



Het Concept PVE voor de aanbesteding Waddenveren Oost, oftewel:

de veerdiensten naar Schiermonnikoog en Ameland; een drietal aandachtspunten

1 Een aanbesteding zónder duidelijk vaarwater: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Vandaar de motie 'tussen-concessie'

> Op dit moment weet het Rijk niet met welk vaarwater de veerdienst moet worden uitgevoerd.

- Men stelt nu voor: "Bied maar aan zoals je nú vaart. En als op enig moment de MIRT-studie iets anders gaat eisen, dan gaan we met jullie opnieuw praten." Maar zonder een garantie op compensatie.
- Dit is een onplanbaar en onwerkbaar open einde, bovendien stopt het baggercontract per 2028, waardoor onzeker is of het dagelijkse baggeren gericht op de huidige afmetingen, gehandhaafd blijft. Dit raakt direct aan de levensader-functie van de veerdiensten. Dit is onverantwoord: geen enkel zicht op wat er in een lopende concessie wellicht allemaal anders wordt, en derhalve geen enkel zicht op de financiële haalbaarheid ervan. De zeer aanzienlijke financiële en operationele risico's van deze onzekerheden worden eenzijdig bij de veerdienst gelegd.
- De Tweede Kamer nam vrijwel unaniem een motie aan: "Ga eerst voor een tussen-concessie totdat je weet wat je wil". De enige verstandige keuze tot de te bevaren vaarweg helder is.

2 Blijft de veerdienst betaalbaar?

> Het Rijk wil vastomlijnde ticketprijzen, én een budget-neutrale verbinding.

- Echter, er wordt ook verlangd om elektrisch te gaan varen (hoewel nog onduidelijk is wanneer – zie ook punt 3) en om te voldoen aan allerlei nieuwe eisen, normen en rapportages. Vrijwel allemaal extra's anders dan de basisvereisten gericht op scheepvaartveiligheid en klantbeleving. Dit verlangt extra medewerkers, en brengt meer kosten met zich mee.
- Ook het onderhoud van de haveninfrastructuur wenst het Rijk over te dragen naar de concessiehouder, als extra te leveren diensten binnen de concessie maar zonder dat daar een vergoeding tegenover staat. Op dit moment komen deze kosten nog voor rekening van het Rijk. Dit vraagt een extra team van gekwalificeerde mensen en dure samenwerkingen met gespecialiseerde partijen. Een eerste voorzichtige inschatting laat zien dat een miljoen per jaar aan extra kosten – enkel voor dit onderdeel – reëel is. In een vergoeding voor de concessiehouder is niet voorzien.
- Al deze, én nog andere extra's – zonder financiële compensatie - maken dat mogelijk überhaupt géén business case te maken is.

3 Elektrisch varen zonder zicht op stroom.

> Het is onbekend wanneer er stroom komt voor elektrisch varen.

- Maar ondertussen eist men: als er stroom is, dan moeten er ieder jaar twee batterij-elektrische schepen in de vaart worden genomen. Dit is opnieuw – zie ook punt 2 – financieel niet verantwoord planbaar en daarmee onhaalbaar.
- Bovendien verlangt het Rijk én een investering eerst in CO₂ reductie van bestaand of nieuw materieel (met een andere aandrijving dan elektrisch) en vervolgens de stap naar nieuwe batterij elektrische schepen. Dat betekent dat nieuwe schepen een dubbeling ingebouwd moeten hebben: én conventioneel én elektrisch kunnen varen. Dat is onnodig kostenverhogend. Voor de huidige schepen geldt dat een totale refit nodig is om die geschikt te maken voor batterij-elektrisch. En óf een refit überhaupt mogelijk is, is volstrekt onzeker. Dat hangt onder andere af van de toekomstige afmetingen van de vaargeul. Het Rijk moet ofwel de verlangde flexibiliteit vergoeden, ofwel voor een andere aanpak kiezen, met heldere planningen.

Inlichtingen

Jieskje Hollander, directeur Wagenborg Passagiersdiensten

E j.hollander@wpd.nl



Het Concept PVE voor de aanbesteding Waddenveren Oost, oftewel: **de veerdiensten naar Schiermonnikoog en Ameland; een viertal aandachtspunten**

1

Geen duidelijk vaarwater, wel een aanbesteding

- Het Rijk weet nog niet via welk vaarwater de veerdienst moet varen.
- Toch wordt gevraagd nú al in te schrijven, zonder garantie op compensatie bij toekomstige aanpassingen.
- Ondertussen loopt het baggercontract af in 2028, terwijl dagelijks onderhoud essentieel is voor bereikbaarheid.
- De financiële en operationele risico's liggen volledig bij de veerdienst.
- De Tweede Kamer pleitte daarom terecht voor een 'tussen-concessie' totdat duidelijk is welke route gekozen wordt.

2

Betaalbaarheid komt ernstig onder druk

- Het Rijk verlangt vaste ticketprijzen én een budgetneutrale exploitatie.
- Tegelijkertijd worden extra verplichtingen opgelegd (elektrisch varen, rapportages, extra normen).
- Onderhoud van haveninfrastructuur moet overgenomen worden, zónder vergoeding.
- Alleen al dit laatste kost naar schatting €1 miljoen extra per jaar.
- Zonder financiële compensatie is een duurzame, rendabele businesscase simpelweg niet mogelijk.

3

Elektrisch varen zonder stroom: onhaalbaar én onlogisch

- Onzeker wanneer walstroom beschikbaar komt, maar wél eis: jaarlijks twee elektrische schepen zodra stroom er is.
- Tegelijk moet eerst nog worden geïnvesteerd in CO₂-reductie via andere aandrijvingen.
- Nieuwe schepen moeten dubbel worden uitgevoerd (elektrisch én conventioneel): inefficiënt en kostbaar.
- Voor bestaande schepen is een volledige refit vereist, waarvan haalbaarheid onzeker is.
- Zonder heldere planning en compensatie zijn deze eisen onuitvoerbaar.

Inlichtingen

Jieskje Hollander, directeur Wagenborg Passagiersdiensten

E j.hollander@wpd.nl