



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Concessies Friese Waddenveren vanaf 2029

Bijlage J1 – Uitvraag eerste marktconsultatie



Marktinformatiedocument

Hieronder vindt u puntsgewijs de vragen die IenW in het kader van de marktconsultatie aan u wil voorleggen.

A. Doelen van de vervoerconcessies

Zoals in de NvU is aangegeven, is de hoofddoelstelling van de aanbesteding van de vervoerconcessies Waddenveren Oost en Waddenveren West 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 andere reizigers toereikend zijn. Onderliggend aan deze hoofddoelstelling zijn vier subdoelen.

- Betrouwbaar, frequent en structureel: De continuïteit van de veerdienst wordt geborgd en de veerdienst wordt punctueel uitgevoerd volgens een 'minimale dienstregeling'.
- Toekomstbestendig: De veerdiensten voldoen ten minste aan duurzaamheids- en natuurnormen en zijn voorbereid op de dynamiek van de Waddenzee.
- 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.

Voor meer informatie over de doelen verwijzen we u naar de NvU (zie [Kamerbrief 8 oktober 2024](#)).

| Doelen concessie | |
|------------------|--|
| A1 | Hoe kijkt u tegen bovenstaande hoofddoelstelling en subdoelen aan? <Vul hier uw beantwoording in> |



B. Looptijd en ingangsdatum vervoerconcessies

Gezien de aanzienlijke investeringen en ontwikkelingsspanningen die nodig zijn om de huidige vloot (gedeeltelijk en/of gefaseerd) te vervangen is een concessieduur van 15 jaar wenselijk. Echter, specifiek voor de vervoerconcessie Waddenveren Oost is sprake van onzekerheden zoals de MIRT-verkenning naar de lange termijn bereikbaarheid van Ameland en de ontwikkelingen t.a.v. de vaargeulproblematiek (verzanding en baggerbeleid; zie ook onderdeel G). Daarom denkt IenW voor de vervoerconcessie Waddenveren Oost na over een kortere concessieduur van 5 jaar (2029-2034) in welk geval tot het einde van de concessie met de huidige vloot zou moeten kunnen worden doorgevaren. Op het moment dat meer duidelijkheid is over de ontwikkelingen, kan dan een langere concessie worden verleend die beter aansluit bij de toekomstige situatie.

| Looptijd vervoerconcessie Waddenveren Oost | |
|---|---|
| B1 | Wat adviseert u met betrekking tot de looptijd voor de vervoerconcessie Waddenveren Oost? <Vul hier uw beantwoording in> |

De huidige vervoerconcessies zijn in april 2014 in werking getreden en hebben een looptijd van 15 jaar, dus in principe tot april 2029. In de NvU is echter aangegeven dat nog nagedacht wordt over het precieze start- en eindmoment van de nieuwe vervoerconcessies. Gelet op de relatief drukke voorjaars- en zomerperiode, in termen van reizigersaantallen, is een overweging om, in overleg met de huidige concessiehouders, de nieuwe concessies eerder in te laten gaan, bijvoorbeeld in januari 2029 of op de wijzigingsdatum van dienstregelingen voor openbaar vervoer in december 2028.

| Uitwerking NvU in aanbestedingsdocumenten | |
|--|---|
| B2 | Wat adviseert u met betrekking tot de ingangsdatum van beide vervoerconcessies? <Vul hier uw beantwoording in> |

C. Zekerheden voor eilandbewoners

De concessiehouder dient binnen de geldige wet- en regelgeving voor eilandbewoners de kans op een vervoersbewijs op drukke dagen te vergroten. Zoals in de NvU beschreven wil IenW dit vormgeven door te eisen dat tot een bepaald tijdstip voor de afvaart een aantal autoplekken gereserveerd blijven voor eilandbewoners. Dit vraagt om een balans met de financiële uitgangspunten van de concessie. Daarnaast moet het operationeel haalbaar zijn.

| Reservering autoplekken eilandbewoners | |
|---|--|
| C1 | Hoe kijkt u aan tegen het uitgangspunt dat tot een bepaald tijdstip autoplekken gereserveerd moeten blijven voor eilandbewoners? <Vul hier uw beantwoording in> |



| | |
|----|---|
| C2 | Wat zou volgens u een passend aantal gereserveerde autoplekken voor eilandbewoners zijn? <Vul hier uw beantwoording in> |
| C3 | Welke operationele uitdagingen voorziet u bij het beschikbaar houden van autoplekken voor eilandbewoners en het reserveren van deze plekken door eilandbewoners, en hoe zouden deze kunnen worden opgelost? <Vul hier uw beantwoording in> |

Specifiek voor de sneldiensten naar de Friese Waddeneilanden gelden vergelijkbare vragen, maar dan met betrekking tot het aantal personenplekken dat tot een bepaald tijdstip voor de afvaart een gereserveerd moet blijven voor eilandbewoners.

| Reservering personenplekken eilandbewoners | |
|---|---|
| C4 | Hoe kijkt u aan tegen het uitgangspunt dat op sneldiensten tot een bepaald tijdstip personenplekken gereserveerd moeten blijven voor eilandbewoners? <Vul hier uw beantwoording in> |
| C5 | Wat zou volgens u een passend aantal gereserveerde personenplekken voor eilandbewoners zijn? <Vul hier uw beantwoording in> |
| C6 | Welke operationele uitdagingen voorziet u bij het beschikbaar houden van personenplekken voor eilandbewoners en het reserveren van deze plekken door eilandbewoners, en hoe zouden deze kunnen worden opgelost? <Vul hier uw beantwoording in> |

De cabotageverordening, die (samen met de PSO-verordening) bij de volgende vervoerconcessies zal worden toegepast, biedt de mogelijkheid om in de concessies bepalingen op te nemen over goederenvervoer, zonder dat de concessiehouder het exclusief recht verkrijgt op goederenvervoer. Gelet op de rol die de veerdiensten op dit moment vervullen bij de aanvoer van vracht als levensmiddelen, zal in de nieuwe vervoerconcessies een bepaling worden opgenomen, die concessiehouders verplicht een bepaalde hoeveelheid plaatsen tot een bepaalde tijd voor de afvaart te reserveren voor goederenvervoer.

| Reservering goederenvervoer | |
|------------------------------------|--|
| C7 | Hoe kijkt u aan tegen het uitgangspunt dat tot een bepaald tijdstip plaatsen voor goederenvervoer gereserveerd moeten blijven? <Vul hier uw beantwoording in> |
| C8 | Wat zou volgens u een passend aantal gereserveerde plaatsen voor goederenvervoer zijn? <Vul hier uw beantwoording in> |
| C9 | Welke operationele uitdagingen voorziet u bij het beschikbaar houden van plaatsen voor goederenvervoer, en hoe zouden deze kunnen worden opgelost? <Vul hier uw beantwoording in> |



D. Tarieven

In de huidige vervoerconcessies is een lange lijst met door de concessiehouders te hanteren tariefsoorten opgenomen (zie [Vervoerconcessie Waddenveren West](#) en [Vervoerconcessie Waddenveren Oost](#)). Dit betekent dat als de concessiehouder een nieuwe tariefsoort wil introduceren of een tariefsoort niet langer wil voeren in feite sprake is van een wijziging van de vervoerconcessie. Daarom wordt overwogen om in de vervoerconcessie alleen kerntariefsoorten op te nemen die aansluiten bij de publieke functie van de veerdiensten voor eilandbewoners en bezoekers, zoals tarieven voor een volwassene, een auto en een fiets.

| Tariefsoorten | |
|---------------|--|
| D1 | Hoe kijkt u aan tegen het terugbrengen van het aantal voorgeschreven tariefsoorten? <Vul hier uw beantwoording in> |
| D2 | Welke van de huidige tariefsoorten moeten volgens u gezien worden als kerntariefsoorten en daarom voorgeschreven worden in de vervoerconcessies? <Vul hier uw beantwoording in> |

Voor eilandbewoners zijn de veerverbindingen een levensader. Het is voor hen vaak de enige mogelijkheid om familie, vrienden en voorzieningen op het vasteland te bereiken. IenW hecht waarde aan een betaalbare overtocht. In de NvU is daarom opgenomen dat eilandbewoners een korting op de overtocht moeten krijgen. In het PvE moet worden afgebakend wie voor deze korting in aanmerking komt (= wat is de definitie van een eilandbewoner) en hoe hoog de korting moet zijn.

| Korting eilandbewoners | |
|------------------------|--|
| D3 | Hoe kan de groep 'eilandbewoners' volgens u het beste afgebakend worden? Ofwel, aan welk criterium/welke criteria moet iemand voldoen om in aanmerking te komen voor korting voor eilandbewoners? <Vul hier uw beantwoording in> |
| D4 | Welke korting ten opzichte van het voltarief is volgens u passend? Gaat het dan om een kortingspercentage ten opzichte van het voltarief of een vaste gereduceerde prijs die voor meerdere eilanden geldt? <Vul hier uw beantwoording in> |

In de nieuwe concessieperiode wil IenW zo transparant mogelijk zijn over de jaarlijkse tariefstijging. Uitgangspunt is dat de jaarlijkse tariefstijging zo goed mogelijk de kostenstijgingen weerspiegelt. In de huidige vervoerconcessies is de tarievenindex een samengestelde index, te weten een gewogen gemiddelde van de stijging loonkosten sector (65%), de IMOC (Prijs overheidsconsumptie, netto materieel; 27,8%) en de ontwikkeling brandstofkosten (7,2%). Een alternatief is om aan te sluiten bij de landelijke tariefindex (LTI) voor het regionale openbaar vervoer. Ook de LTI is een samengestelde index, te weten een gewogen gemiddelde van de ontwikkeling in de loonvoet (61,58%), de dieselprijs (5,17%), de elektriciteitsprijs (2,78%), de gasprijs (1,63%) en de CPI (28,85%) met daarbij de opmerking dat genoemde percentages voor de LTI 2024 golden en jaarlijks worden geactualiseerd.



| Jaarlijkse indexatie tarieven – landelijke tariefindex | |
|---|--|
| D5 | Hoe kijkt u aan tegen indexatie van de tarieven voor de veerdiensten op basis van de landelijke tariefindex voor het regionale openbaar vervoer? <Vul hier uw beantwoording in> |
| D6 | Zijn er daarnaast alternatieve methoden die u voorstelt om de jaarlijkse tariefstijging op een nog transparantere manier vast te stellen? <Vul hier uw beantwoording in> |

E. Overnameverplichting schepen

In de huidige vervoerconcessies is een overnameregeling voor de schepen van de huidige concessiehouders opgenomen. Voor de nieuwe concessiehouders geldt derhalve een overnameverplichting voor deze schepen.

| Overnameverplichting schepen | |
|-------------------------------------|---|
| E1 | Welke informatie over de schepen heeft u in ieder geval nodig voor het maken van een goede inschrijving en welke informatie is daarnaast wenselijk? <Vul hier uw beantwoording in> |

F. Verduurzaming schepen

In de NvU heeft IenW het voornemen opgeschreven om in de nieuwe concessies ten minste een minimaal emissiereductie-percentages te eisen, welke in de loop van de jaren zal oplopen. Daarbij is als mogelijk (te) ambitieus reductiepad aangegeven dat bijvoorbeeld gedacht kan worden aan:

- Bij de start van de concessie, in 2029, ten minste circa 55% uitstootreductie van broeikasgassen;
- 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), ten minste circa 70% uitstootreductie van broeikasgassen;
- Aan het eind van de looptijd van de concessie, in 2044, ten minste circa 85% uitstootreductie van broeikasgassen, op weg naar klimaatneutrale veerdiensten in 2050.

| Reductiepad uitstoot broeikasgassen | |
|--|---|
| F1 | Hoe kijkt u aan tegen het aangegeven reductiepad? Welke operationele uitdagingen ziet u om dit reductiepad te realiseren? <Vul hier uw beantwoording in> |



Verder denkt IenW na om in het PvE op te nemen dat nieuwe schepen (op enig moment) omgebouwd moeten kunnen worden voor elektrische aandrijving.

| Batterij-elektrisch varen | |
|----------------------------------|---|
| F2 | Hoe kijkt u aan tegen het voorschrijven van batterij-elektrisch varen indien de benodigde infrastructuur hiervoor gerealiseerd wordt door het rijk? <Vul hier uw beantwoording in> |
| F3 | Hoe kijkt u aan tegen het voorschrijven van batterij-elektrisch varen indien het onzeker is of de infrastructuur wordt gerealiseerd? <Vul hier uw beantwoording in> |
| F4 | Heeft u verder zaken die u IenW wilt meegeven op het gebied van emissiereductie en batterij-elektrisch varen? <Vul hier uw beantwoording in> |

G. Vaargeul Ameland

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 RWS de vaargeulen vrijwel dagelijks. 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.

De vaargeulproblematiek doet zich met name voor bij de veerverbinding Holwert – Ameland. De opgave daarbij is om de baggerinspanningen te verminderen en de impact op natuur en milieu zo gering mogelijk te laten zijn. In het Vervolgonderzoek Bereikbaar Ameland (VBA) 2030 zijn in dat kader twee hoofdoplossingsrichtingen onderzocht: (1) optimalisatie van de bestaande veerdam in Holwert en (2) het verplaatsen van de veerdam naar Ferwert. Binnen elke hoofdoplossingsrichting zijn verschillende alternatieven ontwikkeld, met onder andere verschillende dimensies van vaargeulen (100%, 80% en 60% doorsnede) en verschillende typen schepen. Mede op basis van de uitkomsten van VBA 2030 is besloten de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland te starten (zie [Kamerbrief 14 november 2024](#)). Gelet op de doorlooptijd van een MIRT-verkenning zullen de resultaten pas na gunning van de vervoerconcessie bekend worden. De inzet vanuit het ministerie van IenW is om waar mogelijk binnen de nieuwe vervoerconcessie flexibiliteit in te bouwen, zodat partijen die zich inschrijven in hun plannen rekening kunnen houden met de mogelijke uitkomsten van de MIRT-verkenning.

| Vaargeul Ameland | |
|-------------------------|--|
| G1 | Hoe kan volgens u in de nieuwe vervoerconcessie het beste omgegaan worden met de onzekerheden rond de veerverbinding richting Ameland zonder daarbij alle risico's bij IenW als concessieverlener te beleggen? <Vul hier uw beantwoording in> |



| | |
|----|--|
| G2 | Op welke wijze kan IenW de flexibiliteit van marktpartijen om met deze onzekerheden om te gaan volgens u tijdens de aanbestedingsprocedure het beste beoordelen? <Vul hier uw beantwoording in> |
|----|--|

H. Beheer productiemiddelen

De nieuwe concessies bieden een kans om ook de uitvoering van het dagelijks beheer en onderhoud op de veerhavens (concessieterrein) te heroverwegen. Op dit moment is het uitgangspunt om het dagelijkse beheer van de natte productiemiddelen onder te brengen bij RWS en het dagelijks beheer van alle droge productiemiddelen onder te brengen bij de concessiehouders. Natte productiemiddelen betreffen in ieder geval:

- Damwanden, kadeconstructies, deksloven;
- Werktuigbouwkundige en elektrotechnische installaties;
- Auto- en voetgangersbruggen;
- Kabels en leidingen incl. Nutsvoorzieningen, met uitzondering van de laadinstallaties van batterij-elektrische schepen.

Droge productiemiddelen betreffen in ieder geval:

- Verhardingen opstelrein;
- Bestrating (m.u.v. toegangswegen concessieterrein, zoals de Grandyk);
- Belijning;
- Hekwerken;
- Verlichting concessieterrein;
- Overige opstellen op het concessieterrein;
- Bankjes, vlaggen, bewegwijzering, verlichting, camera's e.d.;
- Afvalbakken.

| Beheer productiemiddelen | |
|---------------------------------|---|
| H1 | Hoe kijkt u tegen de voorgestelde verdeling van het dagelijks beheer van productiemiddelen aan? <Vul hier uw beantwoording in> |
| H2 | Heeft u suggesties om de afstemming van het onderhoud door RWS en het onderhoud door de concessiehouder te optimaliseren? <Vul hier uw beantwoording in> |

I. Social return

In de NvU is vastgelegd dat de concessiehouder zich door middel van een 'social return' moet inzetten om een maatschappelijke bijdrage te leveren aan de regio. Momenteel wordt onderzocht hoe dit concreet kan worden uitgewerkt in het PvE, bijvoorbeeld door eisen te stellen aan de inzet van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt, het organiseren van maatschappelijke activiteiten, of het doen van sociale inkoop.



Invulling Social Return-verplichting

I1 Hoe kan volgens u het beste invulling worden gegeven aan de social return verplichting?

<Vul hier uw beantwoording in>

J. Samenwerking met stakeholders

IenW onderzoekt verschillende opties om consumentenorganisaties en decentrale overheden meer te betrekken bij de uitvoering van de concessies. Dit met als doel om de samenwerking buiten de voorgeschreven momenten van inspraak en advies bij het opstellen van de vervoerplannen te intensiveren. Een van de opties is om de concessiehouders verantwoordelijk te maken voor het contact met consumentenorganisaties en decentrale overheden. Vervoerders kunnen dan gevraagd worden om in het kader van hun inschrijving een samenwerkingsstrategie uit te werken. IenW schrijft in dat geval voor met welke partijen de concessiehouders in ieder geval contact moeten onderhouden, welke onderwerpen dit in ieder geval betreft en met welke frequentie dit moet gebeuren. 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.

Samenwerkingsstrategie

J1 Hoe kijkt u aan tegen het opstellen van een samenwerkingsstrategie met consumentenorganisaties en decentrale overheden?

<Vul hier uw beantwoording in>

K. Aanbestedingsstrategie

IenW wil tijdens de aanbestedingsprocedure met marktpartijen in gesprek kunnen gaan over verschillende (ontwikkel)onderwerpen met betrekking tot beide vervoerconcessies. Vooral nog lijkt de openbare procedure met onderhandeling of de mededingingsprocedure met onderhandeling het beste in deze behoefte te voorzien.

- Openbare procedure met onderhandeling: Bij deze procedure kan elke geïnteresseerde marktpartij een eerste inschrijving doen. Hierna vindt er een onderhandelingsronde plaats met deze partijen, om tot een definitieve inschrijving te komen.
- Mededingingsprocedure met onderhandeling: Bij deze procedure kan elke geïnteresseerde partij een verzoek doen om aan deze procedure deel te mogen. Vervolgens mogen uitsluitend de door de aanbestedende dienst geselecteerde partijen een eerste inschrijving indienen waarna door middel van onderhandelingen met één of meerdere partijen naar de definitieve inschrijving wordt toegewerkt.

Beide aanbestedingsprocedures bieden ruimte om in dialoog/onderhandeling ervoor te zorgen dat voorgestelde maatregelen/oplossingen beter aansluiten bij de eisen en wensen van IenW. Het doel van de onderhandelingsronde is om de kwaliteit van de inschrijvingen te verbeteren.



De procedures bieden daarmee meer flexibiliteit dan de reguliere (niet-) openbare aanbestedingsprocedure, omdat er ruimte is voor herstel/verbetering van de inschrijvingen. Verschil tussen beide procedures is de scheiding van selectie- en gunningsfase bij de mededingingsprocedure met onderhandeling.

| Aanbestedingsprocedure | |
|-------------------------------|--|
| K1 | Hoe kijkt u tegen bovenstaande aanbestedingsprocedures aan? En is de gekozen aanbestedingsprocedure voor u reden om al dan niet aan de aanbesteding deel te nemen? <Vul hier uw beantwoording in> |

Gezien het ontbreken van voorbeelden van aanbestedingen van vergelijkbare veerdiensten is (het vergroten van) de interesse vanuit de markt een belangrijk aandachtspunt. IenW denkt daarom na over eventuele maatregelen om het voor marktpartijen aantrekkelijker te maken om op de aanbesteding in te schrijven.

| Interesse in de aanbesteding van de Friese Waddenveren | |
|---|---|
| K2 | Wat zouden voor u redenen kunnen zijn om wel of niet deel te nemen aan de aanbesteding? <Vul hier uw beantwoording in> |
| K3 | Welke maatregelen zou IenW kunnen nemen die het voor u aantrekkelijker maken om op de aanbesteding in te schrijven? <Vul hier uw beantwoording in> |

L. Afsluitende vragen

| Tot slot | |
|-----------------|--|
| L1 | Zijn er verder nog aandachtspunten die u wilt meegeven bij de nadere uitwerking van de NvU in de aanbestedingsdocumenten? <Vul hier uw beantwoording in> |
| L2 | Heeft u nog andere ideeën, suggesties of opmerkingen of ziet u nog risico's of uitdagingen voor IenW met betrekking tot de voorgenomen aanbesteding? <Vul hier uw beantwoording in> |
| L3 | Bent u bereid en geïnteresseerd in een toelichtend gesprek zoals nader omschreven in hoofdstuk 2? <Vul hier uw beantwoording in> |