



Aan
Kopie aan

Staatssecretaris
Minister

nota

Beslisnota eisen nieuwe concessies Friese Waddenveren

TER BESLISSING

Datum

19 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/30217

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Beslistermijn

26 maart 2025

Bijlage(n)

2

Aanleiding

IenW werkt aan nieuwe concessies voor de Friese Waddenveren voor de periode vanaf 2029. Op 8 oktober 2024 heeft u de Nota van Uitgangspunten (hierna: NvU) voor de nieuwe concessies met de Tweede Kamer gedeeld.¹ Op dit moment werkt IenW aan het ontwerp-Programma van Eisen (hierna: ontwerp-PvE). Daarnaast wordt de aanbestedingsprocedure voorbereid, waarover in het tweede kwartaal van 2025 een openbare consultatie wordt gehouden. In deze beslisnota worden de belangrijkste keuzes in het ontwerp-PvE aan u voorgelegd. Daarnaast wordt u geïnformeerd over alle openstaande aangenomen moties over de nieuwe concessies. Per motie wordt een voorstel voorgelegd voor uitvoering. Aan de hand van deze keuzes en een financiële en juridische toets voltooien we het ontwerp-PvE. Daarna leggen we het voorafgaand aan de consultatie ter akkoord aan u wordt voor.

Eind maart ontvangt u separaat een procesmatige beslisnota (met het type aanbestedingsprocedure en de gunningscriteria) en een Kamerbrief over de uitvoering van de aangenomen moties. Het komt te vroeg om de Kamer nu al inhoudelijk over de uitvoering van de moties te informeren, omdat er op het ontwerp-PvE nog de integrale financiële en juridische toets moet plaatsvinden. De Kamer wordt daarna over de uitkomsten geïnformeerd.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

- 1) in te stemmen met de in deze beslisnota genoemde voorstellen voor het ontwerp-PvE;
- 2) kennis te nemen van de aangenomen moties en in te stemmen met de voorgestelde uitvoering.

Kernpunten

Algemeen

- In februari bent u geïnformeerd² over de planning en de stand van zaken rondom de voorbereiding van de nieuwe concessies. U hebt er toen mee ingestemd om het ontwerp-PvE te delen met de Tweede Kamer bij de start van de consultatie (12 mei 2025).

¹ Kamerstuk 23 645, nr. 830.

² IENW/BSK-2025/12195

- Met de resultaten van de consultatie en de reactie van de Tweede Kamer zal IenW deze zomer het definitieve PvE opstellen. De planning is om de aanbestedingsprocedure eind september 2025 te starten. Het is daarom belangrijk dat een eventueel debat met de Kamer vóór het zomerreces plaatsvindt.
- Het ontwerp-PvE bevat de eisen waaraan de concessiehouder in ieder geval moet voldoen (minimumeisen). Middels gunningscriteria worden marktpartijen in de aanbesteding uitgedaagd om meer te bieden dan de minimumeisen en zo maximaal bij te dragen aan de doelen die IenW met beide concessies nastreeft.

Datum

19 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/30217

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

Beslispunt 1: Voorstellen voor het ontwerp-PvE

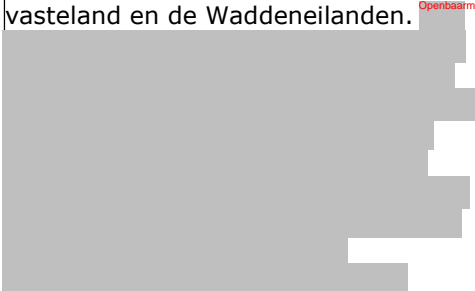
Hieronder wordt per thema in het ontwerp-PvE een kort voorstel gedaan voor een inhoudelijke koers. Een nadere uitleg per voorstel is in de toelichting opgenomen:

- Tarieven en betaalbaarheid: het huidige systeem van jaarlijkse tariefstijging blijft en we leggen een sterk gereduceerd tarief voor eilandbewoners vast.
- Dienstregeling: we leggen een minimale dienstregeling vast die niet verslechtert ten opzichte van nu. De scholierenboot tussen Vlieland en Terschelling wordt in de dienstregeling opgenomen.
- Gegarandeerde plaatsen eilandbewoners: tot 24 uur van tevoren blijven er minstens twee autoplekken per afvaart voor eilandbewoners gereserveerd. Bij de verbindingen naar Vlieland en Terschelling is dit al staande praktijk.
- Inspraak: eilandgemeenten krijgen adviesrecht richting de reders en gaan meepraten over de jaarlijkse beleidsprioriteiten die IenW stelt. Er komen verplichte klantenpanels, waarbij ondernemersorganisaties gaan meepraten.
- Maatschappelijke bijdrage: de reders krijgen een inspanningsverplichting voor een bijdrage aan lokale en regionale maatschappelijke initiatieven.
- Emissiereductie: er komt een reductiepad voor CO2-emissie en komen procesafspraken voor als tijdens de nieuwe concessieperiode (2029-2044) wordt besloten tot elektrificatie van de veerboten.
- Vaargeul Ameland: in het PvE lopen we niet vooruit op de MIRT-verkenning; we richten een herijkingsclausule van de concessie in om op deze onzekerheid in te spelen. De concessieduur blijft voornamelijk 15 jaar, net als nu.
- Infrastructuur: er komen overeenkomsten tussen het Rijksvastgoedbedrijf en de reders over van de haveninfra. De reders nemen kleine onderhoudstaken van het Rijk over. Het Rijk blijft verantwoordelijk voor de vaargeulen.

Beslispunt 2: Uitvoering aangenomen moties

Onderstaande tabel bevat een overzicht van alle aangenomen moties over de nieuwe concessies en doet een voorstel voor uitvoering.

Motie	Verzoekt de regering...	Voorstel voor uitvoering
31 409 nr. 472 <i>Soepboer Stoffer Peter de Groot Pierik De Hoop</i>	bij het opstellen van het programma van eisen te voorzien in een zwaarwegend adviesrecht voor de eilandgemeenten, voorafgaand aan en tijdens de concessieperiode, waar alleen gemotiveerd van afgeweken kan worden.	Uitvoeren door een adviesrecht op het vervoerplan richting de reder en de inbreng op de beleidsprioriteitenbrief richting IenW in te richten (conform de voorstellen onder D). Voorafgaand aan de concessieperiode hebben de eilandgemeenten deelgenomen aan adviessessies voor het PvE. Tijdens de aankomende consultatie van het ontwerp-PvE zullen de eilandgemeenten expliciet om advies worden gevraagd.

<p>29 684, nr. 280</p> <p><i>Soepboer Pierik Grinwis Aukje de Vries Vedder</i></p>	<p>het op tij varen uit te sluiten en dit als zodanig terug te laten komen in de komende concessies.</p>	<p>Uitvoeren door in het PvE een minimale dienstregeling vast te leggen (conform de voorstellen onder B), waarbij niet op tij gevaren wordt. Voorbehoud is nodig dat specifiek voor de verbinding naar Ameland het op tij varen in de toekomst niet kan worden uitgesloten. De MIRT-verkenning loopt immers nog en daar is dit één van de mogelijkheden die vooralsnog op tafel ligt. We kunnen in het concept-PvE niet vooruitlopen op uitkomsten van de MIRT- verkenning.</p>
<p>29 684, nr. 282</p> <p><i>Soepboer Vedder Aukje de Vries Grinwis Chakor</i></p>	<p>om de interinsulaire verbinding tussen Vlieland en Terschelling (het scholierenbootje) op te nemen in het PvE voor de concessie 'Friese Waddenveren West 2029 - 2044'.</p>	<p>Uitvoeren door het inrichten van een aanvullende verplichting voor de concessiehouder Waddenveren West om twee keer per dag te varen tussen Vlieland en Terschelling ('s ochtends naar Terschelling, 's middags terug naar Vlieland). Het betreft hier geen exclusief recht op deze verbinding, omdat deze verbinding niet onder de Rijkstaak valt. De Rijkstaak is wettelijk beperkt tot het vervoer tussen het vasteland en de Waddeneilanden.</p> 
<p>29 684, nr. 283</p> <p><i>Pierik</i></p>	<p>om in de Programma's van Eisen en in de uiteindelijke concessies voor de Waddenveren een zwaarwegend adviesrecht voor de eilander' ondernemersorganisaties op te nemen, waarvan alleen gemotiveerd afgeweken kan worden, en over de uitwerking hiervan op korte termijn in overleg te treden met de betreffende ondernemersorganisaties.</p>	<p>Uitvoeren door in het PvE te expliciteren dat een afvaardiging van de ondernemersorganisaties moet worden uitgenodigd voor de bijeenkomsten van de klantenpanels. Zo borgen we dat de ondernemers op de Waddeneilanden hun inbreng via dit gremium kunnen inbrengen. We stellen voor om geen aparte adviesrol voor ondernemersorganisaties in te richten, om de administratieve last voor de reder te beperken.</p>
<p>29 684, nr. 287</p> <p><i>Heutink</i></p>	<p>verzoekt de regering bij de nieuwe concessie het tariefsverhogingsplafond te schrappen en zorg te dragen dat iedere tariefsverhoging, na een voorhangprocedure in de Kamer, moet worden goedgekeurd door de regering.</p>	<p>Uitvoeren door de voorgestelde keuzes op het gebied van tarieven (onder A). De motie vraagt bij de jaarlijkse tariefstijging ook om een voorhang bij de Tweede Kamer. Dit laatste achten we niet uitvoerbaar, vanwege de meerjarige zekerheden die de reder nodig heeft en een zorgvuldig adviesproces bij decentrale overheden en consumentenorganisaties. Wel is</p>

Datum

19 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/30217

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

		uitvoering hiervan mogelijk door de Kamer ieder voorjaar te informeren over de maximale tariefstijging die de concessie biedt voor het kalenderjaar daarop. Ook zonder voorhang kan de Tweede Kamer verzoeken om tarieven niet of slechts deels te laten stijgen, mits voorzien van dekking.
29 684, nr. 288 <i>Aukje de Vries Soepboer Grinwis</i>	in de concessie voor Vlieland/Terschelling en Ameland/Schiermonnikoog in ieder geval heldere, afrekenbare, afspraken op te nemen met betrekking tot: <ul style="list-style-type: none"> • De diepte en breedte van de vaargeulen voor een goede en veilige verbinding, • De betaalbaarheid voor de eilanders en de badgasten, inclusief duidelijkheid over tussentijdse prijsstijgingen, • De frequentie die zorgt voor een bereikbaarheid die niet verslechtert ten opzichte van de huidige dienstregeling, • Gereserveerde plekken voor eilandbewoners voor noodgevallen, • Financiële transparantie van de rederijen (rekening houdend met bedrijfsvertrouwelijkheid). 	Uitvoeren conform het dictum. De onderdelen 2, 3 en 4 van deze motie zijn met de voorgestelde keuzes in deze beslisnota reeds afgedekt (onder A, B en C). Als het gaat om de diepte en de breedte van de vaargeulen (onderdeel 1 van de motie), zullen we in het PvE verwijzen naar het huidige Natura 2000 beheerplan van de Waddenzee. Als het gaat om financiële transparantie (onderdeel 5 van de motie) zullen in de financiële bepalingen van de nieuwe concessies afspraken worden vastgelegd over de hoogte van de winst die de concessiehouder mag realiseren en maatregelen die genomen moeten worden bij (dreigende) overwinst.

Datum

19 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/30217

Opgesteld doorDG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en Spoor
Aansturing NS en ProRail**Aan**

Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

Krachtenveld

- De voorbereiding van de nieuwe concessies staat volop in de belangstelling van de Tweede Kamer, lokale besturen en lokale media. U heeft tijdens het CD Wadden op 6 februari 2025 toegezegd het ontwerp-PvE met de Kamer te delen, waarna de Kamer eventuele wensen voor aanpassingen kenbaar kan maken.
- Om inbreng op te halen voor het ontwerp-PvE zijn in november en januari twee adviesessies georganiseerd met decentrale overheden en consumentenorganisaties. Ook is in januari en februari een marktconsultatie gehouden onder mogelijke inschrijvers.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02.	0.2 versie ontwerp-PvE	Achtergrondinformatie
03.	0.2 versie bijlage Begrippenlijst	Achtergrondinformatie

Toelichting op voorstellen ontwerp-PvE

A. Tarieven en betaalbaarheid

In de NvU is op het gebied van betaalbaarheid opgenomen dat er in de nieuwe concessies afspraken worden vastgelegd over de maximale jaarlijkse tariefstijging, dat er korting komt voor frequente reizigers en dat eilandbewoners een aanvullende korting krijgen. Om hier in het PvE invulling aan te geven stellen we het volgende voor:

- Als het gaat om de jaarlijkse tariefstijging (voor zowel eilandbewoners als de overige reizigers) stellen we voor om de bestaande systematiek voort te zetten. Daarbij stelt IenW jaarlijks vast met welk percentage de tarieven maximaal mogen stijgen, op basis van een index die rekening houdt met inflatie, loonontwikkeling en brandstofprijzenontwikkeling. Door als kabinet grip te houden op de jaarlijkse tariefstijging, zorgen we ervoor dat de betaalbaarheid wordt geborgd.
- Eilandbewoners krijgen op dit moment een forse korting op de tarieven **Bedrijfsvertrouwelijke gegevens**. We stellen voor om deze sterk gereduceerde tarieven voor de eilandbewoners in het PvE vast te leggen. Een belangrijk aandachtspunt, zowel vanuit de Kamer als vanuit de adviesessies, is immers dat de betaalbaarheid geborgd moet zijn voor de eilandbewoners die zo van de veerverbindingen afhankelijk zijn. Door de tarieven voor eilandbewoners in het PvE vast te leggen, weten zij waar ze ook in de nieuwe concessies op kunnen rekenen.

B. Dienstregeling

In de NvU staat dat we in het PvE afspraken willen vastleggen over een minimale basisdienstregeling per verbinding, voor zowel de reguliere veerdienst als de sneldienst, op iedere dag van het jaar (in termen van frequentie en verdeling over de dag). Vanuit de Kamer is benadrukt dat goede bereikbaarheid van de Waddeneilanden behouden moet blijven en dat de minimale dienstregeling recht moet doen aan de levensaderfunctie van de veerverbindingen. Ook is hierbij het belang benadrukt dat de rederij de dienstregeling punctueel uitvoert om de betrouwbaarheid van de veerdiensten te garanderen. Om hier in het PvE invulling aan te geven stellen wij het volgende voor:

- Het totaal aantal afvaarten per jaar per verbinding is in principe tenminste gelijk aan het totaal aantal afvaarten in de dienstregeling in het referentiejaar 2025, mits uit de financiële toets blijkt dat dit past binnen de financiële kaders.
- Voor het hele jaar, dus inclusief het laagseizoen, wordt per verbinding een minimaal aantal afvaarten en een verdeling over de dag geëist per dag van de week (met de reguliere veerdienst en de sneldienst). Dit is de minimale dienstregeling.
- Voor het hoogseizoen wordt per verbinding een maximale capaciteit (schepen, personeel) geëist van de rederij die aansluit bij de vraag in het hoogseizoen.
- Van de reder wordt gevraagd om, ten minste voldoende aan bovengenoemde minimale eisen, een optimale dienstregeling voor het hele jaar uit te werken (laagseizoen, voorseizoen, hoogseizoen, naseizoen). Het vervoeraanbod en de kwaliteit van de dienstregeling (bijvoorbeeld de mate waarin deze aansluit op de reizigersvraag) wordt naar verwachting een gunningscriterium binnen de aanbestedingsprocedure. Zo worden inschrijvers uitgedaagd om een optimale dienstregeling aan te bieden. De

Datum

19 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/30217

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

in de inschrijving aangeboden afvaarten zijn leidend voor de uitvoering van de concessie.

- De afspraken rondom vertraging worden uitgebreid met een criterium dat is gebaseerd op de aankomsttijd en dus niet alleen gebaseerd op vertrektijd zoals in de huidige situatie het geval is. Dit is mede om een goede aansluiting op het overige openbaar vervoer te garanderen. Daarnaast zal er (t.o.v. de huidige situatie) onderscheid worden gemaakt tussen de punctualiteit van verschillende eilanden, waardoor eventuele compensatie van slechte prestaties op de ene verbinding met de andere verbinding niet meer mogelijk is.
- Mede als gevolg van onzekerheid over het autobeleid van de gemeente Ameland (de gemeente heeft de ambitie om in 2030 35 procent minder auto's op het eiland te hebben, maar heeft dit nog niet verder uitgewerkt) wordt in het ontwerp-PvE gesteld dat een vermindering van het aantal afvaarten is toegestaan wanneer er een bijzondere omstandigheid optreedt die kan leiden tot een substantiële afname van de verwachte vervoervraag en daaraan gekoppelde opbrengsten.
- De scholierenboot tussen Vlieland en Terschelling wordt in het ontwerp-PvE opgenomen. Openbaarmaking van deze passage schaadt de onderhandelingspositie van de Staat in de aanbestedingsprocedure



Datum

19 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/30217

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

C. Gegarandeerde plaatsen eilandbewoners

In de NvU is opgenomen dat tot een bepaald tijdstip voor de afvaart een aantal autoplekken gereserveerd gehouden dient te worden voor eilandbewoners. Om hier in het PvE invulling aan te geven stellen we het volgende voor:

- In het ontwerp-PvE wordt opgenomen dat er voor eilandbewoners ten minste vier autoplekken tot 48 uur voor vertrek en twee autoplekken tot 24 uur voor vertrek vrij gehouden dienen te worden op de eerste afvaart van het eiland en laatste afvaart naar het eiland. Daarmee wordt de huidige praktijk bij Waddenveren West bestendigd. Bedrijfsvertrouwelijke gegevens



- Voor personenplekken komt er geen verplichting om plekken op de boot vrij te houden, omdat de praktijk uitwijst dat er voor personen vrijwel altijd nog ruimte aan boord is op de reguliere veerdienst.

D. Inspraak

In de NvU staat dat IenW wil kijken naar een adviesrol voor decentrale overheden en consumentenorganisaties richting IenW. Om hier in het PvE invulling aan te geven stellen we het volgende voor:

- Aanvullend op de huidige praktijk en vergelijkbaar met de HRN-concessie, wordt in het ontwerp-PvE voorgesteld dat decentrale overheden en consumentenorganisaties hun inbreng leveren op de jaarlijkse beleidsprioriteitenbrief van IenW aan de rederijen. De rederijen moeten

vervolgens in hun vervoerplan opvolging geven aan de beleidsprioriteitenbrief. Daarnaast krijgen gemeenten en consumentenorganisaties (net als nu het geval is) adviesrecht richting de reder op het jaarlijkse vervoerplan.

- De rederijen moeten een klantenpanel instellen. Het klantenpanel kan suggesties doen voor en reflecteren op eventuele aanpassingen in de dienstverlening. Het verschil met de consumentenorganisaties is dat dit adviesorgaan geen wettelijke basis kent en dus geen eenduidig advies uit hoeft te brengen. In de adviessessies is naar voren gekomen dat het huidige klantenpanel dat nu is ingesteld voor Waddenveren West goed bevalt.

Datum

19 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/30217

Opgesteld door

DG Mobiliteit

Dir. Openbaar Vervoer en

Spoor

Aansturing NS en ProRail

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

E. Maatschappelijke bijdrage

In de NvU is aangegeven dat de concessiehouder een maatschappelijke regionale bijdrage dient te leveren. Daarnaast is in de adviessessies benadrukt dat het belangrijk is dat toekomstige concessiehouders net als de huidige concessiehouders bijdragen aan lokale maatschappelijke initiatieven. Om hier in het PvE invulling aan te geven stellen we het volgende voor:

- Het Rijksbrede beleid voor social return wordt vertaald in de concessie. De rederijen dienen een maatschappelijke bijdrage te leveren door de afstand tot de arbeidsmarkt voor de relevante groep mensen in de maatschappij te verkleinen en door sociaal/maatschappelijke inkoop.
- In het ontwerp-PvE wordt een *inspanningsverplichting* opgenomen voor het leveren van een bijdrage aan lokale en regionale maatschappelijke initiatieven. Uit de adviessessies is namelijk naar voren gekomen dat een *harde resultaatsverplichting* in het PvE *niet* de manier is om regionale binding te stimuleren.

Openbaarmaking van deze passage schaadt de onderhandelingspositie van de Staat in de aanbestedingsprocedure

F. Emissiereductie

In de NvU staat dat IenW voornemens is om in de nieuwe concessies ten minste een minimaal CO2 emissiereductie-percentages te eisen, dat in de loop van de jaren zal oplopen. Dit in lijn met de nationale en Europese doelen die op het gebied van klimaat en natuur gelden, in het bijzonder de doelen die zijn afgesproken voor het Waddengebied³. Om hier in het PvE invulling aan te geven stellen we het volgende voor:

- In het ontwerp-PvE wordt een reductiepad opgenomen voor CO2-emissies, dat tot eind van de concessie in 2044 haalbaar is met het gebruik van biobrandstoffen in de bestaande schepen.
- Verder wordt in het ontwerp-PvE een proces beschreven voor elektrificatie indien de infrastructuur aangelegd wordt. Op deze manier verplicht de concessie elektrificatie niet ten koste van de betaalbaarheid, maar maakt de concessie elektrificatie wel mogelijk wanneer de infrastructuur er is door van de reders te vragen dat zij binnen een redelijke termijn van deze infrastructuur gebruik te maken. De kosten van de infrastructuur komen sowieso niet ten laste van de reder of de reiziger.
- Ook worden in het PvE een circulariteitsplan, milieuplan en duurzaamheidsrapportage gevraagd die inzicht geven in de mate van

³ Het Programma Green Shipping Waddenzee, als onderdeel van de Green Deal zeevaart-binnenvaart-en-havens.

circulariteit, de maatregelen ten bate van het milieu en de herkomst van duurzame brandstoffen.

G. Vaargeul Ameland

Vanwege de volgende onzekerheden rondom de toekomst van de veerverbinding van en naar Ameland is op dit moment nog niet bekend hoe de verbinding er in de periode 2029-2044 uit zal zien:

- 1) De minister heeft de startbeslissing genomen voor de MIRT-verkenning naar de bereikbaarheid van Ameland. De varianten die in de MIRT-verkenning onderzocht worden, hebben invloed op de concessie. Varianten waarbij de huidige vaargeul kleiner wordt, hebben naar verwachting de meeste invloed op de concessie omdat hiervoor kleinere schepen aangeschaft moeten worden (en dus een ander vervoersconcept nodig is). De uitkomsten van de MIRT-verkenning worden pas na gunning van de nieuwe concessies bekend, naar verwachting vanaf eind 2026.
- 2) In 2028 zal een nieuw Natura 2000 beheerplan van de Waddenzee in gaan. Dit kan invloed hebben op de onderhoudsdimensies van de vaargeul.
- 3) Naast deze geplande processen kan ook een onverwachtse aanpassing van de maatgeving van de vaargeul nodig blijken. Dit kan het geval zijn bij een wijziging van beleid en/of een juridische uitspraak, bijvoorbeeld als gevolg van een overschrijding van het baggerplafond.

Het is daarom belangrijk dat de nieuwe concessie Waddenveren Oost op dit punt flexibel is. In de NvU is aangegeven dat IenW ook een kortdurende concessie voor Waddenveren Oost overwoog. Om hier in het PvE invulling aan te geven stellen wij het volgende voor:

- Inschrijvers maken in de aanbestedingsprocedure een plan dat uitgaat van de huidige vaargeuldimensies en de huidige schepen bij aanvang van de nieuwe concessie.
- In het ontwerp-PvE wordt voor de verbinding van/naar Ameland een procedure voor een herijking van de concessie beschreven. Deze procedure gaat in op het moment dat duidelijk is dat de maatgeving van de vaargeul en/of de vertrek-/aankomstlocatie aan vaste wal zal wijzigen en dat deze wijziging grote financiële en/of structurele gevolgen heeft voor de Concessiehouder.
- **Openbaarmaking van deze passage schaadt de onderhandelingspositie van de Staat in de aanbestedingsprocedure**



Er komt geen kortdurende concessie voor Waddenveren Oost. De concessieduur wordt 15 jaar, net als die van Waddenveren West. Door de Kamer is in het CD Wadden een kortdurende concessie van 5 jaar voorgesteld om met de onzekerheden rondom de veerverbinding Ameland om te gaan. Er zijn meerdere redenen waarom een kortdurende concessie op dit moment niet de voorkeur heeft en wij uitgaan van een concessieduur van 15 jaar voor beide concessies:

Datum

19 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/30217

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

1) **Bedrijfsvertrouwelijke gegevens**

- 2) Een extra transitieperiode (in 2034 van de ene naar de andere concessie) brengt operationele uitdagingen met zich mee en kan bijvoorbeeld tijdelijk leiden tot een minder betrouwbare dienstregeling.
- 3) Een kortdurende concessie biedt geen lange-termijn zekerheid voor de omgeving.
- 4) Er is een risico dat er over 5 jaar ook geen duidelijkheid bestaat over de eerder genoemde onzekerheden (bijvoorbeeld door bezwaarprocedures n.a.v. de MIRT-verkenning), waardoor het probleem slechts een paar jaar wordt verschoven.
- 5) Een extra aanbesteding leidt zowel voor IenW als voor marktpartijen tot extra administratieve kosten.

Datum

19 maart 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/30217

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Aansturing NS en ProRail

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

H. Infrastructuur

In de NvU staat dat de afspraken over (o.a. het eigenaarschap en de verantwoordelijkheden rondom) de productiemiddelen op de veerhavens duidelijker en logischer in het PvE zullen worden vastgelegd dan in de huidige situatie het geval is. Ten behoeve van het PvE werken IenW, Rijkswaterstaat en het Rijksvastgoedbedrijf gezamenlijk aan de modernisering van de afspraken over het gebruik van de productiemiddelen. Om hier invulling aan te geven stellen we het volgende voor:

- In het PvE wordt opgenomen dat het eerstelijnsonderhoud van bepaalde productiemiddelen, waaronder de veilige en correcte bediening van de beweegbare bruggen en onderhoud aan hekwerken, bij de rederij wordt belegd. Dit in tegenstelling tot de huidige situatie waarin Rijkswaterstaat verantwoordelijk is voor het (eerstelijns) beheer en onderhoud van de meeste productiemiddelen (excl. schepen en laders). Dit draagt bij aan efficiënter beheer en onderhoud van de productiemiddelen die nauw verbonden zijn met de terminal en het aangrenzende veerhaventerrein.
- De concessiehouders sluiten met het Rijksvastgoedbedrijf een contract af voor de huur en erfpacht van de haveninrichtingen. De vergoeding daarvoor bedraagt ca 8 procent van de horecaomzet.