

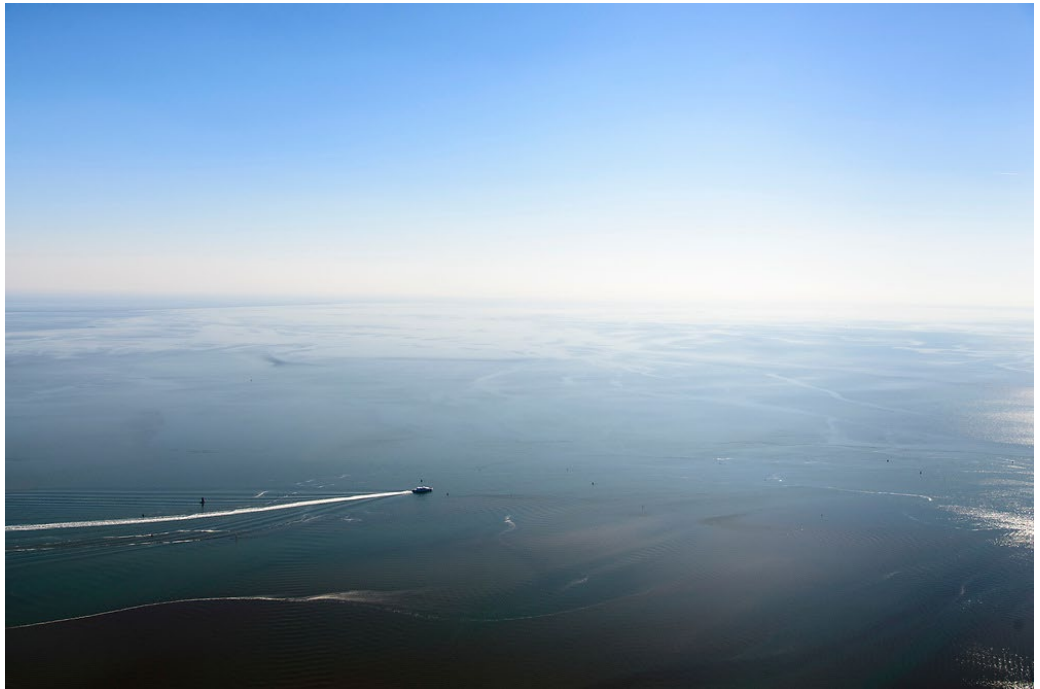


Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

## Concept Nota van Uitgangspunten Friese Waddenveren

Versie 1.0

Datum 17 februari 2024  
Status Definitief



*Luchtfoto Harlingen-Vlieland (foto: Siebe Swart)*

## Colofon

Bestuurskern  
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor

Contactpersoon [Waddenveren@minienw.nl](mailto:Waddenveren@minienw.nl)

Versie 1.0

## Inhoud

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>                              | <b>4</b>  |
| 1.1      | Achtergrond en aanleiding                     | 4         |
| 1.2      | Doel en positionering Nota van Uitgangspunten | 4         |
| 1.3      | Leeswijzer                                    | 5         |
| <b>2</b> | <b>Relevante kaders</b>                       | <b>6</b>  |
| 2.1      | Fysieke kaders                                | 6         |
| 2.2      | Juridische kaders concessieverlening          | 10        |
| 2.3      | Kaders natuur en milieu                       | 12        |
| 2.4      | Vervoersvraag                                 | 14        |
| <b>3</b> | <b>Hoofdkeuzes inrichting concessies</b>      | <b>16</b> |
| 3.1      | Doel nieuwe concessies                        | 16        |
| 3.2      | Aantal concessies                             | 18        |
| 3.3      | Looptijd concessies                           | 19        |
| 3.4      | Globale reikwijdte concessies                 | 20        |
| <b>4</b> | <b>Speerpunten concessies</b>                 | <b>24</b> |
| 4.1      | Betrouwbaar, frequent en structureel          | 24        |
| 4.2      | Toekomstbestendig                             | 27        |
| 4.3      | Prettige reisbeleving                         | 31        |
| 4.4      | Betaalbaar en beheersbaar                     | 34        |
| <b>5</b> | <b>Financieel kader</b>                       | <b>37</b> |
| 5.1      | Budgetneutraal als uitgangspunt               | 37        |
| 5.2      | Overige uitgangspunten                        | 37        |
| <b>6</b> | <b>Vervolg</b>                                | <b>40</b> |
| 6.1      | Vervolgproces                                 | 40        |
| 6.2      | Globale planning                              | 41        |
| <b>7</b> | <b>Bijlagen</b>                               | <b>43</b> |

# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond en aanleiding

### 1.1.1 *Huidige concessies*

In april 2014 zijn er twee concessies in werking getreden voor passagiersvervoer van en naar de Friese Waddeneilanden. Voor de verbindingen met Vlieland en Terschelling gaat het om de Vervoerconcessie Waddenveren West, verleend aan de B.V. Terschellinger Stoomboot Maatschappij van rederij Doeksen (hierna: TSM). Voor de verbindingen met Ameland en Schiermonnikoog gaat het om de Vervoerconcessie Waddenveren Oost, verleend aan Wagenborg Passagiersdiensten B.V. (hierna: WPD). De beide concessies zijn onderhands gegund en hebben een looptijd van 15 jaar. Aan een concessie is een exclusief recht verbonden. Andere vervoerders mogen geen personenvervoer tussen de Friese Waddeneilanden en het vasteland verzorgen<sup>1</sup>.

### 1.1.2 *Marktanalyse*

In het najaar van 2023 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) een marktanalyse uitgevoerd. Doel van deze marktanalyse was om in beeld te brengen welk vervoersaanbod de markt zou kunnen bieden, zowel met als zonder nieuwe concessies. Op basis van deze analyse (zie bijlage 1: *Marktanalyse Friese Waddenveren*) concludeert IenW dat de veerdiensten vanaf 2029 niet kunnen worden overgelaten aan de vrije markt, maar dat opnieuw één of meerdere concessies<sup>2</sup> moeten worden verleend om het personenvervoer van en naar de Friese Waddeneilanden te verrichten. Redenen hiervoor zijn enerzijds de kenmerken van het vervoer in het Waddengebied (o.a. lage reizigersaantallen in de winter; noodzaak levensaderfunctie; behoefte aan inspraak; maximum tariefstijging; complexiteit van het gebied) en anderzijds de overwegingen en inzichten van marktpartijen (o.a. verslechtering product en onvoldoende ruimte voor concurrentie in vrije marktsituatie; belang van exclusief recht voor vervoerders). Deze uitkomst van de marktanalyse betekent dat IenW, als concessieverlener van de Friese Waddenveren<sup>3</sup>, de voorbereidingen voor de nieuwe concessies voor de periode vanaf 2029 voortzet.

### 1.1.3 *Nieuwe concessies na een openbare aanbestedingsanalyse*

Op grond van de geldende wet- en regelgeving (Besluit personenvervoer 2000 (hierna: Bp2000) moeten de nieuwe concessies middels een openbare aanbesteding worden verleend. Een andere wijze van gunning, zoals onderhandse gunning, is juridisch niet mogelijk. Dit omdat artikel 7a, derde lid, van het Bp2000 voorschrijft dat deze concessies moeten worden aanbesteed, zoals ook bij de meeste andere vervoersconcessies het geval is<sup>4</sup>.

## 1.2 Doel en positionering Nota van Uitgangspunten

In de voorliggende Nota van Uitgangspunten (hierna: NvU) zijn de relevante kaders en uitgangspunten voor de toekomstige concessies vastgelegd. Het doel van de NvU

---

<sup>1</sup> Uitgezonderd vervoer van 12 personen of minder. Zie verder paragraaf 2.2 en 3.4.3.

<sup>2</sup> Zie paragraaf 3.2 voor een toelichting op het aantal concessies.

<sup>3</sup> Op basis van aanvullend onderzoek hebben IenW en de provincie Fryslân besloten de Waddenveren niet te decentraliseren, mede omdat de meerwaarde van decentralisatie voor de reiziger beperkt zou zijn. Zie Kamerbrief 14 november 2022, Bestuurlijke Overleggen MIRT 9-11 november 2022, nr. 36200-A-9.

<sup>4</sup> Met uitzondering van de concessie voor het Hoofdrailnet, die onderhands gegund kan worden, en het OV in de grote steden.

is om duidelijkheid te bieden richting markt- en omgevingspartijen met het oog op de toekomstige aanbesteding van de Friese Waddenveren. De NvU vormt de basis voor het hierna op te stellen Programma van Eisen (hierna: PvE). Het PvE maakt onderdeel uit van de aanbestedingsdocumenten. Om van de NvU te komen tot het PvE zullen diverse onderwerpen verder worden uitgewerkt. Hiertoe zullen mogelijk ook verschillende onderzoeken worden uitgevoerd.

Voor de totstandkoming van de NvU heeft IenW op verschillende momenten input opgehaald bij onder andere decentrale overheden, consumentenorganisaties, natuurorganisaties en marktpartijen. Een deel van deze inbreng is vastgelegd in de marktanalyse (bijlage 1) en de samenvatting van de consultatie van omgevingspartijen (bijlage 3).

### **1.3 Leeswijzer**

Na deze inleiding schetst deze NvU in hoofdstuk 2 de relevante kaders voor de toekomstige vervoersdiensten, waaronder fysieke, beleidsmatige en juridische kaders. Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in op enkele hoofdkeuzes over de inrichting van de concessies, zoals het aantal concessies en de looptijd hiervan. In hoofdstuk 4 wordt aan de hand van een doelenboom ingegaan op de speerpunten van de nieuwe concessies. In hoofdstuk 5 wordt het financieel kader geschetst en tot slot gaat hoofdstuk 6 in op het vervolgproces en de bijbehorende planning.

## 2 Relevante kaders

### 2.1 Fysieke kaders

#### 2.1.1 Vaargeulen

##### **Huidige situatie**

De vaargeulen tussen het vasteland en de Friese Waddeneilanden worden beheerd en onderhouden door Rijkswaterstaat. Op de bodem van de vaarwegen bezinkt veel zand en slib. Door te baggeren houdt Rijkswaterstaat de rijksvaarwegen bevaarbaar en veilig. De huidige onderhoudsdimensies van de vaargeulen zijn vastgelegd in het Nationaal Water Programma<sup>5</sup> en het Natura 2000-beheerplan Waddenzee<sup>6</sup>. De routing en dimensies (die groter kunnen zijn dan de onderhoudsdimensies) van de vaargeulen vormen de randvoorwaarden voor de dimensies van de schepen en de mogelijkheid voor schepen om elkaar te passeren en de afvaarten volgens de dienstregeling uit te voeren.

##### **Ontwikkelingen en toekomstige concessies**

Door de natuurlijke dynamiek van de Waddenzee zijn de geulen voortdurend aan verandering onderhevig. De wadbodem is de afgelopen jaren met een paar millimeters per jaar omhooggekomen. Om de eilanden voor de veerboten zo goed mogelijk bereikbaar te houden, baggert Rijkswaterstaat (hierna: RWS) de vaargeulen vrijwel dagelijks. Bij het onderhoud van de vaargeulen volgt RWS zoveel mogelijk het natuurlijke, kronkelende verloop van de geulen. Dit is als uitgangspunt opgenomen in de Agenda voor het Waddengebied 2050<sup>7</sup>. Het scheelt baggerwerk en geeft daarmee minder impact op de natuur.

Bij de toekomstige concessies dient door vervoerders geanticipeerd te worden op de natuurlijke dynamiek van de Waddenzee en de consequenties daarvan voor de vaargeulen, bijvoorbeeld door een vervoersconcept te kiezen dat relatief beperkt gevoelig is voor de dynamiek van de Waddenzee en/of dat flexibel kan meebewegen bij veranderingen. Om vervoerders in staat te stellen hier in het kader van de aanbesteding plannen voor te ontwikkelen, zal in 2024 of 2025 samen met Rijkswaterstaat worden bezien welke informatie beschikbaar is en voor het PvE geleverd kan worden. Daarbij kan gedacht worden aan peilkaarten en prognoses ten aanzien van de ontwikkeling van de wadbodem. In samenspraak met RWS zal dergelijke informatie in het PvE door IenW beschikbaar moeten worden gesteld. In dat kader zal ook samen met RWS worden nagedacht over eventuele eisen aan schepen, zoals bijvoorbeeld de mogelijkheid om met de veerschepen peilingen uit te voeren t.b.v. zo actueel mogelijke informatievoorziening aan boord van de veerschepen, en monitoring van de wadbodem. Tot slot zal IenW ook samen met RWS en het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (hierna: LNV) bezien welke aanvullende afspraken en/of maatregelen vanaf 2029 mogelijk zijn om de onzekerheid rond de vaargeulcondities zoveel mogelijk te beperken.

#### 2.1.2 *Vertreklocatie vaste wal naar Ameland, route en dimensies vaargeul*

##### **Inleiding VBA 2030**

---

<sup>5</sup> Nationaal Water Programma 2022-2027, maart 2022, blz. 280, tabel 6.

<sup>6</sup> Natura 2000-beheerplan Waddenzee 2012-2022, juli 2016, blz. 301, tabel B3.3.

<sup>7</sup> Agenda voor het Waddengebied 2050, december 2020.

In opdracht van IenW heeft RWS het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland (hierna: VBA) 2030 uitgevoerd<sup>8</sup>. De opgave is om de bereikbaarheid op lange termijn te garanderen en de mobiliteit te verduurzamen. Tegelijk is de opgave de baggerinspanningen te verminderen en de impact op natuur en milieu zo gering mogelijk te laten zijn. Er zijn in VBA 2030 twee hoofdoplossingsrichtingen onderzocht; 1) optimalisatie van de bestaande situatie en 2) het verplaatsen van de vertrek- en/of aankomstlocatie.

Binnen elk van de hoofdoplossingsrichtingen zijn verschillende alternatieven ontwikkeld, met onder andere verschillende dimensies van de vaargeulen (100%, 80% en 60% doorsnede) en verschillende typen schepen. De conclusie van VBA 2030 is dat het verplaatsen van de veerdam van Holwert naar Ferwert het grootste doelbereik heeft. Op die manier kan namelijk de grootste reductie in baggerinspanning gerealiseerd worden, terwijl de functionaliteit van de veerverbinding verbetert. De positieve effecten bij verplaatsing van de veerdam naar Ferwert komen hoofdzakelijk doordat er gebruik gemaakt wordt van het Dantziggat. Het Dantziggat is een van nature bredere en diepere geul dan de huidige vaargeul. Echter, de vergunbaarheid van het realiseren van een nieuwe veerdam bij Ferwert is complex en risicovol. Een nieuwe veerdam heeft naar verwachting significant negatieve ecologische effecten. Een daarop toegespitst ecologisch onderzoek moet uitwijzen of en hoe de verstoring en versnippering als gevolg van een nieuwe veerdam in voldoende mate te mitigeren of te compenseren is.

Op basis van de uitkomsten van VBA 2030 en diverse adviezen heeft de minister in december 2023 besloten tot het starten van voorbereidingen voor een Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (hierna: MIRT) verkenning. Naar verwachting neemt de minister medio 2024 de startbeslissing.<sup>9</sup> Gegeven de doorlooptijd van een MIRT-verkenning, inclusief juridische procedures, de daaropvolgende planning- en studiefase en de realisatiefase voor een eventuele nieuwe veerdam is het onwaarschijnlijk dat er per april 2029 (start nieuwe concessies) een nieuwe veerdam in gebruik zal zijn. IenW is zich bewust van de wisselwerking en afhankelijkheden tussen de fysieke infrastructuur en de aanbesteding voor de nieuwe concessie(s) en zet zich actief in om de samenhang tussen beide trajecten te borgen.

### **Vertreklocatie Friese vasteland naar Ameland**

Voor de vertreklocatie aan het vasteland, worden de volgende drie mogelijkheden gezien:

1. De veerdam blijft gedurende de volgende concessieperiode op de huidige locatie in Holwert;
2. De veerdam wordt gedurende de volgende concessieperiode 1700 m westwaarts verplaatst, maar blijft in Holwert;
3. De veerdam wordt gedurende de volgende concessieperiode verplaatst van Holwert naar Ferwert.

Gelet op de doorlooptijd van een MIRT-verkenning is de kans reëel dat op het moment van gunning van de concessies (2026) nog niet zeker is welke optie wordt gerealiseerd.

### **Vaargeuldimensies**

In VBA 2030 zijn verschillende vaargeuldimensies onderzocht. De vaargeuldimensies zijn vastgelegd in het Nationaal Waterprogramma 2022 – 2027 en het Natura 2000-beheerplan Waddenzee. Het is mogelijk dat als uitkomst van de MIRT-verkenning de

<sup>8</sup> Projectnota Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030, 25 augustus 2023, versie 1.0

<sup>9</sup> Kamerbrief Advies Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030, 18 oktober 2023

onderhoudsdimensies van de vaargeul worden aangepast. Wordt daarbij uitgegaan van de onderzochte alternatieven van VBA 2030, dan zijn er drie mogelijkheden:

1. Dwarsdoorsnede van de vaargeul blijft 100%;
2. Dwarsdoorsnede van de vaargeul gaat naar 80% (kleinere schepen nodig);
3. Dwarsdoorsnede van de vaargeul gaat naar 60% (varen op tij nodig).

### **Conclusies**

In de nieuwe concessie Waddenveren-Oost dient er rekening mee te worden gehouden dat de vaarroute tussen Holwert en Ameland wijzigt. Dat kan op verschillende manieren. Het meest voor de hand liggend is dat de concessie geen vaste vertrek- of aankomstlocatie aan het vasteland voorschrijft en dat aanbieders in de openbare aanbesteding plannen ontwikkelen die zowel geschikt zijn voor locatie Holwert als locatie Ferwert. Wel kunnen aanbieders er rekening mee houden dat in de eerste jaren van de concessie waarschijnlijk vanaf de huidige locatie wordt gevaren. Hetzelfde geldt voor de dwarsdoorsnede van de vaargeul. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat aanbieders ten minste wordt gevraagd om plannen te ontwikkelen voor zowel een 100% als een 80% vaargeul. Het kan wenselijk zijn om het onderwerp 'VBA 2030' en de MIRT-verkenning in een eventuele dialoogfase expliciet met marktpartijen te bespreken. Het gelijke speelveld in de openbare aanbesteding moet daarbij bewaakt worden.

#### 2.1.3 *Productiemiddelen*

##### **Huidige situatie**

Hieronder wordt per productiemiddel beschreven wat het is, waarvoor het gebruikt wordt en wat over het algemeen de rollen zijn van verschillende betrokkenen. In het PvE zal per verbinding een gedetailleerde uitwerking van de beschikbare productiemiddelen worden opgenomen.

##### De aanleginrichtingen van de reguliere dienst

Deze bestaan uit de aanlegplaatsen en de grond daaronder (incl. bodembescherming), de autobridgen, de voetgangersbruggen, meerpalen en de bijbehorende stroken water. Deze zijn bedoeld om schepen aan te leggen en van en aan boord te gaan. De Staat is hiervan juridisch eigenaar<sup>10</sup>, de concessiehouders huren de aanleginrichtingen en Rijkswaterstaat onderhoudt en beheert ze.

##### De terminalgebouwen en de grond daaronder

Een terminalgebouw is een gebouw dat onder andere gebruikt wordt voor de kaartverkoop, verkoop van consumpties en andere producten en als wachtruimte. De Staat is juridisch eigenaar van de ondergrond, de rederijen pachten de ondergrond, zijn economisch eigenaar van dit gebouw en beheren en onderhouden het.

##### De aanleginrichtingen van de sneldienst

Deze bestaan uit de aanlegplaatsen voor de sneldienst en de grond daaronder, de bruggen en de bijbehorende stroken water. Deze worden gebruikt om aan te leggen en om aan en van boord te gaan. De Staat is juridisch eigenaar van de grond en stroken water en de rederijen zijn economisch eigenaar van de aanleginrichtingen voor zover het opstellen betreft. Bij de Waddenveren West beheert en onderhoudt RWS de ondergrond en de bijbehorende stroken water en beheert en onderhoudt de

---

<sup>10</sup> Binnen de Staat zijn bevoegdheden rond vastgoed opgesplitst in de 'materieel beheerder' en de 'privaatrechtelijk beheerder'. RWS is als gebruiker van het vastgoed namens de Staat de materieel beheerder en het Rijksvastgoedbedrijf is voor alle gronden van de Staat privaatrechtelijk beheerder (zie *Regeling beheer onroerende zaken Rijk 2017*).



concessiehouder de aanleginrichtingen. Bij Waddenveren Oost beheert en onderhoudt RWS alles.

#### Het overige haventerrein

Dit bestaat uit de opstelstroken voor auto's die op de boot moeten en die van en naar de toegangswegen komen. Deze terreinen zijn meestal juridisch eigendom van de Staat, zij worden gepacht door de concessiehouders en beheerd en onderhouden door RWS. De toegangswegen zijn van desbetreffende decentrale overheden en worden ook door hen beheerd en onderhouden.

#### Parkeren

Voor het parkeren geldt dat dit bij de gemeentes of derden belegd is m.u.v. Holwert. Daar is de Staat juridisch eigenaar en pacht Wagenborg Parkeerterreinen B.V. het terrein (tegen commerciële voorwaarden).

### **Huur- en erfpachtovereenkomsten**

Het Rijksvastgoedbedrijf (hierna: RVB) stelt als 'privaatrechtelijk beheerder' van alle gronden van de Staat de huur- en erfpachtovereenkomsten op met de concessiehouders. De termijnen van deze overeenkomsten lopen nu niet gelijk met de termijn van de huidige concessies. Het RVB is bezig met het opstellen van één huur en opstal overeenkomst per concessie die gelijk zullen lopen met de termijn van de nieuwe concessies. Daarbij zal naar verwachting onderscheid gemaakt worden tussen overeenkomsten over huur en erfpacht enerzijds en overeenkomsten over het beheer en onderhoud anderzijds. Tevens is de huidige verwachting dat de kosten voor de huur- en pachtovereenkomsten in de toekomst omhoog zullen gaan.

### **Toekomstige situatie**

#### Gewenste wijzigingen in afspraken

Voor de komende concessies wil IenW de afspraken over de productiemiddelen duidelijker maken dan in de huidige situatie het geval is. Het streven is om deze duidelijkheid in het PvE te kunnen bieden. Uitgangspunten daarbij zijn:

- **Versimpelen van afspraken**

Het is voor de toekomstige concessies wenselijk dat afspraken duidelijk zijn. Versimpelen kan daarbij helpen. Bijvoorbeeld door voor alle havens dezelfde afspraken te laten gelden, het aantal uitzonderingen te reduceren en door helder vast te leggen welke partij waarvoor verantwoordelijk is.

- **Taken beleggen bij meest geschikte partij**

Bij de verdeling van verantwoordelijkheden zal er aandacht zijn voor welke partij bepaalde taken het beste kan verrichten. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het regulier beheer en onderhoud, dit kan zowel door RWS als door de concessiehouder worden verricht. Ook zouden er wijzigingen kunnen worden aangebracht in de eigendomssituatie. In het kader van het PvE zal bezien moeten worden welke partij voor welke verantwoordelijkheden het meest geschikt is.

- **Borgen gelijk speelveld in de aanbesteding**

Het is van belang dat het gelijke speelveld in de openbare aanbesteding wordt geborgd. Daarom zal in 2024-2025 in het bijzonder worden gekeken naar productiemiddelen die momenteel in economisch eigendom zijn van de huidige concessiehouders en die niet vanzelfsprekend overgaan naar de toekomstige concessiehouders. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het parkeerterrein in Holwert.

#### Aansluiting vervoersconcept bij productiemiddelen

Het is belangrijk dat de productiemiddelen in de havens en het toekomstige vervoersconcept van de concessiehouders goed op elkaar aansluiten. Immers, andere schepen of grotere aantallen schepen, vragen mogelijk om meer of andere voorzieningen. Het lijkt voor de hand te liggen om (relatief grote) aanpassingen aan

de productiemiddelen zoals de realisatie van elektrische laadinfra pas na gunning in 2026 te starten, zodat er voldoende zekerheid bestaat over het toekomstig gebruik van de voorzieningen. Ook andersom geldt: een vervoerder zal grootschalige investeringen in scheepsmaterieel ook pas doen na gunning en na duidelijkheid over of en wanneer de benodigde productiemiddelen gereed zijn. In het kader van het PvE zal IenW daarom samen met RWS de mogelijkheden en onmogelijkheden op gebied van toekomstige productiemiddelen beschrijven, zo concreet als op dat moment mogelijk is. Hierbij worden ook de eventueel wenselijke herinrichtingen en/of kwaliteitsverbeteringen per haven meegenomen. Uiteraard dienen herinrichtingen van het haventerrein in samenwerking met de betreffende gemeente uitgevoerd te worden.

### Vervolgstappen

Op basis van bovenstaande uitgangspunten zal IenW in samenspraak met het RVB en RWS in 2024-2025 nader onderzoeken of er, en zo ja welke, wijzigingen nodig zijn in de taakverdeling rondom de productiemiddelen. Ook zal IenW de komende tijd in gesprek gaan met het RVB over onder andere de toekomstige huurprijzen van de productiemiddelen. In het kader van deze uitwerking, zal RWS een nadere inventarisatie van de productiemiddelen opstellen in samenwerking met IenW. Al deze uitkomsten worden verwerkt in het PvE.

## **2.2 Juridische kaders concessieverlening**

### *2.2.1 Cabotageverordening aangevuld met PSO-verordening*

De PSO-verordening (Vo. 1370/2007) bevat voorwaarden waaronder lidstaten openbaredienstcontracten voor openbaar personenvervoer kunnen opleggen. De PSO-verordening is van toepassing op openbaar vervoer per spoor en over de weg. Lidstaten mogen de werking van de PSO-verordening uitbreiden tot vervoer over de binnenwateren en de nationale zeewateren. Nederland heeft van die mogelijkheid gebruik gemaakt. Op de huidige concessies voor de Waddenveren is de PSO-verordening van toepassing. De Cabotageverordening (Vo. 3577/92) regelt het vrij verrichten van zeevervoerdiensten binnen de EU. Dit betreft zowel goederen- als personenvervoer. Daarbij is vrij verkeer van diensten het uitgangspunt, maar lidstaten kunnen met rederijen die op geregelde diensten vanuit, tussen en naar eilanden varen, openbaredienstcontracten afsluiten.

Volgens artikel 1 bij de PSO-verordening mogen Lidstaten ervoor kiezen om voor vervoer over binnenwateren en nationale zeewateren zowel de PSO-verordening als de Cabotageverordening toe te passen. De huidige concessies zijn in 2010 op grond van (uitsluitend) de PSO-verordening verleend. Op grond van de ontwikkelingen in het EU-recht, waaronder het arrest *Liberty Lines*<sup>11</sup>, is het juridisch zeer kwetsbaar – en daarmee onwenselijk – om bij volgende concessies uitsluitend de PSO-verordening toe te passen. Daarbij is het van belang dat de Waddenzee naar Nederlands recht een binnenwater is (artikel 8:4 Burgerlijk Wetboek), maar in het EU-recht wordt gezien als (nationale) zeewateren. Het is daarom verstandig om de nieuwe concessies op de Cabotageverordening te baseren. Om in de nieuwe concessies voldoende sturingsmogelijkheden te hebben, zal de Cabotageverordening worden aangevuld met elementen uit de PSO-verordening<sup>12</sup>.

### *2.2.2 Wet personenvervoer 2000 en Besluit personenvervoer 2000*

---

<sup>11</sup> C-437/21, *Liberty Lines*

<sup>12</sup> Zie ook de interpretatieve mededeling van de Europese Commissie over de interpretatie van Verordening (EEG) nr. 3577/92 houdende toepassing van het beginsel van het vrij verrichten van diensten op het zeevervoer binnen de lidstaten COM(2014) 232 final, paragraaf 8.

De Wet personenvervoer 2000 (hierna: Wp2000) regelt het openbaar vervoer in Nederland. De hoofdregel is dat alle openbaar vervoer plaatsvindt op basis van een concessie (artikel 19). Een concessie is het exclusieve recht om in een bepaald gebied openbaar vervoer te verzorgen. Concessies worden voor bepaalde tijd verleend. Concessies worden openbaar aanbesteed, tenzij een van de in de wet opgenomen uitzonderingen van toepassing is (artikel 61). Tot de uitzonderingen behoren het openbaar vervoer in de steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag (artikel 63a), en het openbaar vervoer op het hoofdrailnet (artikel 64), maar niet de Waddenveren. Deze uitzondering in de wet biedt dus geen ruimte om de Waddenverenconcessies voor de tweede keer onderhands te gunnen.

Op basis van artikel 7a van het Bp2000 is het grootste deel van de bepalingen in de Wp2000 ook van toepassing op de huidige Friese Waddenveren. Daarmee vallen de huidige veerverbindingen onder PSO-verordening. De concessies hebben betrekking op het vervoer van personen én hun motorrijtuigen. Vrachtvervoer valt niet onder de concessie. De concessies konden alleen de eerste keer, in 2011 en geldig vanaf 2014 (voor 15 jaar), onderhands worden gegund. Een uitgebreide toelichting op dit artikel is terug te vinden in het Staatsblad<sup>13</sup>.

### 2.2.3 *Concessieverlening na openbare aanbestedingsprocedure*

De nieuwe concessies moeten op basis van het Bp2000 openbaar worden aanbesteed. Indien de Cabotageverordening van toepassing is, moeten concessies ook worden gegund na een openbare aanbestedingsprocedure. Dit maakt dat de enige mogelijkheid voor de nieuwe concessies vanaf 2029 een openbare aanbestedingsprocedure is. In paragraaf 2.2.2 zijn, vanuit de Wp2000 en het Bp2000 al diverse redenen benoemd waarom een onderhandse gunning van de concessies niet mogelijk is. Het eventueel aanpassen van de Nederlandse regelgeving waardoor ook de toekomstige concessies onderhands kunnen worden gegund, is in strijd met de uitspraak van het EU-Hof in het arrest 'Liberty Lines'<sup>14</sup>.

### 2.2.4 *Aanbestedingswet 2012*

Voor de aanbesteding van de nieuwe concessies is de Aanbestedingswet 2012 van toepassing. Belangrijke principes uit de Aanbestedingswet 2012 zijn onder andere het gelijkheidsbeginsel, het transparantiebeginsel, het non-discriminatiebeginsel en het proportionaliteitsbeginsel. De huidige concessiehouders hebben door hun opgedane kennis en ruime ervaring een concurrentievoordeel. Daarom is er in deze situatie bijzondere aandacht voor het bewaken van het zogenaamde *level playing field* (gelijk speelveld voor alle deelnemers aan de openbare aanbesteding). Dat gebeurt onder andere door te voldoen aan de wettelijke verplichting om transparant te zijn in het verstrekken van informatie. Een ander aandachtspunt in het kader van het level playing field zijn de faciliteiten op en rond de haven die nu in eigendom zijn van de huidige concessiehouders (bijv. havenkantoren, parkeergarage). Hierover dienen afspraken te worden gemaakt die leiden tot eerlijke kansen voor verschillende aanbieders.

### 2.2.5 *Overgang huidige naar volgende concessies*

Ook de afspraken uit de huidige concessies vormen een belangrijk (juridisch) kader voor de toekomstige concessies<sup>15</sup>. Deze afspraken, tussen het Rijk en de concessiehouders, zijn bindend. Relevant voor de volgende concessies zijn de afspraken ten aanzien van de overdracht van productiemiddelen in artikel 22 en

<sup>13</sup> Stb. 2010, 30

<sup>14</sup> In het arrest Liberty Lines staat dat onderhandse gunning niet is toegestaan in situaties waarin zowel de Cabotageverordening als de PSO-verordening van toepassing zijn.

<sup>15</sup> Zie Vervoerconcessie Waddenveren West, 24 mei 2011 (IENM/BSK-2011/78460) en Vervoerconcessie Waddenveren Oost, 24 mei 2011 (IENM/BSK-2011/78469)

bijlage 3 bij de huidige concessies. Hierin is vastgelegd dat productiemiddelen, en verplichtingen en bedrijfsinformatie hieromtrent, aan het eind van de concessie worden overgedragen aan de nieuwe concessiehouder, tenzij partijen anders overeenkomen.

In de concessies is geen nadere uitwerking gegeven aan de overgang van personeel. Hiervoor gelden, naast het algemene arbeidsrecht (waaronder de bepalingen over overgang van onderneming 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 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.

#### 2.2.6 *Europese Klimaatwet en 'Fit for 55'-maatregelen*

Een van de belangrijkste beleidskaders is het Europese klimaatbeleid. De EU heeft de lidstaten wettelijk verplicht om in 2030 de uitstoot van broeikasgassen met ten minste 55% te verminderen ten opzichte van het niveau van 1990. Daarnaast is het doel vanuit Nederland om in 2035 een 70% en in 2040 een 80% reductie behaald te hebben<sup>16</sup>. In 2050 zijn de lidstaten verplicht klimaatneutraal te zijn.

#### 2.2.7 *Regeling beheer onroerende zaken Rijk 2017*

De Regeling beheer onroerende zaken Rijk 2017 regelt dat vastgoed van het Rijk openbaar wordt aangeboden. Die openbaarheid zit geborgd in de aanbesteding van de nieuwe concessies. Verder staat hierin dat er een marktconforme tegenprestatie moet worden gevraagd door de Staat.

### **2.3 Kadernatuur en milieu**

De Waddenzee staat op de Werelderfgoedlijst van UNESCO vanwege zijn wereldwijd unieke geologische en ecologische waarde. In de Nationale Omgevingsvisie staat de hoofddoelstelling voor de Waddenzee: "De duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied en het behoud van het uniek open landschap"<sup>17</sup>. Het overheidsbeleid om de Waddenzee te beschermen en het gebruik van de Waddenzee te verduurzamen is vastgelegd in meerdere beleidsdocumenten. Deze vormen kaders waarbinnen de nieuwe concessies worden vormgegeven. Relevante beleidskaders worden hieronder toegelicht.

#### 2.3.1 *Agenda voor het Waddengebied 2050 en het Uitvoeringsprogramma 2021-2026*

De Agenda voor het Waddengebied 2050 stelt de duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied voorop. Het Uitvoeringsprogramma 2021-2026 voor het Waddengebied<sup>18</sup> vertaalt de Agenda voor het Waddengebied 2050<sup>19</sup> in acties voor de korte termijn.

Het deelprogramma Bereikbaarheid richt zich op het duurzaam bereikbaar houden en maken van het Waddengebied. Daarbij wordt gewerkt vanuit vier veranderdoelen:

1. de bereikbaarheid garanderen;
2. de mobiliteit verduurzamen;
3. het vaargeulonderhoud optimaliseren;

<sup>16</sup> Coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst', 2. Duurzaam land, Klimaat en energie

<sup>17</sup> Nationale Omgevingsvisie, Duurzaam perspectief voor onze leefomgeving, Rijksoverheid, september 2020, p 153

<sup>18</sup> Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021-2026, Agenda voor het Waddengebied 2050, Omgevingsberaad Waddengebied en Bestuurlijk overleg Waddengebied, maart 2023

<sup>19</sup> <https://agendavoorthetwaddengebied2050.waddenzee.nl/>

4. nieuwe mobiliteitsoplossingen voor de lange termijn ontwikkelen:  
emissieloos, impactarm en adaptief

In het kader van dit deelprogramma werkt IenW met verschillende partijen aan een Routekaart bereikbare Waddeneilanden en -havens.

### 2.3.2 *Beleidskader Natuur*

LNV werkt samen met andere ministeries en de Waddengovernance aan een beleidskader Natuur Waddenzee<sup>20</sup>. Dit is een van de UP-initiatieven uit het bovengenoemde Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021-2026. Doel van het beleidskader is om de (cumulatieve) impact van het gebruik op de natuur van de Waddenzee terugbrengen om zo de balans tussen ecologie en economie te herstellen.

### 2.3.3 *Wet Natuurbescherming: Natura 2000 Beheerplan Waddenzee*

In het Natura 2000 Beheerplan voor de Waddenzee (2016-2022) ligt vast wat er in het gebied wel en niet gedaan moet worden om de natuur te behouden en waar nodig te verbeteren. Het huidige beheerplan is in december 2022 voor een periode van zes jaar verlengd. In het beheerplan zijn onder andere voorwaarden opgenomen voor het baggerwerk ten behoeve van de vaargeulen. Het huidige Natura 2000 Beheerplan voor de Waddenzee is recentelijk geëvalueerd. De evaluatie van de eerste beheerplanperiode beschrijft dat door bodemberoering de natuur onvoldoende rust krijgt om tot ontwikkeling te komen. In 2024 wordt gestart met de voorbereiding van het nieuwe beheerplan voor Natura 2000 in de Waddenzee dat naar verwachting in 2028 vastgesteld wordt en naar verwachting in 2029 in werking zal treden. Het is mogelijk dat in een nieuw beheerplan maatregelen en voorwaarden staan die kaderstellend zijn voor het baggeren en verspreiden.

### 2.3.4 *Green Shipping Waddenzee*

Het programma Green Shipping Waddenzee heeft als doel om de innovaties op het gebied van CO<sub>2</sub>-neutrale en fossielvrije scheepvaart voor de Waddenvloot te versnellen en de daarbij behorende havenfaciliteiten- en infrastructuur te ontwikkelen. Dit alles om de ambitie van 60% CO<sub>2</sub>-uitstootreductie van de scheepvaart in 2030 voor het Waddengebied te ondersteunen (t.o.v. 2008). Deze ambitie is niet van toepassing op het passagiersvervoer van en naar de Waddeneilanden, maar kan wel in ogenschouw worden genomen bij het bepalen van de duurzaamheidsambities.

### 2.3.5 *CCR Roadmap voor binnenvaart*

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart (hierna: CCR) heeft een Routekaart ontwikkeld om de uitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen door de binnenvaart tegen 2050 zoveel mogelijk terug te dringen, overeenkomstig de ministeriële Verklaring van Mannheim van 17 oktober 2018. De ambities en berekeningsmethodiek kan IenW in ogenschouw nemen bij het bepalen en uitwerken van de duurzaamheidsambities.

### 2.3.6 *Autobeleid eilanden*

Vlieland en Schiermonnikoog zijn autoluwe eilanden. Dat betekent dat gasten hun auto, motorfiets, scooter of brommer niet mee mogen nemen naar het eiland. Inwoners van de eilanden kunnen een ontheffing krijgen. Ook als mensen voor zakelijke doeleinden hun auto nodig hebben op het eiland, bijvoorbeeld om goederen aan te leveren, voor bouwwerkzaamheden of monteurs, kunnen zij ontheffing aanvragen. Het feit dat de eilanden autoluw zijn, heeft invloed op de

---

<sup>20</sup> Kamerbrief Beleidskader natuur Waddenzee, 20 december 2022, DGNV/22540771

vervoervraag van en naar deze twee eilanden. Er is op dit moment geen reden om aan te nemen dat dit gedurende de toekomstige concessieperiode gaat wijzigen. Op Terschelling en Ameland zijn auto's van gasten toegestaan. Voor Terschelling zijn er momenteel bij IenW geen plannen bekend om het eiland autoluw(er) te maken. In het PvE zal duidelijkheid moeten komen of deze plannen voor de toekomstige concessieperiode zijn voorzien. Ameland heeft in haar vervoers- en toerismebeleid<sup>21</sup> aangegeven toe te willen werken naar 'autoluw'. De gemeente geeft aan dat bezoekers van het eiland met auto's zeldzaam worden. De auto blijft wel welkom op het eiland, maar de gemeente streeft naar een reductie van 35% aan auto overzettingen tussen 2025-2030 en komt daarmee op het niveau van 2005-2011. Het is momenteel nog niet duidelijk of het autogebruik na 2030 verder gereduceerd zal worden.

### 2.3.7 *Stikstofbeleid*

Alhoewel de Waddenzee geen stikstofgevoelig natuurgebied is, zijn de duingebieden van de vier eilanden dat wel. Dat betekent dat er kans is dat de Waddenveren invloed hebben op de stikstofdepositie in deze natuurgebieden. Op dit moment geldt dat bij de aanleg van infrastructuur na gegaan moet worden of er sprake is van stikstofdepositie, deze is aan de Waddenkant (bijvoorbeeld bij aanpassingen aan de havengebieden) dus reëel. Voor de stikstofuitstoot van de schepen zelf moet rekening gehouden worden met de dan geldende normen. Op dit moment geldt dat de uitstoot van de veerverbinding in ieder geval niet mag toenemen, maar strengere normen in de nabije toekomst zijn niet ondenkbaar.

### 2.3.8 *Overige kaders*

Naast de bovengenoemde – meest relevante en op het moment van schrijven bekende – beleidskaders ten aanzien van natuur en milieu, zijn er ongetwijfeld nog verschillende andere relevante kaders. Voor kaders ten aanzien van duurzaamheid is een uitgebreider overzicht geboden in Bijlage 2 *Rapport Duurzame Waddenveren*.

Aanvullend op beleidskaders rond het onderwerp natuur en milieu, zijn er ook andere relevante beleidskaders. Bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit de *Hoofdlijnnotitie Mobiliteitsvisie 2050*<sup>22</sup>. In de Mobiliteitsvisie is onder andere aandacht voor integraliteit, innovatie en duurzaamheid. Volgens de visie heeft iedereen in Nederland het recht om zich – binnen de geldende publieke kaders – te kunnen verplaatsen, over de weg en met het OV, door de lucht en over het water, om diens bestemming te bereiken. De Mobiliteitsvisie bevat doelstellingen om de kracht van alle vervoersmodaliteiten te benutten. In de Mobiliteitsvisie is ook aandacht voor de kansen die digitalisering biedt voor mobiliteit. De samenleving digitaliseert. Van de nieuwe concessiehouders mag verwacht worden dat zij meegaan in deze ontwikkeling, bijvoorbeeld op het gebied van reisinformatie en ticketing.

## 2.4 **Vervoersvraag**

### 2.4.1 *Aantallen reizigers*

Op basis van de vervoerkundige jaaroverzichten van de rederijen TSM en WPD over 2022 zijn in onderstaande tabel het aantal afvaarten, reizigers en auto's weergegeven. De reizigersaantallen in de voorliggende jaren zijn, met uitzondering van effecten gedurende de coronapandemie, in orde grootte vergelijkbaar.

<sup>21</sup> Vervoersvisie Ameland, oktober 2023. Toerismebeleid Gemeente Ameland, oktober 2022

<sup>22</sup> Mobiliteitsvisie 2050, Hoofdlijnnotitie, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

|   | <b>Lauwersoog – Schiermonnikoog</b> | <b>Holwert – Ameland</b> | <b>Harlingen – Terschelling</b> | <b>Harlingen – Vlieland</b> |
|---|-------------------------------------|--------------------------|---------------------------------|-----------------------------|
| <b>Aantal afvaarten</b>                               | 6.879                               | 12.139                   | 5.707                           | 2.544                       |
| <b>Aantal personen</b>                                | 387.661                             | 883.807                  | 541.505                         | 236.578                     |
| <b>Aantal auto's</b>                                  | 6.839                               | 101.562                  | 57.790                          | 9.549                       |
| <b>Personen per afvaart (afgerond)</b>                | 56,35                               | 72,81                    | 94,88                           | 92,99                       |
| <b>Auto's per persoon (afgerond)</b>                  | 0,02                                | 0,11                     | 0,11                            | 0,04                        |
| <b>Gemiddeld aantal auto's per afvaart veerdienst</b> | 1,87                                | 14,59                    | 19,21                           | 4,32                        |

Vooralsnog is er geen reden om aan te nemen dat de reizigersaantallen in de periode na 2029 significant gaan wijzigen. Voorlopig houden we rekening met vergelijkbare aantallen en mogelijk een lichte groei<sup>23</sup>. Het is echter niet ondenkbaar dat er in de toekomst (eiland specifieke) ontwikkelingen zijn op het gebied van bijvoorbeeld toerisme en het autoverkeer<sup>24</sup>. In het PvE zal nader worden ingegaan op de reizigersaantallen en vervoersprognoses, mogelijk op basis van een nader onderzoek hiernaar.

#### 2.4.2 *Type reizigers*

Voor alle vier de eilanden geldt dat de overgrote groep reizigers toerist is. Dit varieert van 92% toeristen naar Schiermonnikoog tot 86% toeristen naar Terschelling (en 90% naar Ameland en Vlieland). Naar de autoluwe eilanden Vlieland en Schiermonnikoog is circa driekwart van de auto's van eilanders. Bij Terschelling en Ameland is het beeld tegenovergesteld: respectievelijk 77% en 84% van de auto's is van toeristen. Zie Bijlage 1 voor een overzicht van alle aantallen en percentages. Op basis van een analyse van het toerisme in het Waddengebied<sup>25</sup> is het type toerisme divers. Toentertijd (2008) had in totaal 58% van alle Nederlanders de Waddeneilanden (incl. Texel) weleens bezocht voor een dagje uit, 51% voor een korte vakantie en 35% voor een langere vakantie. Gedurende de coronapandemie was er sprake van een toename van het aantal toeristen op de Waddeneilanden.

#### 2.4.3 *Verdeling reizigers over het jaar*

Het merendeel van de passagiers (circa 66-70%) reist in de periode april tot en met september. Op de meeste trajecten zijn de maanden juli, augustus en september iets drukker dan de maanden april, mei en juni. Het aandeel reizigers in de periode april-september lijkt het hoogst te liggen op de verbinding naar Vlieland en het laagst op de verbinding naar Terschelling. Dit sluit aan bij het beeld dat er van en naar Terschelling, ten opzichte van de andere eilanden, relatief veel eilanders reizen (gedurende het hele jaar en niet uitsluitend in de zomerperiode). Naar alle eilanden reizen de minste passagiers in het eerste kwartaal (circa 13-14%). In de maanden oktober, november en december reizen er naar alle eilanden meer passagiers dan in het eerste kwartaal, rond de 17-20%.

<sup>23</sup> Zie de jaarlijkse vervoerplannen van de huidige rederijen Doeksen en WPD. Prognoses voor de komende jaren liggen tussen de 0 tot maximaal 2% groei. Mogelijk wordt in het kader van het Programma van Eisen nog nader onderzoek gedaan naar vervoersprognoses.

<sup>24</sup> O.a. Toerismebeleid Ameland (oktober, 2022) en pilot autoluwe overtochten Ameland.

<sup>25</sup> Raad voor de Wadden (2008), *Analysereport Recreatie en toerisme in het Waddengebied*; en Waddenfederatie (2008), *Imago onderzoek Waddeneilanden*.

## 3 Hoofdkeuzes inrichting concessies

### 3.1 Doel nieuwe concessies

De doelstelling van de concessieverlening is om het personenvervoer tussen het Friese vasteland en de Friese Waddeneilanden in stand te houden op zo'n manier dat deze verbindingen voor de eilandbewoners en het publiek toereikend zijn.

Onderliggend aan deze hoofddoelstelling zijn vier subdoelen beschreven:

- **Betrouwbaar, frequent en structureel**  
De continuïteit van de veerdienst wordt geborgd en de veerdienst wordt punctueel uitgevoerd. Er wordt het jaar rond tenminste een 'minimale levensaderfunctie' gevaren (in termen van frequentie en verdeling over de dag), ook in perioden waarin de vervoersvraag klein is. In andere perioden wordt aangesloten bij de vervoersvraag.
- **Toekomstbestendig**  
De Waddenveren voldoen tenminste aan duurzaamheids- en natuurnormen en zijn voorbereid op de dynamiek van de Waddenzee. De nieuwe concessies zijn voldoende flexibel om tussentijds bij te sturen.
- **Prettige reisbeleving**  
Passagiers reizen met voldoende comfort en een toereikend serviceniveau van en naar de eilanden. Reisinformatie is volledig en beschikbaar, tickets kunnen gemakkelijk worden aangeschaft en de ketenreis is zo aantrekkelijk mogelijk.
- **Betaalbaar en beheersbaar**  
De veerdiensten zijn betaalbaar voor bewoners en bezoekers en de veerdienst wordt geleid door een betrouwbare, (financieel) gezonde vervoerder. Er is een goede sturingsrelatie tussen concessieverlener en concessiehouder en omgevingspartijen denken en praten mee over de uitvoering van de veerdiensten.

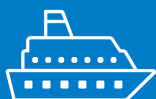
Deze doelstellingen zijn schematisch weergegeven in onderstaand figuur 1 en worden nader toegelicht in hoofdstuk 4. De hoofddoelstelling en de subdoelen kunnen alleen worden bereikt binnen bepaalde randvoorwaarden, zoals financiële kaders, juridische kaders (wet- en regelgeving), beleidskaders en fysieke randvoorwaarden. De randvoorwaarden zijn uitgebreider beschreven in paragraaf 2.1, 2.2, 2.3 en hoofdstuk 5.



# Hoofddoelen Concessies Friese Waddenveren vanaf 2029

Veerverbindingen toereikend voor eilandbewoners, frequente reizigers en publiek

## I. Betrouwbaar, frequent en structureel



- i. Een **punctuele uitvoering** dienstregeling (bijv. maximale percentages uitval en vertraging)
- ii. Tenminste een '**minimale levensader-functie**' het jaar rond (bijv. minimale dienstregeling, in afvaarten en capaciteit)
- iii. Aansluitend bij de vervoervraag: extra capaciteit in het **toeristisch seizoen** (bijv. extra afvaarten, geen mensen aan de wal laten staan)
- iv. Borgen **continuïteit** van de veerdienst bij overgang concessies

## II. Toekomstbestendig



- v. Voldoen aan **duurzaamheids- en natuurnormen** (bijv. reductie in uitstoot, toegroeien naar klimaatneutraal)
- vi. Slim anticiperen op **verandering** van de **Waddenzee** en staat van de **vaargeulen** (bijv. dimensies schepen en vervoersconcept)
- vii. Voldoende **flexibiliteit** en **bijstuurmogelijkheden** gedurende de looptijd van de concessie

## III. Prettige reisbeleving



- viii. Reizen met **voldoende comfort** en een adequaat **serviceniveau** (bijv. faciliteiten, zitplaatskans, cijfer OV-klantbarometer,)
- ix. Tenminste voldoen aan de geldende (sociale) **veiligheids- en toegankelijkheidsnormen**
- x. Volledige **reisinformatie** laagdrempelig beschikbaar (bijv. ook bij wijzigingen)
- xi. Met **tickets** gemakkelijk gebruik kunnen maken van de veerdienst (bijv. OVCP en OVPay, boekingsgemak)
- xii. Een zo aantrekkelijk mogelijke **ketenreis** (bijv. aansluiting op ander OV)

## IV. Betaalbaar en beheersbaar



- xiii. Veerdiensten die **betaalbaar** zijn voor bewoners en bezoekers (bijv. maximale tariefstijging, aparte tarieven voor frequente reizigers)
- xiv. Een **betrouwbare, (financieel) gezonde vervoerder** (bijv. rendement en track record)
- xv. Goed georganiseerde **inspraak** van consumentenorganisaties en decentrale overheden
- xvi. Effectieve **sturingsrelatie** tussen concessieverlener en concessiehouder

## Randvoorwaarden

- i. **Financiële kaders** – o.a. huidige situatie als uitgangspunt
- ii. **Juridische kaders** – o.a. geen onderhandse gunning (vrije markt of aanbesteding)
- iii. **Beleidskaders** – o.a. natuur en duurzaamheid
- iv. **Fysiek** – o.a. vaargeulen, havenlocaties en walfaciliteiten

Figuur 1: Doelenboom concessies Friese Waddenveren vanaf 2029

## 3.2 Aantal concessies

### 3.2.1 Huidige situatie

Op dit moment zijn er twee concessies, één voor Waddenveren-West en één voor Waddenveren-Oost. De vervoerconcessie Waddenveren-West bestaat uit een verbinding met relatief veel reizigers en autovervoer (Terschelling) en daarmee relatief veel omzet en één verbinding met minder reizigers en autovervoer (Vlieland) en daarmee minder omzet. Ook de vervoerconcessies Waddenveren-Oost bestaat uit een verbinding met relatief veel reizigers en autovervoer (Ameland) en daarmee relatief veel omzet en één verbinding met minder reizigers en autovervoer (Vlieland) en daarmee minder omzet. De beide concessies zijn nu budgetneutraal. De bundeling van twee verbindingen per concessie kan kostenefficiëntie bevorderen (één reserveschip voor twee verbindingen), maar de concessies zijn niet dermate groot dat een vervoerder de lokale binding verliest. Daarnaast speelt ook de geografische ligging een rol in de huidige verdeling. In de *midterm review* (hierna: MTR) van de twee vervoersconcessies is geconcludeerd dat het doel van de concessies halverwege de looptijd in voldoende mate was bereikt.

### 3.2.2 Mogelijke alternatieve varianten

Om te komen tot een zorgvuldige afweging ten aanzien van de verdeling van de vier verbindingen over de toekomstige concessie(s), zijn door IenW andere concessievormen onderzocht. Hierbij is onder andere gekeken naar één concessie voor de vier verbindingen, vier aparte concessies (per verbinding één) en een aparte concessie voor Ameland<sup>26</sup> (Schiermonnikoog toevoegen aan concessie West; of concessie Oost opknippen). De verschillende varianten zijn geanalyseerd aan de hand van onderstaande 7 criteria, waarbij criteria 1 en 2 in het bijzonder van belang zijn.

1. **Schaalvoordelen.** De voordelen die behaald kunnen worden door de schaal te vergroten, bijvoorbeeld door reserveschepen op meerdere lijnen in te zetten of walfaciliteiten te delen. Deze schaalvoordelen zijn nu aanwezig omdat er twee concessies zijn die beide twee lijnen delen.
2. **Lokale kennis en binding.** De binding met en kennis over het concessiegebied. Hierbij geldt de aanname dat wanneer een concessiehouder slechts één verbinding exploiteert de kennis en de binding met het gebied naar verwachting groter is dan wanneer de concessiehouder meerdere verbindingen exploiteert.
3. **Rendabiliteit.** De mate waarin een concessie geld oplevert (rendabel) of kost (subsidie nodig). De beide huidige concessies zijn nu budgetneutraal. Op de ene verbinding is meer omzet dan op de andere verbinding, veelal door het aantal auto-verzettingen.
4. **Aansluiting op huidige systemen en materieel.** Op dit moment zijn er twee concessies en zijn systemen (zowel fysieke systemen als ingerichte processen) en materieel (zoals de scheepsvloten) hierop ingericht. Indien er wordt gekozen voor een andere vorm, moeten systemen en materiaal hierop worden aangepast.

---

<sup>26</sup> Dit is alleen voor de verbinding naar Ameland bekeken, omdat hier specifieke uitdagingen rond de vaargeul gelden (o.a. onzekerheid route en vertreklocatie vasteland).

5. **Drempels marktpartijen.** Met drempels voor marktpartijen wordt bedoeld hoe makkelijk of moeilijk het voor marktpartijen is om zich in te schrijven op één concessie, bijvoorbeeld vanwege de omvang van de concessie en de daarbij behorende investeringen en/of vloot.
6. **Concessiemanagement.** Met het criterium concessiemanagement wordt de inspanning van het managen van de concessie vanuit de concessieverlener (IenW) bedoeld.
7. **Walfaciliteiten.** Op dit moment delen de verbindingen van concessie West dezelfde walfaciliteiten op het vasteland (Harlingen). De verbindingen van de concessie Oost hebben aparte walfaciliteiten.

### 3.2.3

#### *Conclusie*

Op basis van deze analyse wordt geconcludeerd dat geen van de alternatieve varianten op het merendeel van de criteria positiever of negatiever uitvalt dan de huidige situatie. Wanneer er gekeken wordt naar schaalvoordelen en het financiële resultaat pakt één concessie voor alle Waddenveren naar verwachting het beste uit. Echter, hierbij is minder lokale binding te verwachten en een hogere drempel voor marktpartijen om in te schrijven. Elke veerverbinding een losse concessie pakt daarentegen mogelijk positief uit voor de lokale binding en de mogelijkheid voor marktpartijen om in te schrijven, maar kan negatievere consequenties hebben voor efficiënt gebruik van materieel en walfaciliteiten en de rendabiliteit (mede als gevolg van beperktere schaalvoordelen). Vergelijkbare argumenten gelden wanneer de verbinding naar Ameland in een aparte concessie wordt ondergebracht.

Ervan uitgaande dat een balans tussen de diverse criteria wenselijk is en dat de schaalvoordelen en lokale binding het zwaarst wegen, lijkt het op basis van deze analyse verstandig om de huidige concessie-indeling (twee concessies met ieder twee verbindingen) te behouden. Aanvullend hierop volgt ook uit de conclusies van de MTR geen aanleiding om in volgende concessies af te wijken van de huidige verdeling. Dit beeld is op basis van de marktanalyse niet gewijzigd, dus is het uitgangspunt voor de periode vanaf 2029 twee concessies: Waddenveren-West (Vlieland en Terschelling) en Waddenveren-Oost (Ameland en Schiermonnikoog).

### 3.3

#### **Looptijd concessies**

In artikel 7 en 7a van het Bp2000 is vastgelegd dat een ov-concessie maximaal 15 jaar kan duren, nadat daartoe een aanbesteding is gehouden en nadat de Minister heeft ingestemd met de duur, mede op grond van aanzienlijke investeringen door de vervoerder in voor het te verrichten vervoer noodzakelijke materieel. De looptijd is daarmee dus mede afhankelijk van de investeringen die nodig zijn om de eisen en afspraken uit de concessie te behalen en is beperkt tot de periode waarin van een concessiehouder redelijkerwijs verwacht kan worden dat deze investeringen kunnen worden terugverdiend.

Gelet op de staat van de huidige vloot en de eisen en ambities op het gebied van uitstoot en duurzaamheid, is de verwachting dat een deel van de Waddenvloot in de volgende concessieperiode moet worden vervangen. Dit leidt tot omvangrijke investeringen<sup>27</sup>. Daarnaast wordt binnen de maritieme industrie veelal gewerkt met lineaire financieringen. Het verdienvermogen van een rederij neemt in de latere jaren binnen een concessie toe<sup>28</sup>. Bij een langere looptijd van de concessie gaat het rendement omhoog. Gelet op een mogelijke kostenstijging van de nieuwe concessies ten opzichte van de huidige concessies (als gevolg van onder andere duurzaamheidseisen en inflatie) en het uitgangspunt om ook de toekomstige

<sup>27</sup> Ter indicatie en op basis van grove schattingen bedraagt de nieuwprijs voor een veerschip circa € 30 mln en de nieuwprijs voor een schip van de sneldienst circa € 10 mln.

<sup>28</sup> Bron: Bijlage 2 *Rapport Duurzame Waddenveren*

concessies budgetneutraal uit te voeren (zie hoofdstuk 5), is het belangrijk om oog te houden voor het verdienvermogen van toekomstige concessiehouders. In de marktanalyse hebben diverse marktpartijen het belang van een lange looptijd benadrukt (zie bijlage 1). Zowel op basis van bovenstaande als op basis van de conclusies uit de MTR, dat het doel van de concessies halverwege de looptijd in voldoende mate was bereikt, ziet IenW op dit moment geen aanleiding om in eventuele volgende concessies af te wijken van de huidige looptijd. Uitgangspunt voor de volgende concessies is dus een looptijd van 15 jaar, waarmee de nieuwe concessies in april 2044 zouden eindigen. In het kader van het PvE zal nagedacht worden over het precieze start- en eindmoment. Gelet op de relatief drukke voorjaars- en zomerperiode, in termen van reizigersaantallen, kan er in overleg met de huidige concessiehouders voor worden gekozen de nieuwe concessies eerder in te laten gaan (bijvoorbeeld van januari 2029 tot januari 2044).

### 3.4 **Globale reikwijdte concessies**

Met de toekomstige concessies (2029-2044) zal een exclusief recht worden verleend voor voor eenieder openstaand personenvervoer met of zonder dienstregeling<sup>29</sup> per passagierschip<sup>30</sup> of veerboot, waarbij de Friese Waddeneilanden met het vasteland worden verbonden. Met personenvervoer wordt tevens bedoeld het vervoer van personen die zich verplaatsen per motorrijtuig, al dan niet voorzien van een aanhangwagen (inclusief caravans), en fietsen. Mede op basis van de MTR van de twee vervoersconcessies, waarin werd geconcludeerd dat het doel van de concessies halverwege de looptijd in voldoende mate was bereikt, zien wij op dit moment geen aanleiding om in volgende concessies significant af te wijken van de huidige reikwijdte van de concessies. Hieronder gaan we in op enkele aspecten van de reikwijdte van de concessies.

#### 3.4.1 *Operatie en kapitaal*

Net als in de huidige concessies, zal er in de toekomst naar verwachting weer gekozen worden voor concessies waarin zowel de operatie van de veerdiensten als de verantwoordelijkheid voor de aanschaf, eigendom en beheer (dan wel lease) van schepen bij de concessiehouder ligt. Rederijen lijken immers de meest geschikte partijen om (nieuw) scheepsmaterieel – dat goed aansluit bij de gewenste operatie – te ontwikkelen, aan te schaffen, te beheren en te onderhouden. Daarnaast geldt in algemene zin dat het leasen van materieel vaak duurder is in de operatie dan het in eigendom hebben van materieel, dus kan het opknippen van kapitaal en operatie leiden tot hogere totale exploitatiekosten. Ook zijn er eigendomsvraagstukken die opgelost moeten worden wanneer kapitaal en operatie gesplitst zouden worden. Bijvoorbeeld waar de schepen dan in eigendom komen<sup>31</sup>, hoe wordt omgegaan met het materieel dat vanuit de huidige concessies over zou gaan naar de nieuwe concessiehouders en hoe de kosten daarvoor worden gedekt. Daarom is er op dit moment onvoldoende aanleiding om van overheidswege een knip aan te brengen tussen eigendom van schepen en de operatie. Uitgangspunt voor de nieuwe concessies is dus dat concessiehouders de schepen zelf in eigendom hebben, tenzij vanuit de consultatie van de concept NvU blijkt dat er zwaarwegende redenen zijn om dit niet te doen.

#### 3.4.2 *Vrachtvervoer*

##### **Huidige situatie**

<sup>29</sup> Het betreft extra afvaarten bovenop een 'basis dienstregeling', bijvoorbeeld wanneer er een grote vervoervraag is.

<sup>30</sup> Volgens de juridische definitie: een schip voor meer dan 12 personen.

<sup>31</sup> De Rijksrederij zou vanuit kennis en expertise een geschikte partij zijn, maar een dergelijke vraag moet ook passen bij haar beschikbare capaciteit.

Op dit moment valt het goederenvervoer formeel buiten de concessie, maar is er in de praktijk veel samenhang met het goederenvervoer. De concessiehouder mag op basis van de concessie ook vrachtwagens (met lading) vervoeren. Voor vrachtvervoer bestaat momenteel geen exclusief recht, en de concessiehouders hebben ook geen vervoerplicht voor vracht. Dat kan ook niet, want de huidige concessies zijn gegund op basis van de Wp2000 en de PSO-verordening<sup>32</sup>. Deze concessies gaan uitsluitend over personenvervoer, deze concessies kunnen dus niet worden uitgebreid met goederenvervoer. De veerdiensten van WPD en Doeksen nemen ook vracht en goederen aan boord. Van en naar Terschelling en Vlieland is ook Rederij Wadden Transport actief.

### **Uitgangspunt voor de toekomst**

Vanuit diverse omgevingspartijen is aandacht gevraagd voor het belang van het goederenvervoer. Bij deze partijen is behoefte om dit vervoer ook in de toekomst te borgen, bijvoorbeeld door middel van concessies. Dit is – net als bij personenvervoer – alleen mogelijk als kan worden aangetoond dat het vrachtvervoer vanuit de vrije markt onvoldoende tot stand komt. Aangezien vrachtvervoer nu en in het verleden altijd via marktwerking tot stand is gekomen en momenteel toereikend lijkt, is het op dit moment waarschijnlijk niet mogelijk om te onderbouwen dat concessies voor het vrachtvervoer nodig zijn. Daarbij is van belang dat een concessie een exclusief recht is, waardoor andere vervoerders geen vrachtvervoer meer kunnen verzorgen. Indien er op termijn toch zou worden aangetoond dat de huidige situatie onvoldoende is, dan zou een eventuele concessie voor vracht afzonderlijk worden verleend en niet op basis van de Wp2000.

Het uitgangspunt voor de toekomst is dan ook dat vrachtvervoer niet expliciet wordt ondergebracht in de nieuwe concessies, maar dat het voor de concessiehouder – net als nu – wel is toegestaan om vrachtwagens (met lading) te vervoeren in het kader van de concessie. Het is wel van belang om op het gebied van walfaciliteiten en venstertijden voldoende ruimte te bieden aan andere goederenvervoerders, zodat de vrije markt hier zijn werk kan doen.

### **3.4.3 Interinsulair vervoer**

#### **Huidige situatie**

Interinsulaire diensten (vervoer tussen de eilanden) zijn niet opgenomen in de huidige concessies. Wel voorziet Rederij Doeksen – los van de concessie – in een watertaxi tussen de eilanden Terschelling en Vlieland. Deze zogenaamde 'scholierenboot' is er met name om Vlielanders kinderen de mogelijkheid te bieden om op Terschelling naar school te gaan. Deze veerdienst (de dienst zelf, niet de tickets) wordt momenteel en voor de komende drie jaar (2024-2026) door gemeentes Vlieland en Terschelling en de scholen en ondernemersverenigingen op beide eilanden bekostigd. Het is een afweging van de huidige concessiehouder om deze dienst te varen, er zijn geen verplichtingen vanuit IenW aangezien het een interinsulaire dienst betreft en het niet om vervoer tussen vasteland en eiland gaat én gezien het vervoer voor maximaal 12 personen betreft<sup>33</sup>. De reizigersaantallen zijn klein, variërend tussen de 1 en 10 passagiers en gemiddeld circa 5 personen per afvaart. Doeksen zet hiervoor een watertaxi in. Aanvullend vaart Doeksen in het toeristisch seizoen (van mei tot en met september) op dinsdag, woensdag en donderdag op eigen initiatief een 'driehoek' tussen Harlingen-Terschelling-Vlieland.

#### **Uitgangspunt voor de toekomst**

<sup>32</sup> De Cabotageverordening daarentegen geldt voor zowel personen- als goederenvervoer.

<sup>33</sup> De huidige concessies hebben betrekking op passagiersschepen en veerboten. Dit zijn, volgens de juridische definitie, schepen die meer dan 12 passagiers kunnen vervoeren.

Zowel in de MTR Waddenveren-West als op basis van gesprekken in het kader van de consultatie en de uitwerking van de NvU, blijkt er behoefte aan structureel interinsulair vervoer. De 'scholierenboot' is volgens betrokkenen van belang voor de leefbaarheid op de eilanden.

Ondanks de begrijpelijke behoefte aan een structureel karakter van de interinsulaire dienst, ziet IenW momenteel beperkte mogelijkheden om deze diensten mee te nemen in de nieuwe concessies, omdat:

- het kleinschalig vervoer betreft waar geen passagiersschepen of veerboten voor worden ingezet, waardoor hier op basis van wet- en regelgeving geen OV-concessie voor verleend kan worden;
- de inzet van een groter schip (bijvoorbeeld de huidige sneldiensten met een capaciteit van 300 personen) vanuit de kleine reizigers aantallen niet financieel verantwoord lijkt te kunnen worden;
- het juridisch risicovol is om diensten die buiten de scope van de concessies liggen toch voor 'meerpunten' (of 'nice to have') in de aanbesteding mee te nemen.

De huidige gebruikers en financiers van de interinsulaire dienst worden geadviseerd om deze vervoersdiensten – los van de nieuwe concessie – bij vervoerders in te kopen dan wel de mogelijkheden op gebied van leerlingenvervoer te onderzoeken.

#### 3.4.4 *Watertaxi's en nachtvaren*

De huidige concessies hebben betrekking op passagiersschepen en veerboten met meer dan 12 passagiers. Watertaxi's zijn daarentegen veelal gericht op groepen van maximaal 12 personen. Dit zijn op aanvraag afgestemde afvaarten, geen structurele diensten. Daarmee hebben de watertaxi's, net als taxi's op het land, geen OV-karakter<sup>34</sup>. Snelle motorboten, ingezet voor vervoer van personen (watertaxi's) vormen op dit moment een belangrijke aanvulling op de reguliere veerdiensten. Daarmee kunnen passagiers, ook buiten de dienstregeling van de veerboten om, van en naar de eilanden worden vervoerd. De hoofdregel is dat watertaxi-ondernemers 24 uur per dag vervoer mogen aanbieden<sup>35</sup>, maar dat er 's nachts wel een snelheidsbeperking geldt. Meerdere partijen hebben aangegeven dat het huidige aanbod van de watertaxi onvoldoende is en dat dit gevolgen heeft voor de leefbaarheid op de eilanden. Familieleden van zieken, die 's nachts met hulpdiensten naar het vasteland worden gebracht, kunnen bijvoorbeeld niet meereizen. Gelet op het type dienst lijkt het op dit moment echter niet mogelijk om watertaxi's op te nemen in de nieuwe concessies<sup>36</sup>. Het is niet mogelijk, omdat concessies bedoeld zijn voor openbaar vervoer (vervoer met een dienstregeling) en de watertaxi's niet kwalificeren als openbaar vervoer (varen niet volgens een dienstregeling). Daarnaast zou opname van deze diensten in een concessie – met een exclusief recht – betekenen dat nog maar één vervoerder deze diensten mag aanbieden, in plaats van meerdere. Er zal altijd een behoefte blijven om op specifieke tijdstippen (anders dan de dienstregeling) op aanvraag en tegen betaling ('s nachts) overgezet te worden, en er zijn diverse watertaxi-ondernemers die hier momenteel op inspringen.

#### 3.4.5 *Calamiteiten*

---

<sup>34</sup> In de wettelijke definitie van OV (artikel 1 van de Wp2000) staat dat het om vervoer op basis van een dienstregeling moet gaan.

<sup>35</sup> Tussen zonsondergang en zonsopgang geldt voor de hoofdvaarwegen/veerbootroutes een snelheidsbeperking van 20 km/u. Buiten de hoofdvaarwegen/veerbootroutes geldt 24/7 een maximumsnelheid van 20 km/u, ongeacht met welk mechanisch voortbewogen schip wordt gevaren.

<sup>36</sup> Volgens de Wp2000 vindt Openbaar Vervoer plaats op basis van een dienstregeling.

Net als in de huidige concessies is het wenselijk dat, bijvoorbeeld in geval van calamiteiten, een schip binnen één uur vaarklaar en operationeel gemaakt kan worden in de haven waar dat schip zich op dat moment bevindt of waar dat schip op dat moment nabij is. De concessiehouder voorziet de hulp- en rampbestrijdingsdiensten in een telefonisch aanspreekpunt welke hiervoor continu benaderbaar is. Net als in de huidige concessies zal in de nieuwe concessies deelname aan rampenbestrijdingsoefeningen worden voorgeschreven. Aanvullend op de concessie kunnen er door de Veiligheidsregio Fryslân afspraken gemaakt met een rederij om (brandweer)materieel te vervoeren in geval van calamiteiten.

## 4 Speerpunten concessies

Op basis van de doelenboom zijn de volgende vier speerpunten voor de nieuwe concessies geformuleerd. Het vierde speerpunt 'betaalbaar en beheersbaar' is deels in paragraaf 4.4 en deels in hoofdstuk 5 beschreven.

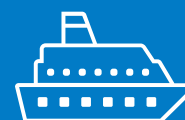
### 4.1 **Betrouwbaar, frequent en structureel**

#### 4.1.1

##### *Betrouwbare dienstverlening*

In de consultatieronde heeft vrijwel iedere partij het grote belang van de veerdiensten, de afhankelijkheid daarvan voor de eilandbewoners en de leefbaarheid van de eilanden benadrukt. Naast aandachtspunten per specifieke verbinding, is overkoepelend de continuïteit en de betrouwbaarheid van alle veerdiensten voor met name de eilandbewoners van zeer groot belang.

#### I. Betrouwbaar, frequent en structureel



##### **Vervoerplicht**

De concessiehouder wordt verplicht reizigers die beschikken over een geldig vervoerbewijs te vervoeren met hun bagage en hulpmiddelen, waaronder onder meer kinderwagens, rollators, scootmobielen en vouwfietsen worden begrepen, tegen het daarbij behorende tarief. Huisdieren mogen onder voorwaarden mee worden vervoerd. De concessiehouder wordt verplicht om op de reguliere dienst bij de reizigers behorende motorrijtuigen en fietsen te vervoeren tegen het daarbij behorende tarief. Vanuit gebruikers is de behoefte uitgesproken aan voldoende ruimte voor motorrijtuigen en fietsen op de schepen.

Net als in de huidige concessies, zullen hulpdiensten, rampbestrijdingsdiensten en rouwauto's zowel in functie als bij de retourvaart voorrang dienen te krijgen op andere motorrijtuigen. Reizigers moet de mogelijkheid worden geboden om een plaats te reserveren, zowel op de reguliere dienst als op de sneldienst, zowel met als zonder motorrijtuig.

##### **Punctualiteit**

Het personenvervoer moet worden verricht overeenkomstig de dienstregeling. De dienstregeling dient robuust te zijn, dat wil zeggen uitvoerbaar onder het overgrote deel van de condities (weer, getij, vaargeul). Dat wil zeggen dat de dienstregeling rekening houdt met de eventuele extra vaartijd die ontstaat doordat schepen niet op maximumsnelheid kunnen varen of op elkaar moeten wachten omdat passages slechts op bepaalde plekken mogelijk zijn. Het is aan de concessiehouder om aan te tonen dat de dienstregeling robuust is.

Het aantal afvaarten dat vertraagd mag zijn wordt gemaximeerd op een percentage van het aantal uitgevoerde afvaarten. Het percentage in de huidige concessies van 5 procent vormt een goed vertrekpunt. In de huidige concessies is vertraging gedefinieerd als een afvaart die meer dan tien minuten later dan de geplande tijd vertrekt. Indien dit praktisch haalbaar blijkt, wordt de definitie van vertraging uitgebreid met een criterium gebaseerd op de vaartijd en/of aankomsttijd. In de huidige concessies wordt de gemiddelde vertraging over beide verbindingen



berekend. Onder de volgende concessie wordt vertraging (ook) berekend per verbinding.

### **Uitval**

Het aantal afvaarten dat mag uitvallen, wordt gemaximeerd op een percentage van het aantal geplande afvaarten. Het percentage in de huidige concessies van 1 procent vormt een goed vertrekpunt. In de huidige concessies wordt de gemiddelde uitval over beide verbindingen berekend. Onder de volgende concessie wordt uitval (ook) berekend per verbinding.

### **Overmacht**

Voor uitval of vertraging die optreedt door uitzonderlijke condities, kan de concessiehouder net als in de huidige concessies een beroep doen op overmacht. De uitgevallen of vertraagde afvaart telt dan niet mee bij de bepaling of de concessiehouder aan de normen voor uitval en punctualiteit voldoet. Wanneer vertraging wordt gedefinieerd als een afvaart met een verlate vertrektijd, zal een overmachtsmelding mogelijk betrekking hebben op de aankomsttijd van de voorafgaande afvaart. De oorzaak van de vertraging ligt dan bij de voorafgaande afvaart(en). De procedure voor het rapporteren van overmacht dient van dien aard te zijn dat de rapportage navolgbaar is voor de concessieverlener. Zowel deze procedure als de procedure voor het beoordelen van overdrachtsmeldingen zal in het PvE nader worden beschreven en waar nodig verder worden verbeterd<sup>37</sup>.

### **Sanctionering**

De huidige concessies voorzien in maatregelen voor het geval de hoeveelheid uitval en/of vertraging het maximaal toegestane percentage overschrijdt. In beide gevallen kan de concessieverlener de concessiehouder vragen om een verbeterplan. Zoals is opgemerkt in de MTR kan op grond van de huidige concessies alleen een boete opgelegd worden voor uitval van bootdiensten, maar niet voor vertraging. Dit kan een perverse prikkel opleveren die leidt tot het voorkomen van uitval, met als gevolg een hogere dispunctualiteit. Het ligt voor de hand om bij de volgende concessies weer te werken met verbeterplannen en boetes, waarbij niet alleen bij hoge uitval, maar ook bij hoge vertraging een boete opgelegd kan worden. In het kader van het PvE zal dit nader gespecificeerd worden.

### **Reizigersrechten bij vertraging en uitval**

De Europese verordening 1177/2010<sup>38</sup> stelt regels vast inzake de rechten van scheepspassagiers. Het betreft regels inzake: a) non-discriminatie tussen passagiers met betrekking tot vervoersvoorwaarden die door vervoerders worden aangeboden; b) non-discriminatie van en bijstand aan gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit; c) de rechten van passagiers bij annulering of vertraging; d) de minimaal aan passagiers te verstrekken informatie; e) de afhandeling van klachten; en f) algemene voorschriften inzake handhaving. In de concessie zal verwezen worden naar deze verordening, maar de rechten zullen niet ook worden opgenomen in de concessie.

#### **4.1.2** *Minimale levensaderfunctie*

---

<sup>37</sup> Zie de MTR Waddenveren, waarin wordt geadviseerd dat IenW en RWS nagaan hoe zij de procesgang rondom de beoordeling van overmachtssituaties kunnen verbeteren. O.a. omdat Rijkswaterstaat op dit moment weinig inzicht heeft in de precieze oorzaken van overmachtssituaties, omdat overmachtsformulieren geen nautische details bevatten.

<sup>38</sup> Verordening (EU) nr.1177/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 24 november 2010 betreffende de rechten van passagiers die over zee of binnenwateren reizen en houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2006/2004

De Waddenveren zijn voor veel gebruikers de enige manier om naar het werk, ziekenhuis, familiebezoek of andere bestemmingen te reizen. De Waddenveren hebben daarmee een zogenaamde 'levensaderfunctie' voor de eilandbewoners. De dienstverlening hoort daar recht aan te doen.

### **Structurele dienstverlening**

Om recht te doen aan de minimale levensaderfunctie dient de concessiehouder op iedere dag van het jaar een minimale dienstregeling aan te bieden, ook in de perioden waarin de vervoersvraag gering en de exploitatie niet of nauwelijks rendabel is. Bij een minimale dienstregeling gaat het niet alleen om de frequentie van afvaarten, maar ook de tijdstippen en spreiding van afvaarten over de dag. In het PvE zal een voorbeeld opgesteld worden van een minimale dienstregeling. Daarbij zal als uitgangspunt de minimale dienstregeling in een referentiejaar in de huidige concessieperiode genomen. Uit het oogpunt van duurzaamheid zal bij het bepalen van de minimale dienstregeling voor afvaarten die nu een zeer lage bezettingsgraad hebben kritisch gekeken worden of het voor een minimale levensaderfunctie nodig is deze afvaart in de toekomstige dienstregeling op te nemen.

### **Veerboot en sneldienst**

De concessiehouder dient naast de reguliere veerdienst waarop motorrijtuigen vervoerd worden ook een sneldienst aan te bieden. Deze sneldienst heeft een significant kortere vaartijd tussen een eiland en het vasteland dan de reguliere dienst. De capaciteit van de sneldienst moet toereikend zijn om te voldoen aan de vervoersvraag van forenzen en andere gebruikers.

### **Voordelen voor eilandbewoners en andere frequente reizigers**

De concessiehouder dient binnen de geldige wet- en regelgeving voor eilandbewoners de kans op een vervoersbewijs op drukke dagen te vergroten. Ook dient vervoer van patiënten en dat van familieleden van de patiënten voorrang te krijgen boven ander vervoer. Daarnaast zal, ook binnen de geldige wet- en regelgeving, aan eilandbewoners een korting op de vervoersprijs moeten worden geboden.

#### **4.1.3** *Aanbod aanpassen aan vervoersvraag*

Aanvullend op de 'minimale levensaderfunctie' moet de vervoerder het aanbod aanpassen aan de vervoersvraag. Dit zal betekenen dat met name in het toeristisch seizoen (ongeveer de periode april tot en met september) extra capaciteit wordt geboden. Uitgangspunt hierbij is dat de vervoerder geen reizigers aan de wal laat staan. Ook wanneer er tijdens de looptijd van de concessie sprake is van reizigersgroei, moet de vervoerder een passend vervoersaanbod bieden. Er wordt vanuit gegaan dat de vervoerder de verwachte vervoersvraag zorgvuldig monitort, op tijd bepaalt of er extra afvaarten nodig zijn om in de vraag te voorzien en hierover ook op tijd communiceert richting reizigers. In het PvE zal een leidraad voor het opschalen van het aantal afvaarten worden geboden.

#### **4.1.4** *Borgen continuïteit bij overgang concessies*

Het is essentieel om de continuïteit bij de overgang van de huidige naar de volgende concessies te borgen. De overgang van de huidige concessie naar de volgende concessie mag niet leiden tot een onderbreking van de dienstverlening. Dat betekent dat alle voorbereidingen voor nieuwe concessies op tijd afgerond moeten zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om het verkrijgen en in gebruik nemen van het varend materieel, contractuele afspraken over het gebruik van de walinfrastructuur en de overgang van het personeel naar de nieuwe concessiehouder.

Hiervoor kan een aantal maatregelen genomen worden:

- Ten eerste wordt een relatief lange implementatieperiode van circa 2,5 tot 3 jaar ingepland, dus worden de concessies in 2026 gegund.
- Ten tweede wordt bekeken of de nieuwe concessies niet per april 2029 kunnen ingaan, maar in januari-februari 2029. Dit is – in tegenstelling tot de periode vanaf april – een relatief rustige tijd qua aantal reizigers en afvaarten, waardoor eventuele problemen makkelijker op te vangen zijn en/of de consequenties van eventuele problemen beperkter zijn dan in het toeristisch seizoen. Hiervoor is echter instemming van de huidige concessiehouders nodig en dit zal, op weg naar het PvE, dan ook met hen besproken worden.
- Ten derde staat in de huidige concessie dat productiemiddelen over worden genomen door de volgende concessiehouder.
- Ten vierde dient de nieuwe concessiehouder klanten de gelegenheid te bieden om al voor ingang van de volgende concessieperiode boekingen te maken voor de volgende concessieperiode.
- Ten vijfde kan de concessiehouder gevraagd worden om in het eerste jaar ten minste het serviceniveau uit het laatste jaar van de huidige concessieperiode te continueren.

## 4.2 Toekomstbestendig

### 4.2.1 Duurzame veerdiensten

Met de nieuwe concessies, waarin langjarige afspraken opnieuw worden vastgelegd, kan een belangrijke stap worden gezet in de verduurzaming van het vervoer van en naar de Waddeneilanden. Zoals geschetst in paragraaf 2.3 zijn de Europese, landelijke en regionale ambities op het gebied van duurzaamheid in diverse documenten vastgelegd, waaronder de Europese klimaatwet, de relevante 'Fit for 55'-maatregelen, de CCR Roadmap<sup>39</sup> voor binnenvaart en het programma Green Shipping Waddenzee.



### Onderzoek duurzame Waddenveren

Medio 2023 heeft scheepsbouwconcern Damen Shipyards Group (hierna: Damen) in opdracht van IenW onderzocht welke uitgangspunten ten aanzien van duurzame schepen binnen de huidige beleidskaders passen, zie rapport *Duurzame Waddenveren* in Bijlage 2. Uit dit onderzoek blijkt dat er verschillende mogelijkheden zijn om de veerdiensten in de periode vanaf 2029 duurzamer te varen. Hierbij wordt batterij-elektrisch varen gepresenteerd als het meest voordelige nul-emissie alternatief voor alle veerverbindingen. Om batterij-elektrisch te varen, is het van belang dat er tijdig elektrische walinfrastructuur gerealiseerd wordt. Biodiesel en bio-LNG worden gepresenteerd als het financieel meest aantrekkelijke alternatief binnen de huidige beleidskaders. Varen op biodiesel is initieel goedkoper dan batterij-elektrisch varen, maar leidt niet tot nul-emissie veerdiensten en voldoet daarmee naar verwachting mogelijk niet aan de eisen in de loop van de concessieperiode.

### Globale ambities voor de nieuwe concessieperiode

Mede op basis van de conclusies en adviezen uit het rapport *Duurzame Waddenveren* is IenW voornemens om in de nieuwe concessies tenminste een minimaal emissiereductie-percentages te eisen, welke in de loop van de jaren zal

<sup>39</sup> Routekaart van de CCR voor het terugdringen van emissies in de binnenvaart, Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), maart 2022

oplopen. Aansluitend bij de doelstellingen van 'Fit for 55' en het Coalitieakkoord 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst' kan bijvoorbeeld gedacht worden aan:

- Bij de start van de concessie, in 2029, tenminste circa 55% uitstootreductie van broeikasgassen<sup>40</sup>;
- Halverwege de looptijd van de concessie, rond 2036-2037 (hierbij ook rekening houdend met de tijd die nodig is voor de aanleg van elektrische laadinfrastructuur), tenminste circa 70% uitstootreductie van broeikasgassen;
- Aan het eind van de looptijd van de concessie, in 2044, tenminste circa 85% uitstootreductie van broeikasgassen, op weg naar klimaatneutrale veerdiensten in 2050 (conform 'Fit for 55' en het coalitieakkoord).

Een dergelijk 'transitiepad' geeft de vervoerders de tijd om het benodigde scheepsmaterieel te ontwikkelen en te bouwen, en geeft netbeheerders de tijd om de benodigde infrastructuur te realiseren. Bovenstaande percentages en jaartallen zijn slechts richtinggevend en kunnen op weg naar het PvE nog wijzigen, bijvoorbeeld naar aanleiding van input vanuit de consultatie van de concept NvU. Hierbij is de realisatie van walinfrastructuur altijd voorwaardelijk voor een reductiepercentage van 100%.

Tevens zal de precieze berekenings- en beoordelingsmethodiek in het kader van het PvE moeten worden uitgewerkt. Dit om de beoordeling beter mogelijk te maken, immers is de precieze uitstoot van de Waddenveren in 1990 (wat door de Europese en Nederlandse Klimaatwetten als referentiejaar wordt gehanteerd) niet bekend. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een vertaling van deze percentages naar een recenter referentiejaar, het gebruik van een fossiele referentiewaarde en/of aansluiting zoeken bij het binnenvaartemissielabelsysteem. Ook zal vastgelegd moeten worden hoe de reductie wordt uitgedrukt, bijvoorbeeld in uitstoot per gevaren kilometer of uitstoot per passagier. Aangezien er ten opzichte van 1990 nu aanzienlijk strengere eisen aan schepen en verbrandingsmotoren (zoals stage V) worden gesteld, zal ook bezien moeten worden of de percentages ten opzichte van dit referentiejaar voldoende ambitieus zijn.

Naast een minimaal percentage van broeikasgasemissiereductie overweegt IenW om eventuele additionele broeikasgasemissiereductie en luchtemissiereductie, aangeboden door een rederij, in de aanbesteding positief te beoordelen. Hoe in de aanbestedingsprocedure duurzaamheidseisen en eventuele additionele emissiereducties zich zullen verhouden tot de prijs, dient in het kader van het PvE nader uitgewerkt te worden. Tot slot sluit IenW op dit moment niet uit dat er, indien er definitief walinfrastructuur voor elektrisch varen wordt aangelegd, aanvullend op de bovengenoemde eisen, ook afspraken in het PvE worden opgenomen over de (eventueel verplichte elektrische) aandrijving van schepen vanaf een bepaald jaartal. Het kan wenselijk zijn om het onderwerp 'verduurzaming' in een eventuele dialoogfase expliciet met marktpartijen te bespreken.

### **Walinfrastructuur voor elektrisch varen**

Om in de toekomst batterij-elektrisch te kunnen varen, zal de benodigde elektrische walinfrastructuur aanwezig moeten zijn. Deze infrastructuur zal dan gerealiseerd moeten worden in samenspraak met onder andere IenW, EZK, de regionale overheden (provincie, eiland- en walgemeenten), netbeheerders (Liander en Enexis)

---

<sup>40</sup> Volgens 'Fit for 55' en het Coalitieakkoord zijn deze percentages ten opzichte van 1990, maar de berekenings- en beoordelingsmethodiek zal in de fase op weg naar het PvE nader uitwerkt moeten worden. Zie ook onderstaande passage hierover.

en eventuele andere betrokkenen. Wat precies nodig is voor elektrisch kunnen varen van de waddenveren, verschilt per eiland en wordt hieronder nader toegelicht.

#### *Proces tot Programma van Eisen*

In alle gevallen geldt dat bij de aanleg van infrastructuur IenW, de regionale overheden, netbeheerders en andere betrokken in de periode 2024-2026 in nauw contact moeten zijn over de gewenste oplossingsrichting en de daarmee samenhangende eisen voor het PvE. Dit om te zorgen dat toekomstige laadinfrastructuur en scheepsmaterieel goed op elkaar aansluiten. Het lijkt voor de hand te liggen om grote infrastructurele investeringen die primair vanuit toekomstige elektrische vervoersdiensten worden verantwoord pas na gunning in 2026 te doen, zodat er voldoende zekerheid bestaat over het toekomstig gebruik van de infrastructuur. Overigens geldt andersom hetzelfde: een vervoerder zal grootschalige investeringen in scheepsmaterieel ook pas doen na gunning en na duidelijkheid over de infrastructuur. Desalniettemin dienen vervoerders ten tijde van de aanbesteding wel een bepaalde mate van zekerheid te krijgen over of en wanneer de benodigde infrastructuur wordt gerealiseerd. Dit zal moeten worden vastgelegd in het PvE.

#### Schiermonnikoog

Voor elektrisch varen van en naar Schiermonnikoog is alleen elektrische oplaadinfrastructuur nodig in Lauwersoog. De benodigde vermogens lijken beschikbaar te zijn in het huidige onderstation, maar zullen moeten worden aangevraagd.

#### Ameland

Voor een elektrische veerdienst naar Ameland zijn twee mogelijkheden: 1) alleen laden aan de vaste wal of 2) zowel laden aan vaste wal als op het eiland. De eerste optie kent weliswaar iets hogere operationele kosten, maar omdat er geen additionele wadkabel nodig is, worden relatief grote infrastructuurinvesteringen alsmede mogelijke natuurimpact van een wadkabel vermeden. IenW zal hier de komende periode samen met regionale overheden, netbeheerders en andere betrokken een keuze in moeten maken. In alle gevallen geldt dat het onderstation aan de vaste wal moet worden uitgebreid. Tot slot zal voor de veerdienst naar Ameland besloten moeten worden op welke locatie aan vaste wal de laadinfrastructuur wordt gerealiseerd, afhankelijk van de uitkomsten van het vervolg op VBA 2030. Het is wenselijk hier in het PvE zo concreet mogelijk over te worden en de verschillende opties waar mogelijk zoveel mogelijk te reduceren.

#### Terschelling

Om volledig elektrisch te varen zijn voor de veerdienst naar Terschelling oplaadpunten op zowel de vaste wal als op het eiland nodig. Voor batterij-elektrisch laden vanaf het eiland zijn een additionele wadkabel en faciliteiten op het eiland nodig. Ondanks dat deze kabel niet alleen kan bijdragen aan de verduurzaming van het vervoer, maar ook aan de energietransitie op het eiland, heeft de aanleg van een wadkabel mogelijk natuurimpact en zijn relatief grote investeringen benodigd. De voor- en nadelen zullen de komende periode samen met regionale overheden, netbeheerders en andere betrokken nader moeten worden uitgewerkt. Hierover dient uiterlijk begin 2025 een beslissing te zijn genomen om in het PvE duidelijkheid te kunnen bieden naar marktpartijen. Op basis van de huidige inzichten kan wel gesteld worden dat de additionele wadkabel niet gerealiseerd zal zijn vóór de start van de nieuwe concessies in 2029.

#### Vlieland

Voor Vlieland geldt net zoals voor Terschelling dat aan beide kanten opgeladen moet worden voor een volledig elektrische veerdienst. Anders dan voor Terschelling heeft de huidige wadkabel voor Vlieland nog capaciteit voor een (geoptimaliseerde) veerdienst. De wadkabel is echter enkel uitgevoerd en heeft geen redundantie. Dit kan opgelost worden door ofwel redundantie aan boord van de schepen in te bouwen ofwel door een tweede wadkabel aan te leggen. De voor- en nadelen van deze twee opties zullen de komende periode samen met regionale overheden, netbeheerders en andere betrokken nader moeten worden uitgewerkt. Hierover dient in het PvE duidelijkheid te worden geboden naar marktpartijen. Op Vlieland zijn wel net als op Terschelling additionele walfaciliteiten nodig om opladen mogelijk te maken.

#### 4.2.2 *Flexibel en wendbaar gedurende en na de looptijd*

We weten op dit moment nog niet hoe de wereld er in de nieuwe concessieperiode, van 2029 tot 2044, uitziet. Er zijn verschillende onzekerheden, bijvoorbeeld met betrekking tot het klimaat en de natuur, de morfologische ontwikkelingen in de Waddenzee, digitalisering, autobeleid en innovatie in de scheepsbouw. Voorop staat dat we ernaar streven om in het PvE, met de kennis van dat moment, zoveel mogelijk duidelijkheid te bieden over deze onderwerpen, maar er zullen onzekerheden blijven.

#### **Omgang met onzekerheden gedurende de concessies**

Om deze toekomstige uitdagingen het hoofd te bieden, is IenW voornemens om een bepaalde mate van flexibiliteit in de nieuwe concessies op te nemen. Bijvoorbeeld door net als in de huidige concessies een zogenaamde experimenteerbepaling op te nemen die concessiehouders in staat stelt om te experimenteren met nieuwe vervoersconcepten en -producten. Ook kan overwogen worden om een ontwikkelbepaling in de concessies op te nemen, waarin ruimte wordt geboden om rond bepaalde (ontwikkel)onderwerpen aanvullende afspraken te maken, al dan niet onder bepaalde (financiële) voorwaarden. Daarbij kan onder andere gedacht worden aan de onderwerpen: verzanding, verduurzaming, uitkomsten MIRT-verkenning Ameland, verkeersbeleid van de eilanden, vervoersconcept en digitalisering. Hoe en rond welke onderwerpen een ontwikkelbepaling wenselijk is, zal in de periode 2024-2025 nader moeten worden uitgewerkt. Deze onderwerpen zullen mogelijk in de aanbesteding extra aandacht krijgen, bijvoorbeeld door marktpartijen te vragen hier specifieke plannen op te ontwikkelen en/of door deze onderwerpen in een eventuele dialoogfase expliciet te bespreken. Afhankelijk van de nadere uitwerking van de ontwikkelbepaling(en), kan mogelijk het vastleggen van een 'algemeen wijzigingsproces' wenselijk zijn, waarmee concessiehouder en concessieverlener in samenspraak en in uitzonderlijke situaties tot wijzigingen in de concessie kunnen komen (voorbeeld zijn de afspraken rond de brandstofvoetslag voor Waddenveren-West in 2022). Uiteraard binnen de grenzen van het aanbestedingsrecht, ten aanzien van wezenlijke wijzigingen (toename opdrachtsom met 10%)<sup>41</sup>.

Een andere manier om onzekerheden tijdig te signaleren, te bespreken en eventueel (aanvullende) afspraken over te maken, zijn evaluaties. Aanvullend op een MTR overweegt IenW om op reguliere basis relatief laagdrempelige evaluaties te houden. De frequentie en vorm dient in het PvE nader te worden ingevuld.

#### **Bieden van zekerheden na de concessies**

<sup>41</sup> In uitzonderingsgevallen wordt op grond van de Aanbestedingswet beoordeeld of er in de betreffende situatie sprake is van een wezenlijke wijziging. Bij een algemeen wijzigingsproces dat tussen de concessiehouder en de concessieverlener wordt vastgelegd kan een concessiehouder geen wijzigingen afdwingen. Toename van de opdrachtsom met minder dan 10% is geen wezenlijke wijziging.

Behalve een proces om met onzekerheden om te gaan, streeft IenW er ook naar om vervoerders bepaalde zekerheden te bieden rond de grote kostenposten, zoals materieel en personeel. Net als in de huidige concessies is IenW voornemens om in de nieuwe concessies afspraken op te nemen over de overname van materieel en personeel aan het eind van de looptijd, zie ook paragraaf 2.2.5. Op de financiële aspecten rond overname van materieel wordt in hoofdstuk 5 nader ingegaan.

### 4.3 Prettige reisbeleving

#### 4.3.1

##### *Veilige, toegankelijke en comfortabele reis*

Het is van belang dat de reizigers een comfortabele en goede reisbeleving hebben als zij gebruikmaken van deze veerdiensten. Fysieke veiligheid, sociale veiligheid en toegankelijkheid worden daarbij gezien als basisvoorzieningen. Daarmee dient de toekomstige rederij goed te borgen dat zij minimaal voldoet aan de voorgeschreven (EU)-regelgeving inzake sociale veiligheid en toegankelijkheid. In Europese verordening 1177/2010 zijn de rechten van scheepspassagiers vastgelegd. Hierin staat onder andere dat gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit mogelijkheden moeten krijgen om gebruik te maken van passagiersdiensten die vergelijkbaar zijn met die van andere burgers.

### III. Prettige reisbeleving



Net als onder huidige concessies dienen de toekomstige rederij(en) zorg te dragen voor een hoog niveau van veiligheid voor de reizigers en het personeel op de schepen, de kades alsook voor anderen in de omgeving van activiteiten van de vervoersdiensten. In lijn daarmee handelt de rederij tenminste naar de ISM-code (International Management Code for Safe Operations of Ships and for Pollution Prevention, zoals vastgesteld in IMO-resolutie A. 741(18)-1993), of de dan geldende regels. De bemanning van de rederijen dient minimaal te voldoen aan de eisen van de richtlijn Europese richtlijn beroepskwalificaties binnenvaart (2017/2397) of de dan geldende eisen. Daarnaast zal de concessiehouder omwille van de veiligheidszorg zorgdragen voor een goed functionerend veiligheidssysteem. De concessiehouder dient ook aantoonbaar zorg te dragen voor nautische veiligheid. Te denken valt aan een plan nautische veiligheid. Deze en andere aspecten van het veiligheidsniveau zullen nader worden uitgewerkt in het PvE.

Om het comfort van reizigers te waarborgen, zullen schepen over voldoende zitplaatsen moeten beschikken en over voldoende ruimte voor bagage (zodat dit niet op stoelen wordt geplaatst). Verder is het voor reizigers van belang dat zij aan boord kunnen werken. Dit kan bijvoorbeeld gefaciliteerd worden door het inrichten van een stilleruimte ('gewone' veren) of klaptafeltjes (sneldienst) en wifi. De netheid van de schepen, wachtruimtes, toiletten en andere walfaciliteiten beïnvloedt het reiscomfort. Alle ruimtes moeten schoon en op orde zijn. Ook moeten passende horecafaciliteiten aanwezig zijn bij de wachtruimtes aan de wal en op de veren (reguliere veer en sneldienst). De horeca moet betaalbare, gezonde en bij voorkeur lokale producten aanbieden.

In het PvE worden naar verwachting bepaalde minimumeisen ten aanzien van comfort en service opgenomen. Aanvullend zou IenW in de aanbesteding partijen mogelijk kunnen vragen om een service-/kwaliteitsplan ten aanzien van bovengenoemde punten.

#### 4.3.2

##### *Excellente uitvoering*

Aanvullend op de bovengenoemde randvoorwaarden ten aanzien van veiligheid en toegankelijkheid zullen in de nieuwe concessies afspraken worden vastgelegd over onderstaande aspecten. In sommige gevallen zal sprake zijn van eisen, in andere gevallen van inspanningsverplichtingen.

### **Personeel**

Al het varend personeel moet over de juiste kwalificaties beschikken. Personeel dat in contact staat met klanten moet op professionele wijze omgaan met de klanten en de Engelse en Nederlandse taal machtig zijn.

### **Goed werkgeverschap en social return**

Van de concessiehouder mag goed werkgeverschap verwacht worden, in de zin dat de concessiehouder zich houdt aan bepalingen uit het arbeidsrecht en het burgerlijk recht. De concessiehouder dient zich door middel van social return in te spannen om een maatschappelijke bijdrage te leveren.

### **Klantenservice**

De klantenservice moet goed bereikbaar zijn en klanten op een professionele wijze te woord staan, bij voorkeur in hun eigen taal, maar ten minste in het Nederlands en Engels. Aanvullend dient reisinformatie, naast Nederlands en Engels, ook beschikbaar te zijn in het Duits.

### **Bagagevervoer**

De concessiehouder biedt reizigers de mogelijkheid om bagage veilig op bagagewagens te plaatsen. De concessiehouder spant zich in om het bagagevervoer te verbeteren. Bijvoorbeeld door initiatieven te ontwikkelen op het gebied van een bagagetransport servicedienst (een integraal systeem voor bagagevervoer van parkeerplaats tot bestemming). Een van de doelen van een verbeterd bagagesysteem is om het aantal auto's dat de overtocht maakt te verminderen, doordat het bagagevervoer ook op een andere manier mogelijk wordt.

### **Klanttevredenheidsonderzoek**

De reisbeleving wordt jaarlijks gemeten via de OV-Klantenbarometer. De concessiehouder dient minimaal een bepaalde gemiddelde score te behalen. De te behalen score wordt gebaseerd op een referentiejaar uit de huidige concessieperiode. Voldoet de concessiehouder hier niet aan, dan zal de concessieverlener de concessiehouder vragen om een verbeterplan.

#### **4.3.3**

#### *Onderdeel van een ketenreis*

Het personenvervoer van en naar de eilanden houdt over het algemeen niet op als reizigers aan wal stappen. De reis met de veerdienst is onderdeel van een keten. Voor het reisgemak is het dan ook cruciaal dat de gehele keten goed op elkaar aansluit.

### **Afstemmen van dienstregelingen**

Volgens de Wp2000 moeten concessiehouders hun dienstregelingen zo goed mogelijk afstemmen op de dienstregelingen van het aansluitende openbaar vervoer. Het is daarbij ook nodig om rekening te houden met reizigers die slecht ter been zijn. Bijvoorbeeld door een acceptabele overstaptijd van circa 15 minuten te hanteren. Bij het maken en uitvoeren van de dienstregeling voert een concessiehouder hiertoe periodiek overleg met aangrenzende concessiehouders. Wijzigingen in de dienstregeling moeten door de concessiehouder tijdig worden afgestemd met aangrenzende vervoerders. Daarnaast maakt de concessiehouder afspraken over het doorgeven van vertragingen en uitval met partijen die het aansluitende OV verzorgen.



### **Verbeteren ketenreis**

De concessies richten zich in beginsel op het personenvervoer van en naar de eilanden. Wel wordt aan de concessiehouder gevraagd zich in te spannen voor het verbeteren van de ketenreis, bijvoorbeeld door samen met andere vervoerders plannen te ontwikkelen op gebied van bagagevervoer en deelmobiliteit.

### **Auto's en parkeren**

Ook de auto maakt voor veel reizigers onderdeel uit van de ketenreis. Ondanks dat parkeervoorzieningen geen onderdeel zullen uitmaken van de toekomstige concessies voor het personenvervoer, kennen parkeerfaciliteiten en bijbehorende tarieven wel samenhang met het aantal auto-overzettingen. Als het meenemen van de auto relatief goedkoop is ten opzichte van het parkeren aan de wal, zullen mogelijk meer reizigers daarvoor kiezen. Anderzijds zien we in het toeristisch seizoen soms grote parkeerdrukke aan vaste wal, wat kan leiden tot overlast in walgemeenten. In de periode 2024-2025 zal IenW hierover in overleg treden met de eiland- en walgemeenten en exploitanten van parkeervoorzieningen.

#### *4.3.4 Adequate reisinformatie en laagdrempelige ticketing*

### **Reisinformatie**

Het is van belang dat reizigers goed en begrijpelijk geïnformeerd zijn over hun reis. Zowel voorafgaand als tijdens de reis, aan boord en in de havens. Om het reisgemak te vergroten, wordt aan de concessiehouder gevraagd om actuele, zoveel mogelijk 'realtime', reisinformatie te verstrekken. Via de reisinformatiesystemen wordt niet alleen de vertrek-, maar ook de verwachte aankomsttijd gedeeld. Ook wijzigingen ten opzichte van de dienstregeling, zoals extra afvaarten, uitval en vertraging, worden zo snel mogelijk bekend gemaakt. Bij voorkeur wordt alle reisinformatie via diverse, op dat moment bekende en veelgebruikte, kanalen aangeboden. Ook wordt aansluiting gezocht bij 9292.nl en eventuele andere applicaties waar ketenreisinformatie wordt geboden. Tot slot dient in de uitwerking van het onderwerp reisinformatie uiteraard rekening te worden gehouden met veiligheid van data.

### **Ticketing**

De concessieverlener is verantwoordelijk voor het vaststellen van maximale tariefindexaties. Op basis hiervan mogen de concessiehouders hun tarieven laten stijgen (zie hoofdstuk 5). Van de concessiehouder wordt verwacht dat deze komt met aantrekkelijke tariefproposities. Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat onder meer gekeken wordt naar de tarieven voor frequente reizigers, zoals eilanderbewoners. Naast tarieven voor frequente reizigers, kan gedacht worden aan tariefproposities als een daltarief (gedurende de dag en/of in een bepaalde periode) of aan tarieven voor specifieke doelgroepen (ouderen, families). Het is van belang dat reizigers op een relatief eenvoudige manier tickets kunnen aanschaffen. Dat betekent dat zij deze zowel online, als fysiek kunnen kopen. Ook moet de concessiehouder aansluitend ov-gebruik stimuleren. Waar mogelijk sluit de concessiehouder aan bij de OV-chipkaart, OVpay (betalen via bankpas) en andere op dat moment veelgebruikte betaalsystemen (voor multimodale ov-reizen). IenW vraagt hierbij ook aandacht voor de gehele ketenreis en eventuele combinatietickets, bijvoorbeeld voor een multimodale ov-reis (en MaaS<sup>42</sup>-concepten) of voor de koppeling met parkeertickets. Tot slot dient in de uitwerking van het onderwerp ticketing rekening te worden gehouden met veiligheid van data.

---

<sup>42</sup> Mobility as a Service (MaaS)

#### 4.4 **Betaalbaar en beheersbaar**

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de beheersbaarheid van de concessies, in het bijzonder de afspraken omtrent inspraak en de sturingsrelatie tussen concessieverlener en concessiehouder. Het onderwerp betaalbaarheid komt in hoofdstuk 5 aan de orde.

##### 4.4.1 *Afgestemde keuzes*

###### **Huidige situatie**

De omgang tussen de concessiehouder en de consumentenorganisaties en decentrale overheden is in de huidige concessie vastgelegd in een aantal processen. De concessiehouder vraagt ten minste een keer per jaar advies aan consumentenorganisaties en decentrale overheden over voorgenomen wijzigingen van dienstregelingen, tarieven en overige onderwerpen die zijn vastgelegd in de concessie. Daarnaast is de concessiehouder verplicht om jaarlijks voor 1 mei een procesvoorstel en planning voor het vervoerplan in te dienen bij consumentenorganisaties en decentrale overheden voor advies, voordat hij het definitieve plan bij IenW inlevert. Wanneer de concessiehouder een experiment uit wil voeren voor een nieuwe dienst of een nieuw product moet hij daarvoor ook advies van de consumentenorganisaties en decentrale overheden vragen, voordat hij aan IenW om een ontheffing vraagt. Ook dient de concessiehouder de consumentenorganisaties en decentrale overheden te informeren over de resultaten en het al dan niet opnemen van het experiment in het reguliere aanbod. Verder is de concessiehouder verplicht om consumentenorganisaties en decentrale overheden over verschillende zaken te informeren, bijvoorbeeld over de afhandeling van klachten en de inzage in het draaiboek verstoringen.

Verder vraagt de concessiehouder advies aan consumentenorganisaties over de klanttevredenheidsrapportages en informeert hij hen jaarlijks over onderwerpen zoals uitgewerkt in het PvE. Ook is de concessiehouder aanwezig wanneer uitgenodigd bij de vergaderingen van de consumentenorganisaties. De concessiehouder betreft decentrale overheden bij de onderwerpen zoals uitgewerkt in het PvE en is aanwezig bij vergaderingen van de decentrale overheden wanneer uitgenodigd.

###### **Streven voor toekomstige concessies**

Verschillende partijen (o.a. eilandgemeenten) geven aan hun invloed onder de huidige concessieafspraken onvoldoende te vinden (er is behoefte aan meer en eerdere inspraak, met name bij belangrijke beslissingen). Hierbij is een verband te zien tussen de inspanningen die de concessiehouder levert ten aanzien van het contact met consumentenorganisaties en decentrale overheden en de tevredenheid van deze partijen. Bij meer contact met consumentenorganisaties en decentrale overheden dan de minimale verplichtingen die zijn vastgelegd in de concessie is er een hogere tevredenheid bij deze partijen.

Voor de komende concessieperiode moet onderzocht worden op welke manieren de inspraak van consumentenorganisaties en decentrale overheden geïntensiveerd kan worden. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met de verdeling van de verantwoordelijkheden. De verantwoordelijkheden die nu bij de concessiehouder en verlener liggen, blijven ook in de komende concessieperiode bij de concessiehouder en concessieverlener.

#### IV. Betaalbaar en beheersbaar



Voor het vastleggen van de betrokkenheid van consumentenorganisaties en decentrale overheden binnen de concessie wordt gekeken naar verschillende opties:

- Het verhogen van de minimale verplichtingen van de concessiehouder die worden vastgelegd in de concessie ten aanzien van het informeren en betrekken van consumentenorganisaties en decentrale overheden. Dit leidt ertoe dat er meer contactmomenten zijn tussen concessiehouders en consumentenorganisaties en decentrale overheden en er meer tijd wordt genomen voor deze gesprekken. Aanvullend zal worden gekeken naar de prestatie-informatie die door de concessiehouder beschikbaar wordt gesteld aan consumentenorganisaties en decentrale overheden.
- Een actievere en meer zichtbare regierol van IenW, een duidelijk aanspreekpunt binnen IenW en actievere betrokkenheid bij de adviezen van consumentenorganisaties en decentrale overheden (aan de concessiehouder), al dan niet door een gesprek in 'de driehoek' (vervoerder, IenW en decentrale overheden en consumentenorganisaties). Hierbij is rolvastheid een aandachtspunt en is het van belang om een eventueel 'driehoeksoverleg' zodanig in te richten dat IenW bij mogelijke conflicten niet tussen de concessiehouder en de consumentenorganisaties en decentrale overheden in komt te staan.
- De concessiehouder verantwoordelijk maken voor de invulling van het contact met de consumentenorganisaties en decentrale overheden, bijvoorbeeld door vervoerders tijdens de aanbesteding een samenwerkingsstrategie op te laten stellen. IenW schrijft in dat geval voor welke partijen, en thema's meegenomen moeten worden en met welke frequentie. IenW houdt tijdens de concessie oog op het verloop, maar stelt geen specifieke eisen aan dit contact. Wel kan IenW hierop bijsturen wanneer zij dit nodig acht.

De verschillende opties zullen verder uitgewerkt worden in het PvE. Aanvullend hierop zijn, in het kader van de nieuwe concessies, ook afspraken met andere partijen nodig. Denk daarbij bijvoorbeeld aan Rijkswaterstaat, Rijksvastgoedbedrijf en vervoerders van aangrenzende concessies. Deze afspraken dienen in de periode 2024-2025 nader uitgewerkt te worden en te worden vastgelegd. Bijvoorbeeld in een separaat samenwerkingsprotocol, zoals dat voor de HRN-concessie 2025-2033 ook wordt gedaan.

#### 4.4.2 *Effectieve sturingsrelatie*

Een effectieve sturings- en verantwoordingsrelatie tussen de concessieverlener en concessiehouder draagt bij aan een succesvolle uitvoering van de concessie. De volgende eventuele afspraken kunnen bijdragen aan een effectieve sturings- en verantwoordingsrelatie:

- Het door de concessiehouder transparant delen van informatie over prestaties met de concessieverlener (en mogelijk ook decentrale overheden en consumentenorganisaties, zie paragraaf 4.4.1). De MIPOV-gegevens ('Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer') dienen hierbij als uitgangspunt.
- Het, met enige regelmaat, in gesprek zijn met elkaar over prestaties.
- Het vermijden van onnodige administratieve druk bij zowel concessiehouder en als concessieverlener.
- Prikkels (al dan niet financieel) in de concessie ten behoeve van prestatieverbetering. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het vastleggen van prestatie-criteria met bijbehorende grenswaarden (bodem- en/of streefwaarden), vragen om verbetering (via verbeterplannen) bij overschrijding van grenswaarden en uiteindelijk sanctionering.
- Een effectieve verantwoordingscyclus, waar tenminste een vervoerplan en een (financiële) jaarverantwoording onderdeel van uitmaken. Overwogen kan worden of, naar analogie van de Hoofdrailnet concessie, in de toekomst ook gewerkt zal worden met een halfjaarverantwoording en/of een beleidsprioriteitenbrief.

Bovenstaande dient in het kader van het PvE verder uitgewerkt te worden. Het uitgangspunt is om de relatie gedurende de concessieperiode verder te professionaliseren.

## 5 Financieel kader

De hiervoor geschetste uitgangspunten, die IenW aan de vervoersdiensten stelt, leiden tot kosten voor de vervoersdienst. Om te zorgen dat het toekomstig vervoer betaalbaar is voor de reiziger, de concessieverlener en de concessiehouder(s), gaat dit hoofdstuk in op de financiële kaders en randvoorwaarden.

### 5.1 Budgetneutraal als uitgangspunt

Het huidige openbaar passagiersvervoer van en naar de Waddeneilanden wordt bekostigd vanuit de reizigersopbrengsten (passagiers en autovervoer). In de huidige concessies zijn deze opbrengsten zodanig dat er geen overheidsbijdrage nodig is: de concessies zijn nu budgetneutraal. In het OV kennen we ook andere voorbeelden, zowel situaties waar de concessieverlener een subsidie verleent als situaties waarin de vervoerder een concessieprijs betaalt om het vervoer te mogen verrichten<sup>43</sup>. De uiteindelijke kosten van het vervoer – en daarmee ook de eventuele subsidie of concessieprijs - hangen af van diverse aspecten, waaronder:

- De eisen die worden gesteld aan de toekomstige veerdiensten. In algemene zin kan worden gesteld dat hoe meer kwaliteit wordt gevraagd, hoe duurder de uitvoering van de concessie wordt;
- De (kosten)efficiëntie van de vervoerder. De mate waarin hij in staat is om de gestelde eisen zo kostenefficiënt mogelijk te realiseren. Dit kan bijvoorbeeld duidelijk worden in de aanbiedingen die marktpartijen tijdens de aanbesteding doen;
- De te verwachten opbrengsten vanuit het vervoer van passagiers en hun voertuigen. Dit hangt zowel af van het aantal reizigers en auto's, als van de eisen die worden gesteld aan tarieven;
- De eventueel aanvullend te verwachten opbrengsten, bijvoorbeeld vanuit (eenmalige) subsidies (voor duurzaamheid)<sup>44</sup>.

Kijkend naar de situatie sinds de inwerkingtreding van de huidige concessies in 2014 en naar de globale scope van de toekomstige concessies (grotendeels vergelijkbaar met huidig), is het uitgangspunt van IenW dat de toekomstige concessies opnieuw budgetneutraal worden. Er zijn op dit moment geen structurele middelen beschikbaar. Bij het definiëren van de toekomstige eisen zal daarom rekening worden gehouden met dit uitgangspunt. Hiertoe kan het helpen om in de fase van de totstandkoming van het PvE ook de financiële effecten van bepaalde eisen door te (laten) rekenen en een indicatieve business case op te stellen. Op basis daarvan kan een afweging worden gemaakt tussen eventuele (meer)kosten en het al dan niet meenemen van bepaalde eisen.

### 5.2 Overige uitgangspunten

Aanvullend op het hierboven genoemde algemene uitgangspunt, zal IenW bij de totstandkoming van het PvE op hoofdlijnen de volgende zes principes hanteren en nader uitwerken:

#### 1. Betaalbaarheid voor reizigers

Om te zorgen dat de veerdiensten betaalbaar blijven voor reizigers, zullen in de toekomstige concessies (proces)afspraken worden opgenomen over de maximale jaarlijkse tariefstijging, de hoogte van tarieven in het eerste jaar van de nieuwe concessieperiode (bijvoorbeeld verwijzend naar een

<sup>43</sup> Voor de huidige HRN-concessie (2015-2025) wordt een concessieprijs betaald, maar vanaf 2025 is dit voor het HRN niet meer het geval.

<sup>44</sup> Zie suggesties in Bijlage 2, alsmede de overzichten van de Rijksdienst Voor Ondernemend Nederland (RVO) en eventueel het Waddenfonds.

referentiejaar) alsmede over een kortingstarief voor frequente reizigers, zoals eilandbewoners.

## **2. Eerlijke financiële afspraken**

Het is belangrijk dat de financiële afspraken over de concessies eerlijk zijn en zorgvuldig tot stand zijn gekomen. Bijvoorbeeld door de financiële effecten van bepaalde eisen door te (laten) rekenen, door inzicht in kostenefficiëntie van verschillende vervoersconcepten, door open gesprekken met marktpartijen en door een passende beoordelingssystematiek in de aanbesteding. Hiertoe kan bijvoorbeeld een gunning plaatsvinden op basis van de beste prijs-kwaliteit verhouding en/of kan eventueel een plafondprijs worden vastgesteld. Dit dient in de volgende fase nader uitgewerkt te worden.

## **3. Duidelijke verdeling van verantwoordelijkheden**

Verantwoordelijkheden zullen in het PvE duidelijk moeten worden vastgelegd. Uitgangspunt is dat de concessiehouder, net als in de huidige situatie, verantwoordelijk is voor de reizigersopbrengsten. Financiële effecten die zijn gerelateerd aan de bedrijfsvoering van de concessiehouder komen in beginsel voor eigen rekening en risico van de concessiehouder. De concessieverlener stuurt op prestaties van de concessiehouder, maar niet op het rendement (m.u.v. (dreigende) overschrijding van het redelijk rendement en het treffen van maatregelen wanneer dit gebeurt, vergelijkbaar met afspraken uit de huidige concessies). Het ligt voor de hand dat de concessieverlener, net als in de huidige situatie, wel wordt betrokken bij grote investeringsbeslissingen (zoals de aanschaf van nieuwe schepen).

## **4. Open over kosten en opbrengsten**

Om zowel tijdens het aanbestedingsproces als gedurende de concessie open gesprekken te kunnen voeren over kosten, opbrengsten en financiële consequenties van bepaalde eisen, zal IenW marktpartijen om bepaalde (vertrouwelijke) financiële informatie vragen. Welke informatie in dat kader gewenst is, wordt in het PvE nader uitgewerkt.

## **5. Eerlijke verdeling van risico's**

In beginsel voert de concessiehouder de concessie uit voor eigen rekening en risico. Aanvullend kunnen protectiemaatregelen en/of procesafspraken worden opgenomen om financiële verliezen voor de concessiehouder (deels) te beperken in extreme situaties veroorzaakt door exogene factoren<sup>45</sup>. Hierbij kan gedacht worden aan situaties als extreme afname van reizigersaantallen of zeer radicale wijzigingen in wet- en regelgeving of beleid (t.a.v. bijvoorbeeld natuur, duurzaamheid en autogebruik op de eilanden)<sup>46</sup>. In het kader van risicoverdeling zal ook in het bijzonder worden gekeken naar de bepalingen over de overname van schepen<sup>47</sup>. Eventueel kunnen IenW en geïnteresseerde marktpartijen in een dialoofase nader in gesprek over de details omtrent de in het PvE voorgestelde risicoverdeling.

## **6. Financiële prikkels ten behoeve van prestatieverbetering**

Er kunnen financiële prikkels in de concessies worden opgenomen, om de kwaliteit en prestaties van de vervoerder(s) te verbeteren. Hierbij kan

---

<sup>45</sup> Afhankelijk van een nader te maken inschatting dat bepaalde risico's zich wel of niet voordoen, kan IenW overwegen een risicoreservering hiervoor op te nemen.

<sup>46</sup> Het betreft hier alleen extreme situaties, groter dan het reguliere ondernemersrisico.

<sup>47</sup> De looptijd van de concessie (15 jaar) is korter dan de afschrijvingsperiode van nieuwe schepen (circa 25 tot 30 jaar). Derhalve zullen afspraken moeten worden gemaakt over de omgang met de restwaarde van de vloot aan het eind van de concessieperiode. Dit kan bijvoorbeeld op basis van een taxatie of op basis van de afschrijvingswaarde. Ook zal overwogen moeten worden of dit een verplichting of een optie is en op welk moment deze restwaarde wordt bepaald.

gedacht worden aan een bonus-malussysteem, zoals in de huidige concessies de boete voor een te hoog percentage uitval.

## 6 Vervolg

### 6.1 Vervolgproces

#### 6.1.1 *Nota van Uitgangspunten*

In paragraaf 6.2 is de globale planning van het vervolgproces weergegeven. De concept NvU wordt begin 2024 ter consultatie voorgelegd aan onder andere decentrale overheden, consumentenorganisaties, natuurorganisaties en marktpartijen. Tevens zal de concept NvU openbaar beschikbaar zijn en mogelijk via een of enkele informatiebijeenkomsten met o.a. bewoners en/of ondernemers van de eilanden worden besproken. Nadat de opmerkingen uit de consultatieronde zijn verwerkt, kan deze (naar verwachting) medio 2024 worden vastgesteld.

#### 6.1.2 *Programma van Eisen*

Na vaststelling van de NvU zal het PvE worden opgesteld. Globaal geldt dat de uitgangspunten uit deze NvU in het PvE worden uitgewerkt tot meer concrete eisen voor de aanbesteding. In de voorgaande hoofdstukken is voor bepaalde onderwerpen specifiek aangegeven wat in de fase richting het PvE wordt uitgewerkt. Het streven is om na een consultatie het PvE medio 2025 vast te stellen, zodat daarna de aanbestedingsprocedure kan starten.

#### 6.1.3 *Openbare aanbestedingsprocedure*

Zoals in paragraaf 2.2 beschreven, zullen de nieuwe concessies na een openbare aanbesteding moeten worden verleend. Hiervoor zijn verschillende procedures mogelijk. Zoals eerder in de NvU aangegeven, kan het wenselijk zijn om over verschillende (ontwikkel)onderwerpen met marktpartijen in gesprek te gaan tijdens de aanbestedingsprocedure om te komen tot een geschikte oplossing voor complexe vraagstukken, zie onder andere paragraaf 4.2.2 en bijlage 2.

#### **Concurrentiegerichte Dialoog Light**

Een concurrentiegerichte dialoog biedt dergelijke voordelen, maar deze procedure is relatief tijdrovend en arbeidsintensief. Daarom kijken wij voor de aanbesteding van de concessies voor de Waddenveren naar de zogenaamde "Concurrentiegerichte Dialoog Light (hierna: CDL)", welke is ontwikkeld door RWS. Deze procedure wijkt af van de concurrentiegerichte dialoog zoals beschreven in de Aanbestedingswet. De CDL bestaat globaal uit de volgende stappen:

- 1. Aanmelding van gegadigden**
- 2. Toetsing van gegadigden** op uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen
- 3. De eerste fase:** het indienen en beoordelen van het trechterproduct  
Er vindt trechtering plaats in het aantal gegadigden voordat de eerste fase van start gaat. In de eerste fase wordt het product beoordeeld voor toelating in de tweede fase. Afhankelijk van de gunningssystematiek dient het trechterproduct invulling te geven aan één (het belangrijkste) gunningscriterium of een opdrachtgeversrisico. De informatie die verstrekt wordt door de aanbestedende dienst is in deze fase beperkt tot het gunningscriterium waarop het trechterproduct gebaseerd moet worden.
- 4. Na de eerste fase** worden de best beoordeelde **gegadigden uitgenodigd voor de tweede fase**



- 5. De tweede fase:** dialoog met best beoordeelde gegadigden  
 In deze fase vinden de dialooggesprekken plaats. Uitgangspunt is één gesprek per gegadigde<sup>48</sup>. De gesprekken gaan over verduidelijking, belemmeringen en oplossingsrichtingen. Men werkt met een open agenda, zowel gegadigde als het aanbestedingsteam kan punten op de agenda zetten. Elk aspect mag besproken worden, ook de prijs of het budgetplafond. Tijdens de dialooggesprekken mag niet aan één gegadigde informatie worden verstrekt die niet ook beschikbaar is voor andere gegadigden. Hiermee wordt het level playing field gewaarborgd. Mocht er informatie worden gedeeld die niet in eerdere dialooggesprekken aan bod is gekomen, maar die wel relevant is, dan dient dit gedeeld te worden in de Nota van Inlichtingen.
- 6. De inschrijving:** de gegadigden dienen de inschrijving in
- 7. Gunning:** gunning vindt plaats op basis van de gunningscriteria

IenW is voornemens om zo nodig globaal een dergelijke procedure te doorlopen. Dit proces zal in 2024 nader uitgewerkt worden.

#### 6.1.4

##### *Organisatie*

Als concessieverlener is IenW wettelijk verantwoordelijk voor het personenvervoer tussen het vasteland en de eilanden. IenW zal dan ook de voorbereidingen treffen voor de nieuwe concessies en de staatssecretaris<sup>49</sup> zal de benodigde besluiten nemen, waaronder het vaststellen van de NvU, het PvE en de gunning van de concessies. Uiteraard zal de inhoud worden afgestemd met zowel de andere onderdelen van de Rijksoverheid (o.a. RWS, Rijksvastgoedbedrijf, LNV) en de betrokken omgevingspartijen (o.a. decentrale overheden, natuur- en consumentenorganisaties).

Binnen IenW is de voorbereiding van de nieuwe concessies ondergebracht bij de directie Openbaar Vervoer en Spoor (OVS). Om te voorkomen dat de zittende rederijen voorkennis krijgen of intensiever betrokken zijn dan andere marktpartijen en om het gelijke speelveld zoveel mogelijk te borgen, wordt binnen de directie OVS een scheiding aangebracht tussen het beheer van de huidige concessies (2014-2029) en de voorbereiding van de nieuwe concessies.

#### 6.1.5

##### *Communicatie*

IenW zal het publiek informeren via Kamerbrieven en via de Rijksoverheid pagina Waddenveren<sup>50</sup>. Tevens verstuurt IenW op gezette momenten informatieve nieuwsbrieven naar betrokkenen en geïnteresseerden.

### 6.2

#### **Globale planning**

De globale planning voor het vervolgproces is in tabel 2 hieronder weergegeven.

*Tabel 1: Globale planning vervolg*

| <b>Moment</b> | <b>Mijlpaal</b>                    |
|---------------|------------------------------------|
| Eind 2023     | Marktanalyse en concept NvU gereed |
| Begin 2024    | Consultatie concept NvU            |
| Medio 2024    | Vaststellen NvU                    |

<sup>48</sup> In het geval van één gegadigde kan deze fase meer uitgediept worden.

<sup>49</sup> Uitgaande van de huidige afspraken. In een toekomstige formatie kan dit mogelijk wijzigen en kan dit gelezen worden als 'de bevoegde bewindspersoon'.

<sup>50</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/waddenveren>

|                      |  |
|----------------------|--|
| Begin 2025           | Consultatie PvE                        |
| Medio 2025           | Vaststellen PvE                        |
| Tweede helft 2025    | Aanbestedingsprocedure                 |
| Uiterlijk medio 2026 | Gunning nieuwe concessies              |
| 2026-2029            | Implementatieperiode nieuwe concessies |
| 2029                 | Start nieuwe concessies                |

## 7 Bijlagen

*Tabel 2: Overzicht van bijlagen*

| <b>Nummer</b> | <b>Titel</b>                                       | <b>Datum</b> |
|---------------|--|--------------|
| Bijlage 1     | Marktanalyse Friese Waddenveren                    | 21-11-2023   |
| Bijlage 2     | Duurzame Waddenveren eindrapportage (Rev 2.1)      | 08-11-2023   |
| Bijlage 3     | Samenvatting consultatieronde Waddenveren va. 2029 | 07-09-2023   |