te komen tot een PvE. De eilandgemeenten hebben een voorkeur voor een heldere keuze voor emissieloos vervoer, aansluitend bij de duurzaamheidsambities van de eilanden. De doorlooptijden van de aanpassing van de energie-infrastructuur zijn dermate lang dat een snel besluit noodzakelijk is.

Voor de verduurzaming is het zaak om in de NvU een uitwerking aan te kondigen met de betrokken ministeries, in ieder geval I&W en EZK, de provincie, eiland- en walgemeenten en de netbeheerder. De eilandgemeenten zijn van mening dat het initiatief voor deze uitwerking bij het ministerie van I&W hoort te liggen. Bij elektrificatie moet per eiland worden bekeken of er voldoende laadcapaciteit is op de eilanden. Voor Terschelling geldt bijvoorbeeld dat er te weinig laadcapaciteit is en dat een in de toekomst benodigde extra wadkabel in de haven moet uitkomen. De thuishaven van de veerboot moet op het eiland blijven. Ten aanzien van de omgang met onzekerheden is het goed om te benadrukken dat, hoe herkenbaar de onzekerheden ook zijn, de betrouwbaarheid van de verbinding voorop moet staan voor alle gebruikers. In het PvE moet duidelijk omschreven worden hoe het ministerie toewerkt naar deze duurzaamheidsambities. Uiteindelijk mag de CO2 reductie niet bepalend zijn voor het vaarritme. In de NvU wordt niet gesproken over circulair afvalbeheer op schepen en haventerreinen, de vier Friese Waddengemeenten zijn van mening dat dit vraagstuk moet worden geborgd in de concessie.

## **Speerpunt Prettige Reisbeleving**

### **Toelichting**

In de NvU wordt weergegeven dat er voldoende reiscomfort moet zijn en een toereikend serviceniveau. En dat reisinformatie en tickets laagdrempelig verkrijgbaar zijn en een aantrekkelijke ketenreis wordt gefaciliteerd.

De totale eilandbeleving wordt mede bepaald door de reis ernaartoe, die al start op het parkeerterrein aan de wal. Dit 'totaal' moet ontzorgend en van een hoog kwaliteitsniveau zijn. (meer krijgen dan je verwacht)

### **Reactie**

De eilandgemeenten vragen het ministerie van I&W om een advies op te stellen over de totale reisbeleving en dit te verwerken in het PvE. Van parkeren tot aankomst op het eiland en alle facetten die daarbij horen. Individuele en tijdige informatievoorziening voor reizigers is een belangrijk onderdeel daarvan. Gezien het reizigersaanbod dient het personeel van de vervoerder naast Nederlands en Engels ook Duits te beheersen. Voor Vlieland geldt dat de Duitse taal geen vereiste is in dit vraagstuk rond het reizigersaanbod.

## **Speerpunt Betaalbaar en beheersbaar**

### **Toelichting**

De **concept-NvU** gaat vooral over de sturingsrelatie en het sturingsproces. De vraag of de verbinding betaalbaar is en of dat anders moet wordt niet gesteld. Elders in de **concept-NvU** wordt wel benoemd dat het uitgangspunt is dat de concessies net als nu budgetneutraal moeten zijn voor het rijk. Dit hangt nauw samen met de vraag of de verbinding OV-status heeft.

De beheersbaarheid moet gewoon op orde zijn, daar worden in de concept-NvU goede uitgangspunten over geformuleerd. Het belangrijkste punt gaat over de betaalbaarheid. Zeker als er een verduurzamingsslag gemaakt wordt, is het de vraag of budgetneutraliteit moet blijven bestaan. Op dit moment is er weinig te zeggen over de toekomstige betaalbaarheid. De NvU is wel de plek om hier een principe-uitspraak over te doen.

### **Reactie**

De vier Friese Waddeneilanden zijn van mening dat toekomstige betaalbaarheid zo nodig om een structurele bijdrage vraagt van het rijk. De verbinding met eilanden moet voor iedereen betaalbaar blijven, zeker voor de eilanders die geen keus hebben. De eilanderpas en -tarieven moeten gehandhaafd blijven (sociaal tarief), waarin ook aandacht is voor gezinnen, studenten, senioren en zorg (gerelateerd vervoer). We verlangen dat de toekomstige concessiehouder actieve medewerking verleent aan het innen van toeristenbelasting bij in- en uitchecken van de boot, ook voor langer verblijf. De huidige afspraken rond de inning van toeristenbelasting moeten blijven bestaan en de rederij faciliteert en ondersteunt eventuele toekomstige ontwikkelingen. Dit moet in de concessie worden geborgd.

## **Vijfde speerpunt: lokale binding**

De vier Friese Waddeneilanden willen dat er een vijfde speerpunt wordt toegevoegd aan de Nota van Uitgangspunten. Dit is de lokale binding. De veerverbinding is voor de eilander bewoners en bezoekers veel meer dan een manier om mensen, dieren en goederen over te zetten. De vervoerder speelt een centrale rol in de eilander gemeenschappen, is een grote werkgever, en onderdeel van het sociale weefsel. Dit moet tot uiting komen in het Programma van Eisen en in de concessie, en om die reden ook in de NvU. Kernbegrippen zijn betrokkenheid, nabijheid, menselijke maat, onderdeel van de gemeenschap.

Dit betekent ook dat het voltallige personeel van de veerdiensten een goed personeelsbeleid en baangarantie moet krijgen, met de daarbij behorende rechtspositie. Wij eisen ook dat de huidige standplaatsen gehandhaafd blijven. De veerdiensten zijn grote werkgevers voor de eilanden, en verplaatsing van personeel zou grote sociale gevolgen hebben. In dit kader achten wij het ook belangrijk dat de schepen van de veerdienst onder Nederlandse vlag blijven varen, met alle waarborgen die daarbij horen.

De lokale binding vraagt ook om betrokkenheid vanuit het rijk. De zorg vanuit het Rijk moet duidelijker en voelbaar zijn binnen de eilander gemeenschappen, tijdens het proces van het vormgeven van de nieuwe concessies en daarna.

## **Rol eilandgemeenten**

### **Toelichting**

De eilanden willen meer invloed hebben in het proces van de concessie. In de concept-NvU wordt gesuggereerd dat de opstelling van de vervoerder op deze wens van invloed is: daar waar de relatie goed is, is er minder behoefte aan grotere invloed van de gemeenten. Er worden enkele mogelijke oplossingen gegeven, die vooral in de communicatieve hoek zitten. Er wordt geen aanzet gegeven voor een mede-beslissersrol of een zwaarwegender adviesrol. Het beeld dat er verschil is tussen de eilanden in de wens voor meer invloed klopt niet. Alle eilanden zijn ongelukkig met de huidige situatie.



### **Reactie**

Wij willen gezamenlijk een stevig signaal afgeven dat onze betrokkenheid sterker moet zijn. Een rol als mede-beslisser of een zwaarwegende adviesrol (met bindende adviezen) naar het ministerie als concessieverlener en niet naar de concessiehouder is op zijn plaats. Ook is de vraag of de gemeenten als medeoverheden op dezelfde manier betrokken moeten zijn als consumentenorganisaties, zoals nu altijd is gesteld. De eilanden willen vooraf betrokken zijn bij wijzigingen in het vervoersplan of concessie.

## **OV-status**

### **Toelichting**

Op dit moment hebben de veerdiensten geen OV-status. Het ministerie geeft als reden hiervoor dat de Wet personenvervoer 2000 stelt dat OV over de weg gaat. Provincies maken een andere afweging. De veerdiensten die onder provinciale concessies worden uitgevoerd hebben wel een OV-status. Deze veerdiensten zijn dit jaar niet in prijs verhoogd, vanwege de motie Bikker. Op dit moment is niet duidelijk wat de voors en tegens van het ontbreken van de OV-status zijn. De minister van I&W gaf in het debat van de Tweede Kamercommissie aan dat het ontbreken van de status geen belemmering is voor financiële arrangementen ten aanzien van de betaalbaarheid.

### **Reactie**

De vier Friese eilandgemeenten zijn van mening dat de veerdiensten alle kenmerken van OV hebben, dat andere veerdiensten ook als OV zijn aangemerkt en dat daarom op korte termijn een nader onderzoek naar de voors en tegens van de OV-status gedaan moet worden. Wij willen dat het ministerie van I&W hiervoor het initiatief neemt. Eilanders zien de veerdienst feitelijk als een ontbrekende schakel in het wegverkeer.

## **Financiële kaders**

### **Toelichting**

Het ministerie van I&W houdt vast aan de huidige situatie: de diensten zijn voor het rijk budgetneutraal, zowel wat de investeringen als de operatie betreft. De financiële kaders gaan verder vooral over risicobeheersing, transparantie van prijsvorming tussen concessieverlener en -nemer, financiële prikkels voor prestatieverbetering. Betaalbaarheid voor reizigers en korting voor 'frequente reizigers, zoals eilanders' worden kort genoemd. Voor de eilanden is vooral van belang dat de verbinding voor alle gebruikers betaalbaar is. Al die zaken worden wel aangestipt, maar niet ver genoeg uitgewerkt. Belangrijkste punt voor de opsteller van de NvU lijkt het uitgangspunt dat het rijk niet van plan is te investeren. Gelet op de volstreekte afhankelijkheid van de boot zou onderzocht moeten worden of de boot niet gratis zou moeten zijn voor eilander passagiers, zij hebben immers geen andere keuze om zich naar en van de vaste wal te verplaatsen.

### **Reactie**

De vier Friese eilandgemeenten stellen budgetneutraliteit voor het Rijk als uitgangspunt ter discussie. Er dient meer aandacht te zijn voor betaalbaarheid van de verbinding en een gelijk speelveld voor eilander bewoners en bedrijven ten opzichte van de rest van Nederland. Ten aanzien van rendement en winst doet de NvU geen uitspraken. Wij missen een plafond op het



rendement dat de vervoerder maakt en de optie inzichtelijk te maken, dat een deel van de winst terugvloeit naar het eiland. Eilanders willen 100% transparantie en openheid over de exploitatie.

## Vervolgproces

### Toelichting

De concessie volgt het standaard proces van NvU, PvE en aanbesteding, aangevuld met een concurrentiegericht Dialogue Light. Dat biedt de ruimte om met een aantal gegadigden verdiepende gesprekken te voeren over 'verduidelijking, belemmeringen en oplossingsrichtingen'. Er worden geen dwarsverbanden gelegd, met bijvoorbeeld de Regiodeal, de routekaart bereikbaarheid, het Beleidskader Natuur en de regionale energietransitie. Er wordt juridisch gekeken naar de materie en niet naar de mogelijkheden vanuit de Waddentoets. De concurrentiegericht dialoog is een goed idee en dat die zich richt op de concessie is begrijpelijk. Maar de dwarsverbanden zijn daardoor niet in beeld. We dringen als eilanden aan op een betere verbinding met de Regiodeal, de regionale energietransitie en andere ontwikkelingen, via een Regionale Dialoog, naast de concurrentiegericht dialoog.

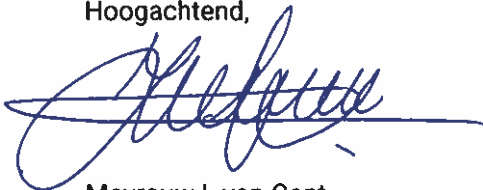
### Voorstel

De eilandgemeenten willen een plaats aan de tafel van de concurrentiegericht dialoog, met een zwaarwegende adviesrol. Daarnaast stellen de gemeenten 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. Verder dient de Waddentoets expliciet toegepast te worden om de toepasbaarheid van het wettelijk instrumentarium te beoordelen. Veel belang wordt gehecht aan een goede 'prikkel' voor reders bij de komende aanbesteding (bijvoorbeeld 2 kavels zoals voorgesteld, maar met verplichting aan inschrijvers om voor beide een propositie te doen).

Bij de consultatie rond de concept-NvU is veelvuldig gesproken over de betrokkenheid van de eilander bewoners, bedrijven en volksvertegenwoordigers, en de rol van het ministerie daarin. De lokale bijeenkomsten en de verlengde reactietermijn, die in een laat stadium zijn toegevoegd, hebben geholpen bij de betrokkenheid. Voor het vervolg gaan wij ervanuit dat u ook bij de consultatie rond het Programma van Eisen de door het ministerie gemaakte keuzes op de eilanden komt toelichten, en dat er ruim de gelegenheid is voor het inbrengen van advies, door de eilander bevolking en bedrijven en door de gemeentebesturen en -raden.

Namens de Gemeenschappelijke Regeling de Waddeneilanden

Hoogachtend,



Mevrouw I. van Gent  
Voorzitter GR de Waddeneilanden



De heer K. Praamstra  
Secretaris-directeur GR de Waddeneilanden

