



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

Concessies Friese Waddenveren vanaf 2029

Bijlage J2 – Verslag eerste marktconsultatie



# Marktconsultatieverslag

## A. Doelen van de vervoerconcessies

### 1. Hoe kijkt u tegen bovenstaande hoofddoelstelling en subdoelen aan?

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](#)).

#### *Samenvattend:*

Over het algemeen kunnen marktpartijen zich vinden in de hoofddoelstellingen van de concessie. Het duurzaamheidsaspect wordt daarbij als belangrijk ervaren. Wel wordt gewezen op de spanning tussen het toekomstbestendig maken (het voldoen aan natuur- en duurzaamheidsnormen) van de veerdiensten, wat investeringen vereist, en het tegelijkertijd betaalbaar en beheersbaar houden. Ook wordt voorgesteld om een vijfde doelstelling, 'lokale binding', toe te voegen om recht te doen aan de lokale cultuur- en natuurwaarden.



## B. Looptijd en ingangsdatum vervoerconcessies

### 1. Wat adviseert u met betrekking tot de looptijd voor de vervoerconcessie Waddenveren Oost?

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.

#### *Samenvattend:*

Marktpartijen erkennen de onzekerheden binnen de concessie Waddenveren-Oost. Tegelijkertijd beschouwen de meeste marktpartijen een kortdurende concessie als onwenselijk, omdat dit financieel onaantrekkelijker is en lange-termijn investeringen kan belemmeren, wat ten koste kan gaan van de ontwikkeling van de veerdiensten. Een looptijd van 15 jaar wordt acceptabel gevonden, mits er ruimte is om de concessie tussentijds aan te passen. Sommige marktpartijen stellen voor om een concessie van vijf jaar uit te schrijven met de mogelijkheid tot een verlenging van 10 jaar bij voldoende zekerheid. Er wordt ook aangegeven dat een looptijd van vijf jaar acceptabel kan zijn als dit winstgevend is, maar dit zal waarschijnlijk gepaard gaan met lagere service standaarden.

### 2. Wat adviseert u met betrekking tot de ingangsdatum van beide vervoerconcessies?

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.

#### *Samenvattend:*

Gezien de relatief drukke voorjaars- en zomerperiode vinden de meeste marktpartijen het wenselijk om de concessie iets eerder dan april 2029 te laten ingaan. 1 januari wordt door sommige marktpartijen genoemd als een geschikt startmoment voor de concessies, omdat dit aansluit bij de jaarlijkse planningscycli. Sommige marktpartijen merken op dat reizigers ruim van tevoren al een plek op de veerdienst willen reserveren voor het laatste weekend van de kerstvakantie. Daarom zou een logisch startmoment voor de concessie na afloop van de kerstvakantie zijn. Tot slot wordt er ook opgemerkt dat een implementatietermijn van twee jaar mogelijk (te) kort is om zaken als het overnemen van personeel, de schepen en de infrastructuur (op het eiland en vasteland) goed te kunnen evalueren en organiseren.



## C. Zekerheden voor eilandbewoners

### 1. Hoe kijkt u aan tegen het uitgangspunt dat tot een bepaald tijdstip autoplekken gereserveerd moeten blijven 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.

#### *Samenvattend:*

De meeste marktpartijen ondersteunen het uitgangspunt dat autoplekken tot een bepaald tijdstip gereserveerd moeten blijven voor eilandbewoners. Zij benadrukken echter dat een dergelijke regeling eerlijk en efficiënt moet zijn. Ook wordt voorgesteld dat de regeling alleen zou moeten gelden voor eilandbewoners die onverwacht naar de wal moeten en niet vooraf kunnen boeken. Daarnaast stellen sommige marktpartijen voor om met een reservelijst te werken, waarbij een vrijgekomen autoplek automatisch wordt toegewezen aan een eilandbewoner op de reservelijst. Dit wordt als een goede (deel)oplossing beschouwd.

### 2. Wat zou volgens u een passend aantal gereserveerde autoplekken voor eilandbewoners zijn?

#### *Samenvattend:*

De meeste marktpartijen onderstrepen het belang van een evenwichtige verdeling tussen gereserveerde en niet-gereserveerde plaatsen en vinden dat rekening moet worden gehouden met de specifieke kenmerken van de eilanden. Aangegeven wordt dat het PvE recht moet doen aan de expertise van marktpartijen om een passende systematiek uit te werken. Verder wordt er voorgesteld om met een vast percentage te werken, maar ook om te werken met een vast aantal gereserveerde plekken op de eerste afvaart naar de wal en de laatste afvaart naar het eiland. Deze plekken kunnen zowel geboekt worden door toeristen als eilandbewoners. Daarnaast wordt voorgesteld om een "noodregel" voor eilandbewoners in te voeren voor situaties waarin de veerdienst volledig is volgeboekt.

### 3. 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?

#### *Samenvattend:*

Marktpartijen geven aan dat het technisch mogelijk is om autoplekken voor eilandbewoners te reserveren. Echter waarschuwen de marktpartijen dat een teveel aan ongebruikte plekken kan leiden tot gemiste inkomsten. Er wordt voorgesteld om de gereserveerde plekken ook beschikbaar te maken voor eilandbezoekers, omdat zij ook soms onverwachts naar de wal moeten reizen. Daarnaast wordt ook het belang van het gebruik van historische data onderstreept om typische vraagpatronen te achterhalen.



#### **4. Hoe kijkt u aan tegen het uitgangspunt dat op sneldiensten tot een bepaald tijdstip personenplekken gereserveerd moeten blijven voor eilandbewoners?**

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.

##### *Samenvattend:*

Over het algemeen steunen marktpartijen het uitgangspunt dat op de sneldiensten ook personenplekken gereserveerd moeten zijn voor eilandbewoners. Tegelijkertijd wordt benadrukt dat de regeling eerlijk moet zijn en niet mag leiden tot onbezette plekken, omdat dit tot gemiste inkomsten kan leiden. Daarom wordt benadrukt dat het PvE recht moet doen aan de expertise van marktpartijen. Ook wordt gesteld dat de gereserveerde plaatsen op een bepaald moment beschikbaar zouden moeten komen voor eilandbezoekers. Tot slot wordt er aangegeven dat het overwogen kan worden om ook voor eilandbewoners plekken op de reguliere dienst te reserveren.

#### **5. Wat zou volgens u een passend aantal gereserveerde personenplekken voor eilandbewoners zijn?**

##### *Samenvattend:*

Marktpartijen benadrukken dat gereserveerde plekken niet tot inefficiëntie mogen leiden. Er wordt hierbij aangegeven dat het belangrijk is om historische data te analyseren om piekpatronen te achterhalen. Er wordt door marktpartijen voorgesteld om met een vast percentage te werken, maar ook om een vast aantal plekken vrij te houden. Deze plekken zouden dan door zowel eilandbewoners als eilandbezoekers geboekt kunnen worden.

#### **6. 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?**

##### *Samenvattend:*

Over het algemeen geven marktpartijen aan dat het reserveren van personenplekken niet tot grote operationele uitdagingen leidt. De grootste uitdaging is het vaststellen van het juiste aantal plekken, aangezien onbezette plekken tot inefficiëntie leiden.

#### **7. Hoe kijkt u aan tegen het uitgangspunt dat tot een bepaald tijdstip plaatsen voor goederenvervoer gereserveerd moeten blijven?**

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.

##### *Samenvattend:*

De meeste marktpartijen erkennen het belang van gegarandeerd vrachtvervoer naar de eilanden. Omdat vracht aanzienlijk meer ruimte inneemt op het autodek, is een zorgvuldige aanpak nodig



waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke kenmerken van de eilanden. Enkele marktpartijen stellen in dat kader voor om een specifieke rijstrook voor vrachtwagens vrij te houden die, indien niet in gebruik, beschikbaar kan worden gesteld voor auto's van passagiers die op een wachtlijst staan. Er kan hierbij gekozen worden om een rijkstrook voor vracht te reserveren op de 'rustigere' vroege veerdiensten. Daarnaast kan het ook overwogen worden om de garantie voor vrachtvervoer niet in het PvE vast te leggen, maar deze mee te nemen in de gunningscriteria. Tot slot wordt er benadrukt dat het vrachtvervoer moet blijven functioneren als een vrije markt.

#### **8. Wat zou volgens u een passend aantal gereserveerde plaatsen voor goederenvervoer zijn?**

*Samenvattend:*

De punten genoemd door marktpartijen in vraag C7 worden nogmaals onderstreept. Daarnaast wordt er voorgesteld om voor elk jaar een permanente toewijzing te hanteren, met specifieke tijden gereserveerd voor vrachtvervoer. De vrachtvervoerders betalen dan op voorhand. Daarnaast wordt de suggestie gegeven om een 'uitzonderingsregel' in te voeren voor gevallen waarin een vrachttransport vertraging heeft, zodat het vervoer naar de eilanden gegarandeerd blijft. Een andere suggestie is om met een vast percentage te werken.

#### **9. Welke operationele uitdagingen voorziet u bij het beschikbaar houden van plaatsen voor goederenvervoer, en hoe zouden deze kunnen worden opgelost?**

*Samenvattend:*

Over het algemeen geldt dat marktpartijen geen grote operationele uitdagingen zien. Zij benadrukken echter opnieuw dat een overschot aan ongebruikte plekken leidt tot inefficiëntie en gemiste inkomsten.



## D. Tarieven

### 1. Hoe kijkt u aan tegen het terugbrengen van het aantal voorgeschreven tariefsoorten?

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.

#### *Samenvattend:*

Over het algemeen staan marktpartijen positief tegenover het voorstel om het aantal voorgeschreven tariefsoorten te verminderen. Ze benadrukken echter dat marktpartijen de vrijheid moeten behouden om alternatieve categorieën in te voeren. Er wordt hierbij aangegeven dat er behoefte is onder sommige marktpartijen om een dialoog hierover te voeren tijdens de consultatie van het concept PvE. Daarnaast wordt er gewezen op het feit dat in de NvU de mogelijkheid staat opgenomen om tarieven en tariefsoorten als gunningscriteria te hanteren, waarbij inschrijvers lagere tarieven en aanvullende tariefsoorten kunnen aanbieden dan vastgelegd in het PvE. Gezien de duurzaamheidsambities, die investeringen van marktpartijen vereisen, ontstaat er echter een spanning met de betaalbaarheid van de veerdiensten.

### 2. Welke van de huidige tariefsoorten moeten volgens u gezien worden als kerntariefsoorten en daarom voorgeschreven worden in de vervoerconcessies?

#### *Samenvattend:*

De meeste marktpartijen stellen voor om personentarieven op te nemen, met een onderscheid tussen kinderen en volwassenen. Er wordt hierbij aangegeven dat kinderen tot 4 jaar gratis vervoerd zouden moeten worden. Daarnaast zouden de meest voorkomende voertuigen, zoals fietsen, motoren, auto's en campers, deel moeten uitmaken van de kerntarieven. Voor extra autodekmeters zou een aanvullend tarief moeten gelden. Er wordt ook een voorstel gedaan om de tarieven voor grote bagagestukken en (minder voorkomende) voertuigen, zoals bromfietsen, bakfietsen of tandems onderdeel te maken van de kerntarieven. Een andere suggestie is om een speciaal tarief voor scholieren en studenten als kerntarief op te nemen. Ook een tarief voor vracht wordt benoemd.



### **3. 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?**

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.

#### *Samenvattend:*

De meeste marktpartijen geven aan dat om in aanmerking te komen voor een korting iemand in de basisadministratie geregistreerd moet zijn op een adres op een eiland dat bestemd is voor permanente bewoning. Marktpartijen geven hierbij aan dat de persoon dan minimaal zes maanden per jaar op het eiland moet verblijven. Er wordt ook geadviseerd om (seizoen)arbeiders in aanmerking te laten komen voor een korting, op voorwaarde dat zij een werkverklaring kunnen tonen. Er wordt hierbij benadrukt dat de specifieke kenmerken van de eilanden onderzocht zouden moeten worden om alle meest voorkomende gevallen te dekken.

De meeste marktpartijen geven verder aan dat verificatie erg belangrijk is. Voorgesteld wordt om de verificatie op één van de volgende manieren uit te voeren: steekproefsgewijs, via een automatisch verificatieproces in het boekingssysteem, of bij iedere boeking aan de balie. Een overweging kan ook zijn om met maand of jaartickets voor eilandbewoners te werken, waarmee eilanders voor een vaste prijs onbeperkt kunnen reizen (alleen voor personentickets). Verder vinden de meeste partijen dat studenten die op het vasteland studeren, maar wiens ouders op het eiland wonen, ook meegenomen moeten worden in dit criterium. Verificatie kan dan plaatsvinden op basis van een inschrijving van de betreffende school en het adres van het ouderlijk huis.

### **4. 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?**

#### *Samenvattend:*

De meeste marktpartijen stellen voor om een kortingspercentage ten opzichte van het voltarief toe te passen. Als redenen hiervoor noemen zij dat dit meer duidelijkheid biedt en meer flexibiliteit mogelijk maakt om in te spelen op variaties in verbindingen. Aangegeven wordt dat de toekomstige tarieven voor eilanders moeten samenhangen met wat van de concessiehouders in het kader van het PvE wordt verwacht zoals de minimale dienstregeling, verduurzaming en andere aanvullende services.



## 5. Hoe kijkt u aan tegen indexatie van de tarieven voor de veerdiensten op basis van de landelijke tariefindex voor het regionale openbaar vervoer?

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.

### *Samenvattend:*

Alle marktpartijen raden af om de landelijke tariefindex voor het regionale openbaar vervoer te gebruiken, omdat deze geen rekening houdt met specifieke kosten voor veerdiensten zoals brandstof- en onderhoudskosten.

## 6. Zijn er daarnaast alternatieve methoden die u voorstelt om de jaarlijkse tariefstijging op een nog transparantere manier vast te stellen?

### *Samenvattend:*

Bijna alle marktpartijen geven aan dat een maatwerkindex het meest geschikt is omdat deze de relevante kostenfactoren voor de specifieke veerdienst (zoals brandstof en de CAO) en de inflatie goed weerspiegelt. Er wordt hierbij opgemerkt dat het mogelijk is dat de indexen voor Waddenveren West en Waddenveren Oost van elkaar gaan verschillen. Daarnaast geven marktpartijen aan dat het gebruik van duurzamere brandstoffen vertaald moet worden naar de tarieven. Daarnaast moet worden gewaarborgd dat de indexatie zonder vertraging wordt toegepast. Om te voorkomen dat er volatiele prijzen ontstaan door grote schommelingen in brandstofprijzen, wordt voorgesteld om de gemiddelde brandstofprijs over bijvoorbeeld drie jaar te hanteren of een afgesproken systematiek in de concessie vast te leggen.

Sommige marktpartijen geven aan dat een alternatief voor een maatwerkindex een hybride index kan zijn, waarbij componenten uit de LTI worden gecombineerd met specifieke factoren die gelden voor veerdiensten.

Een aantal marktpartijen geven aan dat er een herzieningsclausule in het PvE opgenomen moet worden, zodat de opbouw van de tariefindex aangepast kan worden, bijvoorbeeld bij wijzigingen in de vloot, zodat de index blijft aansluiten bij de werkelijke situatie.



## E. Overnameverplichting schepen

### 1. Welke informatie over de schepen heeft u in ieder geval nodig voor het maken van een goede inschrijving en welke informatie is daarnaast wenselijk?

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.

#### *Samenvattend:*

Standaardgegevens die doorgaans bij de overdracht van een schip worden verstrekt worden door marktpartijen als essentieel bevonden. Daarbij kan onderscheid gemaakt worden tussen gegevens die noodzakelijk zijn en gegevens die wenselijk zijn. Noodzakelijke informatie omvat in ieder geval de technische specificaties, bewijs van naleving van regelgeving, financiële gegevens, juridische aspecten en verzekeringen. Hieronder vallen ook de scheepswerf waar het schip is gebouwd, de opleverdatum, een klasse certificaat en geldigheid, laatste onderhoudsbeurt, de inspectie van de romp, aandrijving van het schip en de laatste motorrevisie. Wenselijke informatie betreft onder andere gegevens over het personeel, de operationele prestaties en de brandstofefficiëntie. Er wordt hierbij aangegeven dat het lastig is om de marktwaarde van een schip te bepalen, omdat schepen op de Waddenzee vaak specifiek zijn aangepast aan de omstandigheden van de Waddenzee.



## F. Verduurzaming schepen

### 1. Hoe kijkt u aan tegen het aangegeven reductiepad? Welke operationele uitdagingen ziet u om dit reductiepad te realiseren?

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.

#### *Samenvattend:*

Marktpartijen geven aan dat het reductiepad zonder elektrificatie alleen haalbaar is door het gebruik van Biobrandstoffen zoals HVO of bio-LNG. Dit vergt wel aanpassingen aan de schepen, maar over het algemeen wordt dit als eenvoudig gezien. Wel is het aan te raden om de overstap naar biobrandstoffen gefaseerd te doen. Verder geven alle marktpartijen aan dat het genoemde reductiepad uitdagingen met zich meebrengt. Zo wordt erop gewezen dat het lastig is om emissiedoelstellingen voor de toekomst vast te stellen, omdat er mogelijk nieuwe technologieën zullen worden ontwikkeld. Ook geven marktpartijen aan dat er goed op moet worden gelet hoe de emissie gemeten wordt. De meeste marktpartijen zijn van mening dat de totale emissie over de gehele concessie moet worden berekend, om ongewenste neveneffecten te voorkomen. Andere mogelijkheden zijn het rapporteren van CO<sub>2</sub>-emissies per kilometer, per passagier, per operationeel uur of per nautische mijl. Daarbij kan overwogen worden dat de rederij deze milieureportages openbaar publiceert, in het kader van transparantie. Marktpartijen wijzen erop dat het realiseren van het voorgestelde reductiepad om investeringen in brandstof en de vloot vraagt, wat de kosten voor het uitvoeren van de verbindingen opdrijft. Ook het referentiejaar van 2019 heeft nadelen omdat de brandstof in 2019 een stuk schoner is in vergelijking met 1990 (het referentiejaar voor de reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot) en de dienstregeling ook anders is. Daarom wordt de suggestie gedaan om een recent dienstregelingjaar te pakken en daarvoor de CO<sub>2</sub>-uitstoot te berekenen op basis van de brandstof-specificaties van 1990. Ten slotte wordt er gewezen op de mogelijkheid dat de huidige technologieën (elektrisch, waterstof, hybride) niet voldoen aan de operationele vereisten van veerdiensten. Dit geldt voornamelijk voor de schepen die ook auto's vervoeren. Daarnaast kunnen trage regelgeving en goedkeuringsprocessen de implementatie vertragen. Bovendien kan de overgang leiden tot verstoringen in de dienstverlening.

### 2. Hoe kijkt u aan tegen het voorschrijven van batterij-elektrisch varen indien de benodigde infrastructuur hiervoor gerealiseerd wordt door het rijk?

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



*Samenvattend:*

Alle marktpartijen staan positief tegenover het voorschrijven van batterij-elektrisch varen indien de benodigde laadinfrastructuur hiervoor wordt gerealiseerd door het Rijk. Marktpartijen benadrukken het belang van een duidelijke tijdlijn vanuit het Rijk, met een harde deadline voor de realisatie van de laadinfrastructuur en een functionerende stroomvoorziening. Als de uiteindelijke datum tijdig wordt gecommuniceerd, hebben marktpartijen voldoende tijd om batterij-elektrische schepen aan te schaffen of bestaande schepen om te bouwen. Aandachtspunt daarbij is dat niet alle schepen tegelijkertijd omgebouwd kunnen worden, omdat de dienstregeling dan niet (volledig) uitgevoerd kan worden.

**3. Hoe kijkt u aan tegen het voorschrijven van batterij-elektrisch varen indien het onzeker is of de infrastructuur wordt gerealiseerd?**

*Samenvattend:*

Alle marktpartijen benadrukken dat het opleggen van batterij-elektrisch varen zonder garantie dat de hiervoor benodigde laadinfrastructuur beschikbaar komt onverstandig en onwenselijk is. Dit leidt namelijk tot aanzienlijke financiële en operationele risico's. Volgens marktpartijen is de enige juiste aanpak dat het Rijk verantwoordelijk is voor de realisatie van de laadinfrastructuur en voldoende netcapaciteit.

**4. Heeft u verder zaken die u IenW wilt meegeven op het gebied van emissiereductie en batterij-elektrisch varen?**

*Samenvattend:*

Enkele marktpartijen adviseren IenW om subsidie te overwegen voor de kosten van de transitie naar elektrisch varen, mede met het oog op de betaalbaarheid van de veerdiensten. Verder wordt aangegeven dat de Waddenzee een complexer gebied is omdat de diepgang bijvoorbeeld anders is dan in Scandinavië. Daarnaast wordt gesteld dat hybride of andere alternatieve systemen een praktische tussenoplossing kunnen zijn totdat de infrastructuur volledig gereed is. IenW krijgt het advies om zo snel mogelijk te besluiten dat de Waddenveren in de toekomst elektrisch moeten varen en direct te starten met de aanleg van de benodigde laadinfrastructuur. Ook wordt voorgesteld om concessiehouders te verplichten om met elektrische schepen te varen zodra de infrastructuur beschikbaar is. Aandachtspunt bij de transitie naar elektrisch varen is de energieprijs. In dit kader wordt de suggestie gegeven om de investeringskosten voor de infrastructuur te verlagen door te kiezen voor langetermijnfinanciering, in combinatie met een laag tarief (€/kWu) dat de kosten op de lange termijn compenseert.



## G. Vaargeul Ameland

### 1. 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?

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.

#### *Samenvattend:*

De meeste marktpartijen benadrukken dat de concessie een bepaalde mate van flexibiliteit moet bieden, duidelijke procedures moet bevatten, tijdens de looptijd op een transparante manier aanpasbaar moet zijn, en dat er sprake moet zijn van een gedeelde verantwoordelijkheid. Er wordt aangegeven dat de aanpasbaarheid van de concessie niet alleen voor Waddenveren Oost, maar ook voor Waddenveren West moet gelden, omdat daar ook onzekerheden spelen zoals de realisatie van laadinfrastructuur. Daarnaast wordt voorgesteld een concessie van vijf jaar uit te schrijven, met de mogelijkheid tot verlenging op basis van het huidige vervoersconcept, totdat de uitkomst van de MIRT-verkenningen meer zekerheid bieden. Er wordt tevens de suggestie gedaan om in het PvE expliciet vast te leggen wat het uitgangspunt wordt ten aanzien van de vaargeul en dat IenW een kaart verstrekt met actuele informatie over de condities van elke vaargeul. Volgens IenW is de meest actuele informatie te vinden via de volgende link: <https://downloads.rijkswaterstaatdata.nl/peilkaarten/Waddenzee/>. Ten slotte wordt er gesteld dat de vaargeulen in goede conditie moeten worden gehouden. Als dat onvoldoende lukt is het een mogelijkheid om de dienstregeling aan te passen of nieuwe schepen te bouwen die geschikt zijn voor een kleinere vaargeul.

### 2. Op welke wijze kan IenW de flexibiliteit van marktpartijen om met deze onzekerheden om te gaan volgens u tijdens de aanbestedingsprocedure het beste beoordelen?



*Samenvattend:*

Het belang van een aanpasbare concessie gedurende de looptijd wordt opnieuw benadrukt. Daarbij wordt gesteld dat IenW de mate van flexibiliteit van marktpartijen het beste kan beoordelen door bijvoorbeeld gedetailleerde plannen op te vragen over hoe marktpartijen met verschillende situaties omgaan, evenals bewijs van relevante ervaring. Tegelijkertijd wordt er opgemerkt dat flexibiliteit niet altijd mogelijk is, met name op het gebied van vaargeulen en dienstregelingen. Wanneer een vloot is ontworpen op basis van een specifieke vaargeulafmeting, zijn deze schepen niet geschikt voor een andere vaargeulafmeting.



## H. Beheer productiemiddelen

### 1. Hoe kijkt u tegen de voorgestelde verdeling van het dagelijks beheer van productiemiddelen aan?

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 opstel terrein;
- 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.

#### *Samenvattend:*

Alle partijen kunnen zich in principe in het voorstel vinden. Bijna alle marktpartijen geven aan dat de verdeling nog verder aangescherpt moet worden om meer duidelijkheid te creëren. In aanvulling hierop wordt aangegeven dat wanneer investeringen voor rekening van de concessiehouder komen, het zinvol is om een regeling op te nemen die voorziet in compensatie voor gedane investeringen bij het einde van de concessie. Ook moeten er voldoende prikkels zijn voor RWS om de vaargeulen in goede staat te houden.

### 2. Heeft u suggesties om de afstemming van het onderhoud door RWS en het onderhoud door de concessiehouder te optimaliseren?

#### *Samenvattend:*

Alle marktpartijen benadrukken het belang van goede communicatie tussen RWS en de concessiehouder. Er wordt voorgesteld om een halfjaarlijks overleg te houden of een gezamenlijk communicatieplatform te overwegen voor planning, tracking, en het adresseren van issues. Ook wordt er gepleit voor eenvoud in de communicatie door het aantal contactpersonen te beperken. Er wordt hierbij benadrukt dat samenwerking en overleg beter verloopt wanneer partijen direct aanspreekbaar zijn. Dit kan bijvoorbeeld worden bevorderd door sancties die de concessieverlener aan de onderhoudspartij oplegt. Verder wordt er ook een voorstel gedaan om gezamenlijke onderhoudsschema's op te zetten en gedetailleerde afspraken te maken waarin verantwoordelijkheden duidelijk worden vastgelegd. Ten slotte wordt er nog benadrukt dat de operationele zekerheid van essentiële basisvoorzieningen voor de veerdienst, zoals de vaargeul en



de auto- en voetgangersbruggen, van cruciaal belang zijn en dat het Rijk hiervoor garanties moet bieden.



## I. Social return

### 1. Hoe kan volgens u het beste invulling worden gegeven aan de social return verplichting?

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.

#### *Samenvattend:*

De meeste marktpartijen benadrukken het belang van de regio bij de invulling van de 'social return'-verplichting. Er wordt daarom voorgesteld om de concessiehouder hierin de vrijheid te geven. Sommige marktpartijen stellen voor om de verplichting onder andere in te vullen door middel van bewezen regionale partnerschappen, het bevorderen van regionale werkgelegenheid, het toewijzen van budgetten voor lokale gemeenschapsdoelen, het organiseren van gemeenschapsactiviteiten en het geven van prioriteit aan lokale bedrijven. Er wordt hierbij opgemerkt dat het omscholen van personeel een goede invulling van de verplichting kan zijn en tegelijkertijd helpt bij het oplossen van arbeidstekorten. Als het gaat om de SROI-beoordeling wordt er opgemerkt dat de 'klassieke' vormen, gebaseerd op landelijke prestatieladders en algemene maatstaven, niet goed aansluiten bij de specifieke kenmerken van de Waddeneilanden. Tegelijkertijd wordt er ook aangegeven dat het goed is om bepaalde oplossingen contractueel vast te leggen met de concessiehouder door middel van KPI's.



## J. Samenwerkingsstrategie

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

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.

#### *Samenvattend:*

Alle marktpartijen staan positief tegenover het opstellen van een samenwerkingsstrategie met consumentenorganisaties en decentrale overheden. Enkele marktpartijen benadrukken dat IenW de rolverdeling moet definiëren en bewaken, evenals de reikwijdte van de inspraak van decentrale overheden en consumentenorganisaties.



## K. Aanbestedingsstrategie

### 1. 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?

IenW wil tijdens de aanbestedingsprocedure met marktpartijen in gesprek kunnen gaan over verschillende (ontwikkel)onderwerpen met betrekking tot beide vervoerconcessies. Vooralsnog 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.

#### *Samenvattend:*

Marktpartijen staan over het algemeen positief tegenover beide aanbestedingsprocedures (openbare procedure met onderhandeling en mededingingsprocedure met onderhandeling) en geven aan dat de uiteindelijke keuze voor de procedure geen bepalende factor is in hun beslissing om al dan niet in te schrijven.



## **2. Wat zouden voor u redenen kunnen zijn om wel of niet deel te nemen aan de aanbesteding?**

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.

### *Samenvattend:*

Over het algemeen zijn marktpartijen van mening dat aantrekkelijke voorwaarden, een transparant proces, en een goede verhouding tussen de risico's, rechten en rendementsverwachting belangrijke factoren zijn om deel te nemen aan de aanbesteding. Er wordt op gewezen dat er voldoende ruimte moet zijn om afspraken gedurende de looptijd bij te stellen. Daarnaast benoemen marktpartijen de mate van onzekerheid en het belang van het wegnemen van deze onzekerheden en de financiële risico's die hiermee gepaard gaan als een reden om wel of niet deel te nemen. Verder wordt er ook opgemerkt dat een gebrek aan data over marktcondities, onduidelijke aanbestedingsdocumenten en taalbarrières de deelname aan de aanbestedingen minder aantrekkelijk maken. In dat laatste kader wordt geopperd om in ieder geval duidelijke instructies in het Engels op TenderNed te plaatsen en een overzichtelijk totaalbeeld van alle documenten te bieden. Een mogelijke vertaling van aanbestedingsdocumenten door IenW wordt gewaardeerd, al geven marktpartijen aan dat zij dit desgewenst ook zelf kunnen verzorgen.

## **3. Welke maatregelen zou IenW kunnen nemen die het voor u aantrekkelijker maken om op de aanbesteding in te schrijven?**

### *Samenvattend:*

Marktpartijen noemen verschillende zaken zoals het sturen vanuit IenW met behulp van KPI's, het overlaten van de vormgeving van bepaalde eisen aan de concessiehouder, het hanteren van een beheersbaar emissiereductiepad, het beschikbaar stellen van een innovatiesubsidie, het opnemen van afspraken over de minimale afmetingen van de vaargeul en het invoeren van een 'vangnetregeling' die een minimaal rendement garandeert.



## L. Afsluitende vragen

### 1. Zijn er verder nog aandachtspunten die u wilt meegeven bij de nadere uitwerking van de NvU in de aanbestedingsdocumenten?

#### *Samenvattend:*

De volgende aandachtspunten worden door marktpartijen benoemd:

- De overnameregeling;
- Een fout in de NvU bij de tabel over de vervoersvraag voor de eilanden Ameland en Schiermonnikoog;
- Een duidelijke definitie van het begrip reserveschepen en de duurzaamheidseisen die aan reserveschepen gesteld worden, met daarbij de opmerking dat in het hoogseizoen normaal gesproken alle schepen voor de uitvoering van de dienstregeling worden ingezet;
- De gevolgen van verschillende breedtes en dieptes van vaargeulen voor de schepen en bedrijfsvoering;
- De impact van een veranderend mobiliteitsbeleid op de eilanden
- Het uitgangspunt van budgetneutraliteit in relatie tot bepaalde kostenverhogende elementen zoals blijkt uit de NvU;
- De huurprijzen van de walinfrastructuur;
- In de dialoog over verduurzaming zouden thema's zoals frequentie en vaarsnelheid betrokken moeten worden, evenals duidelijkheid over wie verantwoordelijk is voor de realisatie van laadinfrastructuur;
- De normen voor aankomsttijden en de relatie tot veiligheid;
- Het moeten varen onder bijna alle weersomstandigheden mag niet leiden tot onveilig gedrag;
- Normen voor de duur van de overtocht in relatie tot duurzaamheid (langzamer varen leidt tot een veel lagere CO2-uitstoot);
- De ISM-certificering die de schepen hebben en niet de bedrijven zoals vermeld in de NvU;
- De toeristenbelasting en het afbakenen van de verantwoordelijkheid voor de rederij in het PVE;
- De inschrijffase niet vlak voor of tijdens de zomervakantie in het noorden te beginnen;
- De eisen met betrekking tot (brand)veiligheid, die ook in de wetgeving moeten zijn geborgd.

### 2. Heeft u nog andere ideeën, suggesties of opmerkingen of ziet u nog risico's of uitdagingen voor IenW met betrekking tot de voorgenomen aanbesteding?

#### *Samenvattend:*

De meeste marktpartijen hebben geen aanvullende opmerkingen anders dan wat hierboven al genoemd is.