

Vergaderjaar 2025–2026

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 867**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 september 2025

De voorbereiding van de concessies voor de Friese Waddenveren vanaf 2029 gaat een nieuwe fase in. In de afgelopen periode heeft een openbare consultatie van het ontwerp-Programma van Eisen (hierna: ontwerp-PvE) plaatsgevonden. Daarbij zijn ook marktpartijen geconsulteerd en heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) adviesbrieven van decentrale overheden, consumentenorganisaties en overheids- en omgevingsorganisaties ontvangen. Ook heeft op 26 juni jl. een notaoverleg over het ontwerp-PvE plaatsgevonden. In dat debat is een aantal toezeggingen gedaan en de Kamer heeft over dit thema een aantal moties aangenomen. IenW heeft de zomerperiode benut om alle inbreng uit de consultaties en van de Kamer bij elkaar te brengen, om daarmee te komen tot een PvE voor de start van de aanbesteding. Het kabinet is iedereen erkentelijk die inbreng heeft geleverd, zoals eilandbewoners, ondernemers, raadsleden, marktpartijen en de Kamer. Het PvE is aan de hand van deze inbreng aangescherpt en verbeterd.

Met deze brief biedt het kabinet het concept-PvE aan de Kamer aan, samen met conceptversies van een aantal andere aanbestedingsdocumenten: het concessiebesluit, de financiële bepalingen en een beschrijving (op hoofdlijnen) van de geschiktheidseisen en gunningscriteria in de aanbesteding. In deze brief worden de voornaamste thema's en wijzigingen naar aanleiding van de consultaties toegelicht en wordt inzichtelijk gemaakt op welke manier de aangenomen moties en toezeggingen in het PvE zijn verwerkt. Ook is een reactienota bijgevoegd, waarin het kabinet (mede op verzoek van de Kamer) per opmerking een beargumenteerde reactie heeft gegeven. Zo kunnen belanghebbenden in detail teruglezen wat er met hun opmerkingen is gedaan.

Het was niet mogelijk om alle wensen uit de consultaties over te nemen. Zoals in het notaoverleg van 26 juni toegelicht, zoekt het kabinet naar een balans tussen een zo goed mogelijke dienstverlening, betaalbaarheid voor reizigers en een redelijk rendement voor de concessiehouder. In het

concessieverleningstraject is voor het kabinet het uitgangspunt dat de veerverbindingen van en naar de Friese Waddeneilanden een levensaderfunctie vervullen. Dat is ook toegelicht bij de aanbidding van het ontwerp-PvE.<sup>1</sup> Bij elke inbreng is gewogen op welke manier de wens doorwerkt in de dienstverlening, kosten en opbrengsten, en de impact op het rendement voor de concessiehouder. Daarbij is meegewogen of de wens inpasbaar is binnen de juridische, fysieke en financiële kaders waartoe het kabinet zich heeft te verhouden. Tot slot heeft het kabinet, conform de motie-Soepboer/Grinwis<sup>2</sup> bekeken op welke manier de betaalbaarheid, betrouwbaarheid en het voorspelbare effect van de concessie kon worden versterkt.

Het kabinet is ervan overtuigd dat met het bijgevoegde PvE en de overige aanbestedingsdocumenten recht wordt gedaan aan het uitgangspunt van de levensaderfunctie en dat de diverse belangen zorgvuldig zijn afgewogen.

### **Toelichting op het PvE**

#### *Looptijd van de concessies*

Het kabinet is voornemens om bij de concessie Waddenveren Oost (de verbindingen van en naar Ameland en Schiermonnikoog) een looptijd van zeven jaar (2029–2035) te hanteren. Hiermee geeft het kabinet uitvoering aan de motie-Grinwis c.s.<sup>3</sup> Met een kortdurende looptijd wordt rekening gehouden met twee grote onzekerheden, namelijk de mogelijke uitkomsten van de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland en de impact daarvan op het mobiliteitssysteem, inclusief de vaargeul, en het moment waarop de laadinfrastructuur voor batterij-elektrische aandrijving gereedkomt. In de aanloop naar de concessieperiode vanaf 2036 zal er naar verwachting minder onzekerheid zijn over de (toekomst van de) vaargeul naar Ameland. Ook zal er dan waarschijnlijk duidelijkheid zijn over het jaar waarin de laadinfrastructuur voor Ameland gerealiseerd zal zijn. Als drie jaar voor afloop van de concessie nog steeds onvoldoende zicht is op duidelijkheid over de vaargeul of de realisatie van de laadinfrastructuur, kan lenW de concessie een of meerdere malen verlengen. Dat kan voor een jaar of meerdere jaren, en tot maximaal vijftien jaar (de toegestane gehele duur van de concessie). Voor de concessie Waddenveren West hanteert het kabinet wel een (maximale) looptijd van vijftien jaar, omdat de hierboven genoemde onzekerheden bij de verbindingen van en naar Vlieland en Terschelling niet of in veel mindere mate spelen.

#### *Dienstregeling en serviceniveau*

Naar aanleiding van de consultatie zijn de bepalingen in het PvE over de dienstregeling en het serviceniveau op een aantal punten aanscherpt. Op het gebied van de dienstregeling heeft het kabinet ruimte gevonden om bij de concessie Waddenveren Oost in de minimale dienstregeling vast te leggen dat er op jaarbasis 185 extra afvaarten met de reguliere veerdienst op de verbinding Holwert-Ameland worden uitgevoerd ten opzichte van het Ontwerp-PvE. Het minimum aantal afvaarten gaat daarmee van 5776 naar 5961. Dat komt neer op een stijging van ca. 3%. Hiermee komt het kabinet deels tegemoet aan de veelvuldig geuite wens om het aantal afvaarten van en naar Ameland te verhogen, omdat in 2023 het aantal reguliere afvaarten met de invoering van de vijfkwartiersdienstregeling is

<sup>1</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 851.

<sup>2</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 855.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 684, nr. 293.

gedaald. Daarnaast wordt de vertrektijd van de laatste afvaart van het vasteland naar elk eiland verruimd van 19:00 uur naar 19:30 uur. Dit houdt in dat de laatste afvaart naar elk eiland niet eerder dan 19:30 zal vertrekken, waardoor er 's avonds langer doorgevaren wordt. Dit levert een grote bijdrage aan de bereikbaarheid van de eilanden, ten opzichte van het Ontwerp-PvE.

In de consultatie is verder aangegeven dat de minimale dienstregeling in het ontwerp-PvE inflexibel is vormgegeven en (te) beperkte ruimte bood om het aanbod af te stemmen op de vervoersvraag of om te gaan met eiland-specifieke situaties. Daarbij ging het bijvoorbeeld om specifieke voorschriften over afvaarttijden en de inzet van een bepaald type dienst. De minimale dienstregeling bevat nu meer flexibiliteit, met als doel om de concessiehouder in staat te stellen om de dienstregeling te optimaliseren en beter af te stemmen op de vervoersvraag.

Daarnaast hebben veel belanghebbenden gevraagd om in het PvE de maximale vaartijd per verbinding op te nemen. IenW heeft deze wens overgenomen. Dit is ook in lijn met de motie-Soepboer/Grinwis<sup>4</sup> en de motie-Aukje de Vries/Grinwis.<sup>5</sup> Bij de maximale vaartijd is enige flexibiliteit ingebouwd, zodat de rederij de dienstverlening kan optimaliseren. Naar aanleiding van de laatstgenoemde motie is in het PvE ook de minimale capaciteit van de schepen opgenomen. Het aantal afvaarten in de minimale dienstregeling is in het PvE gelijk aan het ontwerp-PvE, met uitzondering van Ameland.

De interinsulaire verbinding tussen Vlieland en Terschelling (de scholierenboot) maakte al onderdeel uit van het ontwerp-PvE. In het notaoverleg van 26 juni is toegezegd om de scholierenboot in beginsel ook tijdens de schoolvakanties te laten varen, tenzij uit de marktconsultatie blijkt dat dit voor obstakels zorgt.<sup>6</sup> Uit de gesprekken met marktpartijen is gebleken dat het ook tijdens de schoolvakanties laten varen van de scholierenboot operationeel en financieel niet haalbaar is. De huidige praktijk is dat de scholierenboot tijdens de schoolvakanties voor onderhoud uit de vaart wordt gehaald. Als er een verplichting komt om de scholierenboot 52 weken per jaar te laten varen, kan er geen onderhoud aan het schip worden gepleegd. Om het onderhoud toch uit te kunnen voeren, zou er voor de interinsulaire verbinding een tweede schip nodig zijn. Dat brengt hoge kosten met zich mee. Gegeven de beperkte vervoersvraag op de scholierenboot tijdens de schoolvakanties vindt het kabinet dat niet verstandig. Daarom is in het PvE de huidige dienstregeling van de scholierenboot bestendigd.

Tot slot zijn conform de motie-Aukje de Vries c.s.<sup>7</sup> de PvE-bepalingen over gereserveerde plekken voor eilandbewoners verbeterd. Op dit moment gelden voor beide concessies verschillende afspraken, omdat de huidige rederijen gebruikmaken van verschillende boekingssystemen. Deze bestaande werkwijze was ook overgenomen in het Ontwerp-PvE. Naar aanleiding van de laatstgenoemde motie is in het PvE de bestaande praktijk bij West in combinatie met de reservelijst van Oost vastgelegd. Door de bestaande praktijk van West en Oost te combineren voor beide concessies, wordt een betere regeling in de nieuwe concessies uitgewerkt ten opzichte van de huidige praktijk.

<sup>4</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 855.

<sup>5</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 860.

<sup>6</sup> Toezegging TZ202507-074.

<sup>7</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 858.

In de consultatie zijn er zorgen uitgesproken over de duurzaamheidsambities in het ontwerp-PvE en de gevolgen daarvan voor de betaalbaarheid voor de reiziger. Als het gaat om de elektrificatie van de veerverbindingen benadrukt het kabinet dat de kosten voor de laadinfrastructuur voor rekening van de overheid zullen komen en niet ten laste van de rederij of de reiziger. Voor deze investeringen is € 50 miljoen uit het Klimaatfonds beschikbaar. In de exploitatie is het varen met batterij-elektrische schepen naar alle waarschijnlijkheid goedkoper dan varen op HVO-diesel. Dat komt onder andere omdat elektriciteit goedkoper is dan HVO-diesel en LNG.<sup>8</sup>

Het moment waarop de laadinfrastructuur voor elektrische aandrijving gereedkomt, is onzeker vanwege onder andere netcongestieproblemen. Het kabinet is zich ervan bewust dat dit tot onzekerheid leidt bij inschrijvers op de aanbesteding, met het oog op toekomstige investeringen. De Kamer heeft met de motie-Soepboer c.s.<sup>9</sup> gevraagd om duidelijkheid te bieden over het moment van gereedkomen van de laadinfrastructuur en anders de verplichting tot elektrificatie te schrappen. Het kabinet kan op dit moment geen zekerheid geven over het precieze jaartal waarin de laadinfrastructuur gereedkomt. Evenwel wil het kabinet ook niet de verplichting tot elektrificatie, nadat de laadinfrastructuur gerealiseerd is, in de komende concessieperiode schrappen. In de komende jaren zal de laadinfrastructuur met een bijdrage van € 50 miljoen uit het Klimaatfonds worden aangelegd. Deze middelen zijn reeds overgeheveld naar de lenW-begroting. Het kabinet wil voorkomen dat de laadinfrastructuur wordt aangelegd, maar er vervolgens geen batterij-elektrische schepen gaan varen. Dat zou een maatschappelijke desinvestering zijn. Elektrificatie van de Waddenveren is een ambitie die ook in het Waddengebied breed wordt gedeeld.

Het kabinet zet een aantal stappen om inschrijvers op de aanbesteding op dit punt comfort te bieden. Allereerst is de elektrificatieverplichting voor de verbinding van en naar Ameland geschrapt, omdat de laadinfrastructuur naar verwachting niet voor 2035 gereedkomt. Bij de andere drie verbindingen is in het PvE nu benoemd vanaf welke jaren de laadinfrastructuur op zijn vroegst gereedkomt. Dat biedt inschrijvers richting bij de investeringen die tot die momenten nodig zijn. Het streven is om uiteindelijk te komen tot 100% reductie van de WtW CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het uitgangspunt voor Waddenveren West is dat de benodigde netaansluitingen op zijn vroegst in 2040 operationeel zullen zijn, waarna de concessiehouder ieder jaar ten minste één batterij-elektrisch schip meer inzet voor de uitvoering van de concessie. Daarnaast is voor Waddenveren West elektrificatie ondergebracht in de speciale, aangescherpte procesbepaling voor majeure ontwikkelingen. In die procesbepaling is vastgelegd dat lenW en de concessiehouder met elkaar in gesprek gaan om te komen tot de voor elektrificatie eventueel benodigde wijzigingen. Hierbij is ook aandacht voor de financiële gevolgen voor de concessiehouder en wordt het netto financieel effect in beeld gebracht. Dit biedt ruimte om gezamenlijk tot een goede oplossing te komen en voorkomt dat majeure risico's eenzijdig bij de concessiehouder komen te liggen. Met deze maatregelen wil het kabinet inschrijvers in de aanbesteding zoveel mogelijk comfort bieden en de betaalbaarheid voor de reiziger borgen, zonder de breed gedeelde ambitie te verliezen. Voor Schiermonnikoog is het uitgangspunt dat de netaansluiting op zijn vroegst in 2030 operationeel zullen zijn, waarna de concessiehouder uiterlijk vier jaar daarna ten minste één batterij-elektrisch schip inzet. Voor de inzet van een volgende

<sup>8</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 863.

<sup>9</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 854.

batterij-elektrisch schip geldt voor Waddenveren Oost ook de bepaling voor majeure ontwikkelingen. Conform de motie-Soepboer/Grinwis<sup>10</sup> zal het kabinet blijven zoeken naar (aanvullende) subsidies om verduurzaming van de Waddenveren mogelijk te maken.

### *Infrastructuur en vaargeulen*

De vaargeulen naar de Friese Waddeneilanden hebben te maken met de natuurlijke dynamiek van de Waddenzee en verzanding. De dimensies van de vaargeulen zijn opgenomen in het Nationaal Water Programma, dat regelmatig wordt herijkt. Voor een betrouwbare dienstverlening en zekerheid voor de rederijen wil het kabinet, binnen deze kaders, zoveel mogelijk duidelijkheid bieden. In reactie op de motie-Soepboer/Grinwis<sup>11</sup> en de motie-Aukje de Vries/Grinwis<sup>12</sup> is nu vastgelegd dat de vaargeuldimensies tot 2035 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen verkleinen.

De motie-Soepboer/Grinwis<sup>13</sup> vraagt ook om duidelijkheid over welke compensatie geldt bij onderhoudswerkzaamheden. De concessiehouders ontvangen in de huidige concessies geen (financiële) compensatie als er onderhoud aan de vaargeul plaatsvindt. Dit is ook niet nodig, omdat het veerverkeer vrijwel ongehinderd doorgang kan vinden tijdens baggerwerkzaamheden. In de contracten met de baggeraars wordt dit ook vastgelegd. Het kabinet wil de huidige praktijk op dit punt continueren.

Op dit moment betalen de concessiehouders geen marktconforme vergoeding aan het Rijk voor het gebruik van de wal- en haveninfrastructuur. Op grond van de Regeling beheer onroerende zaken Rijk 2024<sup>14</sup> is de Staat wettelijk verplicht om een marktconforme vergoeding voor het gebruik van Rijksinfrastructuur in rekening te brengen. De motie-Soepboer<sup>15</sup>, die vraagt om de hogere huur voor het gebruik van de Rijksinfrastructuur te schrappen, kan daarom niet worden uitgevoerd. Bij de start van de nieuwe concessieperiode zal er dus sprake zijn van een marktconforme (hogere) vergoeding voor het gebruik van de Rijksinfrastructuur. Voor de concessiehouder staat daar tegenover dat het eerste lijns beheer en onderhoud van de productiemiddelen dat nu wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat, bij Rijkswaterstaat blijft. Dit wijkt af van de eerdere opzet in het Ontwerp-PvE. In lijn met de motie-Aukje de Vries/Grinwis<sup>16</sup> worden de onderhoudstaken voor de rederijen ten opzichte van het ontwerp-PvE dus teruggebracht. Dit heeft een positieve impact op de businesscase van de concessiehouder.

### *Betaalbaarheid en tarieven*

Eilandbewoners betalen voor de overtocht een gereduceerd tarief. Dat geldt ook voor studerende kinderen van eilandbewoners die niet meer op het eiland wonen, maar er wel geregeld terugkomen. In het ontwerp-PvE was de leeftijdsgrens op 21 jaar gelegd. Naar aanleiding van de consultatie en in lijn met de toezegging in het notaoverleg van 26 juni jl.<sup>17</sup> is de definitie in de begrippenlijst verruimd naar het moment van afstuderen.

Daarnaast is er naar aanleiding van de consultatie vastgelegd dat de concessiehouder korting voor scholieren hanteert. Het kabinet biedt de

<sup>10</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 857.

<sup>11</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 855.

<sup>12</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 860.

<sup>13</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 855.

<sup>14</sup> wetten.nl – Regeling – Regeling beheer onroerende zaken Rijk 2024 – BWBR0049701.

<sup>15</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 856.

<sup>16</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 860.

<sup>17</sup> Toezegging TZ202507-074.

toekomstige concessiehouder ruimte om naar eigen inzicht invulling te geven aan de korting voor scholieren, aangezien in de concessie de opbrengstverantwoordelijkheid bij de concessiehouder is belegd. Wel is één van de gunningscriteria van de aanbesteding erop gericht inschrijvers te prikkelen om een zo aantrekkelijk mogelijke tariefvoorstel voor eilandbewoners en bezoekers te doen om zich zo van andere inschrijvers te onderscheiden.

Tot slot is er door belanghebbenden gevraagd om in de nieuwe concessies verplichtingen op te nemen over de transparantie die de rederij in acht moet nemen, in relatie tot eventuele overwinsten. Ook de motie-Aukje de Vries/Grinwis<sup>18</sup> vraagt om transparantie-afspraken. Het kabinet heeft in de financiële bepalingen opgenomen wat het maximale rendement is dat de rederij met de uitvoering van de concessie mag realiseren, en welke maatregelen bij (dreigende) overwinst moeten worden genomen. Hierbij moet bijvoorbeeld worden gedacht aan het lager vaststellen van de jaarlijkse tariefstijging. Daarnaast is in de financiële bepalingen opgenomen welke financiële verantwoordings- en prognose-informatie de rederij jaarlijks moet delen met de concessieverlener. Aan de hand daarvan kan lenW als concessieverlener beoordelen of er sprake is van overwinst. Openbaarmaking van de financiële informatie van de rederijen is vanwege bedrijfsvertrouwelijkheid niet mogelijk.

#### *Inspraak voor belanghebbenden*

lenW heeft in het PvE het bestaande inspraakgremium voor decentrale overheden en consumentenorganisaties gecontinueerd onder de naam Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddeneren (hierna: OCOW). Hieraan is toegevoegd dat lenW na of in overleg met alle andere betrokken partijen tot een andere structuur of samenstelling kan besluiten. Daarmee kunnen ondernemersorganisaties met statuten die op de eilanden gevestigd zijn worden toegelaten. De partijen die aan het OCOW deelnemen hebben een adviesrecht op basis van *comply or explain* op het jaarlijkse vervoerplan van de concessiehouder, ontvangen informatie en worden betrokken bij het bepalen van beleidsprioriteiten. Als ondernemersorganisaties zich bij het OCOW aansluiten, kan op die manier het zwaarwegende adviesrecht voor de ondernemersorganisaties formeel vorm krijgen, zoals de Kamer met de motie-Pierik<sup>19</sup> heeft gevraagd.

Naast het OCOW heeft de concessiehouder de verplichting om een breed en representatief klantenpanel in te stellen en daar minstens twee keer per jaar mee te overleggen over de opzet en uitvoering van de veerdiensten. Via het klantenpanel kan de stem van de reiziger zo goed mogelijk worden meegenomen bij de (verbetering van de) kwaliteit van de veerdiensten. Anders dan in het ontwerp-PvE was opgenomen, hebben de ondernemersorganisaties geen verplichte vertegenwoordiging meer in de klantenpanels. Dit vanwege de voorziene rol van ondernemers in het OCOW.

Zoals toegezegd tijdens het notaoverleg van krijgen decentrale overheden en het OCOW een belangrijke rol bij majeure ontwikkelingen. Voorafgaand aan een besluit over een eventuele wijziging van de concessie overlegt lenW met hen over de aan te brengen wijzigingen en de gevolgen en effecten die deze wijziging van de concessie met zich meebrengen.

---

<sup>18</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 860.

<sup>19</sup> Kamerstuk 29 684, nr. 283.

Belanghebbenden hebben in de consultatie veelvuldig laten weten grote waarde te hechten aan het mee laten varen van vracht op de passagiersschepen, met name vanwege de bevoorrading van winkels en horeca. Hiermee leveren de veerverbindingen een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid en economische ontwikkeling van de Waddeneilanden. In juridisch opzicht staat vrachtervervoer los van de concessies, omdat de scope van de concessies is beperkt tot het vervoer van passagiers en hun voertuigen. Daarom kunnen in het PvE geen garanties op het gebied van vrachtervervoer worden gegeven. Dat laat onverlet dat het kabinet zich bewust is van het grote belang van het vrachtervervoer voor de Waddeneilanden. Het kabinet wil dan ook ruimte laten voor het mee kunnen laten varen van vrachtervervoer op de passagiersschepen en vraagt van de concessiehouder(s) om ook een schip dat geschikt is voor vrachterverkeer in te zetten. Conform de motie-Aukje de Vries/Grinwis<sup>20</sup> zal het kabinet het aanbod van vrachtervervoer monitoren.

### Openbaar vervoer-status Friese Waddenveren

Op 11 februari 2025 is de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar de voor- en nadelen van het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer.<sup>21</sup> In deze brief heeft het kabinet aangegeven de uitkomsten van het onderzoek in het eerstvolgende reguliere Bestuurlijk Overleg Wadden te zullen bespreken met de betrokken bestuurders. Dit overleg heeft op 16 juli jl. plaatsgevonden. De regionale overheden hebben aangegeven dat het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer niet bijdraagt aan een betere dienstverlening. Gegeven het bovenstaande zullen geen vervolgstappen worden genomen om de Waddenveren aan te merken als openbaar vervoer.

### Vervolgproces

Met het oog op de komende aanbestedingsprocedure vraagt de motie-Aukje de Vries/Grinwis<sup>22</sup> om ervaring met veerdiensten in een gebied zoals de Wadden in de gunningscriteria mee te nemen. Dit is vanuit juridisch perspectief niet mogelijk, omdat dat in deze fase te restrictief is en teveel inschrijvers aan de voorkant zou uitsluiten. Dat kan leiden tot onvoldoende marktspanning en brengt een zorgvuldige aanbesteding in gevaar. Vanzelfsprekend zal op basis van hun ervaring met personenvervoer en kennis van de maritieme sector getoetst worden of inschrijvers in staat moeten worden geacht om de Friese Waddenveren goed uit te voeren, net zoals het belangrijk is dat zij over voldoende financiële en economische draagkracht beschikken. Voordat de aanbesteding start, gaat het kabinet graag over het PvE en de overige bijgevoegde aanbestedingsdocumenten met de Kamer in gesprek. Op 1 oktober aanstaande is over dit thema een commissiedebat gepland. Daarbij heeft de Kamer met de motie-Grinwis/Aukje de Vries<sup>23</sup> gevraagd om een globaal tijdschema met tijdlijnen van de concessieaanbestedingen en -verlening. Dat tijdschema ziet als volgt uit. Het kabinet beoogt eind oktober, na het commissiedebat, de aanbesteding te starten door het publiceren van de aanbestedingsdocumenten. Het gaat hierbij om de zogenaamde aanbestedingsleidraad, waarin onder andere geschiktheidseisen en gunningscriteria nader zijn uitgewerkt, het concessiebesluit, het PvE, de financiële bepalingen en diverse bijbehorende bijlagen. Het kabinet volgt voor deze Europese

<sup>20</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 859.

<sup>21</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 834.

<sup>22</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 860.

<sup>23</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 861.



aanbesteding de openbare procedure, zodat alle geïnteresseerde partijen een inschrijving kunnen doen. Vanwege de complexe vraagstukken en risico's die spelen bij de nieuwe concessies, is er een mogelijkheid om tijdens de procedure met inschrijvers in gesprek te gaan.

Vanaf november 2025 tot april 2026 is de inschrijvingsfase, waarbij geïnteresseerde marktpartijen vragen kunnen stellen over de aanbestedingsdocumenten en de toekomstige concessies. De eerste inschrijvingen worden in april 2026 verwacht. Na een verduidelijkingsfase met optionele gesprekken met inschrijvers, zal de deadline voor definitieve inschrijvingen naar verwachting rond juli 2026 liggen. Vervolgens vindt de beoordelingsfase plaats. De voorziene gunning van de nieuwe concessies is eind 2026.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
A.A. Aartsen