



Aan

Staatssecretaris

nota

Inhoudelijke keuzes vaststelling Programma van Eisen
voor aanbesteding concessies Friese Waddenveren vanaf
2029

TER BESLISSING

Datum

27 augustus 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/221206

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor

Beslistermijn

2-09-2025

Bijlage(n)

3

Aanleiding

Op 26 juni jl. heeft u met de Kamer gesproken over het Programma van Eisen (hierna: PvE) voor de concessies voor de Friese Waddenveren vanaf 2029. De huidige concessies lopen in 2029 af. IenW is voornemens om eind 2026 twee nieuwe concessies te gunnen. In het PvE zijn de eisen uitgewerkt waar de veerverbindingen vanaf 2029 aan moeten voldoen, bijvoorbeeld op het gebied van de dienstregeling, reiscomfort en tarieven. In de afgelopen periode heeft een openbare consultatie van het ontwerp-PvE plaatsgevonden. Ook zijn marktpartijen om input gevraagd. Aan de hand van deze inbreng wil IenW het PvE vaststellen voor de aanbesteding. Daarbij willen we zoveel als mogelijk uitvoering geven aan aangenomen moties en gedane toezeggingen over de nieuwe concessies.

Met deze nota informeren we u over de voornaamste inbreng uit de consultatie. Vervolgens leggen we de belangrijkste inhoudelijke keuzes voor het PvE aan u voor en worden voorstellen gedaan voor de uitvoering van de aangenomen moties en gedane toezeggingen. Aan de hand van de gemaakte keuzes voltooien wij het PvE en de overige aanbestedingsstukken.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd:

- 1) kennis te nemen van de voornaamste inbreng uit de consultatie;
- 2) in te stemmen met de belangrijkste inhoudelijke keuzes voor het PvE;
- 3) in te stemmen met de voorgestelde uitvoering van de aangenomen moties en toezeggingen;
- 4) in te stemmen met het voorgestelde vervolgproces.

Kernpunten

Context en aanloop

- Op dit moment zijn er twee concessies voor de Friese Waddenveren: de concessie Waddenveren West voor de verbindingen naar Vlieland en Terschelling (hierna: West, gegund aan rederij Doeksen) en de concessie Waddenveren Oost voor de verbindingen naar Ameland en Schiermonnikoog (hierna: Oost, gegund aan Wagenborg Passagiersdiensten). Deze lopen in 2029 af. IenW bereidt op dit moment de gunning van twee nieuwe concessies voor, middels een Europese aanbesteding.
- In 2024 is gewerkt aan de Nota van Uitgangspunten (hierna: NvU), waarin de beleidsdoelen van de nieuwe concessies zijn uitgewerkt, zoals een

betrouwbare, frequente en betaalbare overtocht, een prettige reisbeleving en een toekomstbestendige dienstverlening.

- In de periode daarna is de NvU vertaald in een ontwerp-PvE, waarin concrete eisen zijn opgenomen waar de veerverbindingen vanaf 2029 aan moeten voldoen. Het ontwerp-PvE is op 12 mei jl. aan de Tweede Kamer aangeboden. Toen is ook de openbare consultatie gestart, die tot 20 juli jl. heeft geduurd. Nu wordt gewerkt aan het voltooien van het PvE en de overige aanbestedingsstukken, zodat daarover op 1 oktober met de Kamer kan worden gesproken en de aanbesteding eind oktober kan starten.

Datum

27 augustus 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/221206

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

Beslispunt 1: voornaamste inbreng consultatie

In de consultatie zijn de volgende voornaamste thema's aan bod gekomen (los van de moties en toezeggingen):

- 1) *Dienstregeling*. Er is veel gevraagd naar uitbreiding van het aantal afvaarten, in het bijzonder latere laatste afvaarten van de dag. Vanwege de financiële impact op de businesscase zijn uitbreidingen van de minimale bedieningsniveaus over het algemeen niet mogelijk. Wel wordt in de minimale dienstregeling van het PvE voor de verbinding Holwert- Ameland het aantal afvaarten op jaarbasis van de reguliere veerdienst opgehoogd met 185 afvaarten, mits dit financieel inpasbaar is (zie beslispunt 2). Het aantal afvaarten gaat daarmee van 5776 naar 5961. Dat komt neer op 41,6% meer afvaarten dan gepland in de dienstregeling van 2025 (4210). In het Ontwerp-PvE werd nog uitgegaan van 37,2% meer afvaarten dan gepland in de dienstregeling van 2025 (5776). Daarnaast wordt de vertrektijd van de laatste afvaart van het vasteland naar elk eiland verruimd van 19:00 uur naar 19:30 uur.
- 2) *Inspraak*. Veel belanghebbenden willen dat ondernemers een adviesrol op basis van *comply or explain* krijgen en dat de inspraak vanuit diverse gremia wordt vereenvoudigd. IenW kan op dit punt meebewegen (zie beslispunt 2).
- 3) *Betaalbaarheid*. Er is veel gevraagd naar het loslaten van budgetneutraliteit en naar het verstrekken van een subsidie om de tarieven (voor eilandbewoners) fors te verlagen. IenW kiest ervoor om de (indexatie van de) tarieven voor eilandbewoners en bezoekers te maximeren. Hiermee wordt enerzijds de betaalbaarheid geborgd en anderzijds een rendabele inschrijving mogelijk gemaakt. Voor een exploitatiesubsidie is geen ruimte op de IenW-begroting.
- 4) *OV-status*. Er is gevraagd om de Waddenveren als OV te bestempelen. Hierover is recent een onderzoeksrapport verschenen. In het Bestuurlijk Overleg Wadden is recent geconcludeerd dat een OV-status niet één-op-één tot verbetering in kwaliteit of prijs leidt. Daarom zal IenW op dit punt nu geen stappen tot een wetswijziging zetten.
- 5) *Vrachtvervoer*. Belanghebbenden hechten grote waarde aan het mee laten varen van vracht op de passagiersschepen, vanwege de bevoorrading van winkels en horeca. Juridisch gezien staat vrachtvervoer los van de concessie, dus kunnen er vanuit de vervoersconcessie geen garanties ten aanzien van vrachtvervoer worden gegeven. Wel is vervoer van vracht toegestaan en kunnen we de positie van vrachtvervoer binnen die kaders versterken, door transparant te zijn over aard en omvang van het huidige vrachtvervoer (zie ook onder Toelichting bij de uitvoering van motie 859).
- 6) *Kwaliteit van de dienstverlening*. Hierbij is onder andere gevraagd naar meer gereserveerde (auto)plekken voor eilandbewoners en het behoud van rechten voor eilandbewoners die de huidige rederijen bovenop de verplichtingen uit de

concessie bieden. IenW kan hier vanwege financiële overwegingen beperkt op meebewegen. Zie hieronder bij "Beslispunt 2" voor de wijze van uitvoering.

- 7) *Lastenverzwaring en businesscase*. De marktpartijen hebben signalen afgegeven dat het PvE op diverse punten (administratieve) lastenverzwaringen bevat **Onderhandelingspositie van de Staat**. In reactie daarop is een groot deel van de lastenverzwaringen geschrapt of afgezwakt (mits dit uiteraard mogelijk was zonder de kwaliteit van de dienstverlening te schaden).

Beslispunt 2: belangrijkste inhoudelijke keuzes

We vragen uw akkoord op de volgende inhoudelijke keuzes:

- *Looptijd concessies*. U wordt geadviseerd voor West een looptijd van vijftien jaar te hanteren. Voor Oost wordt een looptijd van zeven jaar (2029-2035) geadviseerd. Hiermee biedt u een antwoord op twee voornamelijk onzekerheden bij Oost: (1) de uitkomst van de MIRT-verkenning en de impact op de vaargeul naar Ameland en (2) het moment van gereedkomen van de laadinfrastructuur voor elektrificatie. Beoogd wordt een concessie te verlenen, waarbinnen nog geen wijzigingen plaatsvinden in de vertreklocatie aan het vasteland en/of de vaargeuldimensies die het gevolg zijn van de MIRT-verkenning. We adviseren daarom een looptijd van zeven jaar, omdat de laadinfrastructuur voor de verbinding naar Ameland naar verwachting niet voor 2035 gereedkomt en de uitvoering van de uitkomsten van de MIRT-verkenning op zijn vroegst in 2036 gerealiseerd is. 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. **Onderhandelingspositie van de Staat**

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 IenW de concessie een of meerdere malen eenzijdig verlengen. Dat kan voor een jaar of meerdere jaren, en tot maximaal 15 jaar (de toegestane gehele duur van de concessie). Indien er drie jaar voor afloop van de (al dan niet verlengde) concessie wel voldoende zicht is op duidelijkheid over de vaargeul en de realisatie van de laadinfrastructuur, is het uitgangspunt dat er een nieuwe concessie wordt aanbesteed.

In de toelichting bij deze nota wordt uitgebreider ingegaan op de voor- en nadelen van een langjarige en een kortdurende concessie. **Onderhandelingspositie van de Staat**

- *Uitbreiding dienstregeling Ameland*. In 2023 is vanwege problematiek met de vaargeul een vijfkwartiersdienstregeling ingevoerd, waarbij één afvaart per

Datum

27 augustus 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/221206

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

dag naar Ameland is komen te vervallen. Omdat de looptijd van Oost wordt ingekort, vallen er twee grote financiële onzekerheden voor de inschrijvers weg. Daarom wordt u geadviseerd om de in 2023 weggefallen afvaarten in de nieuwe concessie voor Oost (deels) weer terug te plaatsen in de dienstregeling, mits uit een financiële toets blijkt dat dit binnen de financiële kaders inpasbaar is. Deze toets loopt inmiddels en de resultaten worden begin september verwacht.

- **Elektrificatie.** U wordt geadviseerd in het PvE voor beide concessies te benoemen vanaf welke jaren de laadinfrastructuur op zijn vroegst gereedkomt. Bij West wordt voor beide verbindingen het jaar 2040 geadviseerd. Bij Oost wordt voor Schiermonnikoog het jaar 2030 geadviseerd. Voor de verbinding naar Ameland wordt oplevering niet voor 2035 verwacht en daarom wordt geadviseerd om in de (kortdurende) concessie Oost voor Ameland geen elektrificatieverplichting op te nemen. De genoemde jaartallen zijn afgestemd met de provincie Fryslân en bevatten een voorzichtigheidsmarge (i.v.m. mogelijke uitloop en congestieproblemen). IenW hecht eraan de jaartallen te behouden. Anders kan de situatie ontstaan dat we wel de laadinfrastructuur aanleggen, maar er geen batterij-elektrische schepen gaan varen. Dat is een maatschappelijke desinvestering. Om inschrijvers comfort te bieden, wordt de elektrificatie benoemd als een majeure ontwikkeling, zodat een speciale procesbepaling van toepassing is. Dit neemt niet weg dat een gefaseerde elektrificatie van de vloot op het moment dat de laadinfra gereed is, een vereiste in het PvE blijft (met uitzondering dus van Ameland).
- **Inspraak.** U wordt geadviseerd in het PvE voor beide concessies op te nemen dat de overlegstructuur met decentrale overheden en consumentenorganisaties zoals opgenomen in de huidige concessies wordt gecontinueerd, dat IenW na of in overleg met alle andere betrokken partijen tot een andere structuur of samenstelling kan besluiten, maar dat IenW in alle gevallen bepaalt welke partijen in ieder geval aan de overlegstructuur deelnemen. Daarmee kan IenW bijvoorbeeld ondernemersorganisaties die rechtspersoonlijkheid bezitten, en die volgens de statuten de belangen van ondernemers die op de eilanden gevestigd zijn vertegenwoordigen, als deelnemer toelaten. Daarbij wordt aangesloten bij de eisen die de wetgeving (artikel 31 Besluit personenvervoer 2000) stelt aan consumentenorganisaties. De partijen die aan de overlegstructuur deelnemen hebben een adviesrecht op basis van comply or explain, ontvangen informatie en worden betrokken bij het bepalen van beleidsprioriteiten. Omdat inspraak van ondernemers in bovenstaande overlegstructuur kan worden geborgd, en daarmee de motie Pierik¹ wordt uitgevoerd, wordt u geadviseerd om af te zien van de verplichte vertegenwoordiging van ondernemers in het klantenpanel waarmee eerder de motie Pierik zou worden uitgevoerd. Om een goede relatie met partijen te realiseren wordt u geadviseerd om – naast de samenwerking met organisaties die deelnemen aan bovenstaande overlegstructuur – ook de samenwerking met het klantenpanel onderdeel van het samenwerkingsprotocol van de concessiehouder te laten zijn. Ten behoeve van het goed functioneren van het klantenpanel wordt u geadviseerd om op te nemen dat de concessiehouder faciliteert bij het opstellen van een reglement van het klantenpanel.

Datum

27 augustus 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/221206

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

¹ Kamerstuk 29684, nr. 283

- *Gereserveerde plekken voor eilandbewoners.* U wordt geadviseerd de bestaande praktijk bij West in combinatie met de reservelijst van Oost in het PvE vast te leggen. Op dit moment gelden er voor beide concessies verschillende afspraken. Dat komt omdat de rederijen verschillende boekingssystemen hanteren. Door de bestaande praktijk van West en Oost te combineren, wordt een betere regeling in de nieuwe concessies uitgewerkt ten opzichte van de huidige praktijk.

Datum
27 augustus 2025

Onze referentie
IENW/BSK-2025/221206

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor

Aan
Staatssecretaris

Bijlage(n)
3

Beslispunt 3: uitvoering moties en toezeggingen

De onderstaande tabel bevat een voorstel voor de moties en toezeggingen die niet of slechts deels kunnen worden uitgevoerd. De moties en toezeggingen die wel kunnen worden uitgevoerd zijn opgenomen in de toelichting achteraan deze nota. Van de negen moties worden er zeven volledig uitgevoerd; van de negen toezeggingen worden er acht volledig uitgevoerd.

Motie	Verzoekt de regering...	Voorstel voor uitvoering
23 645 nr. 854 <i>Soepboer Grinwis Aukje de Vries</i>	om de eis tot volledig elektrisch varen uit het programma van eisen voor de concessie Friese Waddenveren te schrappen als er op voorhand geen duidelijk jaartal kan worden vastgelegd en er geen duidelijkheid over de kostenverhogende effecten kan zijn.	Wanneer wordt ingestemd met de inhoudelijke keuze onder beslispunt 2, voert u de motie voor de verbinding naar Ameland uit en voor de overige drie verbindingen deels. We bieden duidelijkheid over de jaren waarop de laadinfrastructuur op z'n vroegst gereed komt. IenW wil de jaartallen handhaven, omdat anders de situatie kan ontstaan dat wel de laadinfrastructuur wordt aangelegd, maar er geen batterij-elektrische schepen gaan varen. Een harde deadline is evenwel niet te geven, omdat IenW afhankelijk is van andere partijen en er risico is op uitloop en congestieproblemen.
23 645 nr. 856 <i>Soepboer</i>	om de hogere huurkosten voor het gebruik van de rijksinfrastructuur in de nieuwe concessies per 2029 te schrappen.	Deze motie is niet uitvoerbaar. Het Rijksvastgoedbedrijf is op grond van wet- en regelgeving genoodzaakt om een marktconforme huur voor de walinfrastructuur te vragen. De motie voorziet ook niet in dekking.
Toeze- gging	Opnemen in het PvE dat de scholierenboot tussen Vlieland en Terschelling ook door blijft varen in de schoolvakanties, mits hiervoor geen obstakels zijn.	U wordt geadviseerd om deze uitbreiding van de dienstregeling niet door te voeren. <i>Onderhandelingspositie van de Staat</i> [redacted] [redacted] [redacted], omdat er dan geen ruimte is om het schip voor onderhoud uit de vaart te halen. Doorvaren in de schoolvakanties is daarom alleen haalbaar als er een tweede schip voor wordt aangeschaft. Dat brengt (te) hoge kosten met zich mee voor de zeer beperkte vervoersvraag in de schoolvakanties.

In de CFL van 19 augustus jl. is besloten dat het niet (geheel) uitvoeren van moties niet besproken hoeft te worden in de RFL, maar dat een mondelinge

mededeling in de MR volstaat. U zult hiervoor te zijner tijd een spreektekst ontvangen.

Beslispunt 4: vervolgproces

Het beoogde vervolgproces ziet er als volgt uit:

- Vrijdag 29 augustus: MR.
- Maandag 15 september: bezoek van burgemeesters Waddeneilanden
- Uiterlijk 19 september: verzending PvE en overige aanbestedingsstukken aan de Tweede Kamer.
- 1 oktober: commissiedebat.
- Eind oktober: publicatie aanbestedingsstukken; start aanbesteding.
- November - april 2026: inschrijvingsfase.
- Rond april 2026: eerste inschrijvingen.
- Rond juli 2026: deadline definitieve inschrijvingen.
- December 2026: gunning nieuwe concessies.

Datum
27 augustus 2025

Onze referentie
IENW/BSK-2025/221206

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor

Aan
Staatssecretaris

Bijlage(n)
3

Krachtenveld

Onze inschatting is dat met de hierboven voorgestelde keuzes goede invulling wordt gegeven aan belangrijke zorgen in de Kamer en bij lokale en regionale stakeholders. IenW zoekt een balans tussen wensen van belanghebbenden en de operationele, juridische en financiële haalbaarheid. Uiteindelijk willen we een geslaagde aanbesteding waarbij concessiehouders een redelijke winst kunnen maken en de eilandbewoners en overige reizigers kunnen rekenen op een frequente, comfortabele en betaalbare overtocht, als levensader voor de Waddeneilanden. IenW zoekt in dit krachtenveld zo goed mogelijk de balans.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Informatie die de (onderhandelings)positie van de Staat schaadt.

Toelichting op overige moties en toezeggingen

Motie	Verzoekt de regering...	Voorstel voor uitvoering
29 684, nr. 293 <i>Grinwis Vedder Soepboer Aukje de Vries Pierik Bamenga Eerdmans Koekkoek Van Kent</i>	voor de concessie Waddenveren Oost in te zetten op een tussenconcessie met een zodanige looptijd dat gedurende die concessie de relevante beïnvloedbare onzekerheden fors worden gereduceerd, in plaats van op een nieuwe reguliere concessie met een looptijd van vijftien jaar.	Wanneer wordt ingestemd met de inhoudelijke keuze onder beslispunt 2, voert u deze motie uit.
23 645 nr. 855 <i>Soepboer Grinwis</i>	om in het plan van eisen concreet op te nemen wat de dimensies van de vaargeulen moeten zijn, welke compensatie er zal zijn voor onderhoudswerkzaamheden en wat de duur is van de overtochten, en dit voor het einde van het zomerreces terug te koppelen aan de Kamer;	• In afstemming met RWS en WV kan de garantie worden gegeven dat de vaargeul naar Ameland tot en met 2035 niet als gevolg van beleidswijzigingen zal versmallen of verontdiepen. Deze koers wordt met de minister afgestemd met RONDZENDMAP-2025/9653.

	om uit te zoeken op welke zaken zij nog concreter kunnen zijn in de eisen ten gunste van de betaalbaarheid, betrouwbaarheid en het voorspelbare effect van de concessie, en de bevindingen te delen met de Kamer.	Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kunnen we niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. Mocht de omvang van de vaargeul wijzigen als gevolg van natuurlijke omstandigheden of juridische uitspraken (dat heeft IenW niet in de hand), dan geldt hiervoor het proces rondom majeure ontwikkelingen. • Als het gaat om onderhoud aan de vaargeul is er nu ook geen sprake van compensatie. Advies voor uitvoering is om in het PvE te verduidelijken dat de concessiehouders uit mogen gaan van de overmachtsbepaling. • De (maximale) vaartijd zal conform de motie in het PvE worden opgenomen. • Het tweede deel van de motie wordt uitgevoerd met het geheel aan overige keuzes, zoals het verruimen van het eilandertarief voor niet-thuiswonende studenten, het verbeteren van de voorrangplekken voor eilandbewoners en het zoveel mogelijk verminderen van de administratieve lasten voor de concessiehouder.
23 645 nr. 857 <i>Soepboer Grinwis</i>	om te verkennen welke mogelijkheden er zijn om via subsidies verduurzaming van de veerdiensten mogelijk te maken in het Waddengebied, en dit tijdig te rapporteren aan de Kamer.	Uitvoeren door de inzet van de € 50 miljoen uit het Klimaatfonds. Daarmee kan de infrakant van de elektrificatie door de overheid worden betaald. IenW zal in de komende periode blijven zoeken naar aanvullende financiering voor de verduurzaming, bijvoorbeeld voor de ombouw van schepen, en geïnteresseerde marktpartijen op de eventuele mogelijkheden wijzen. Op de IenW-begroting zijn hiertoe geen middelen beschikbaar.
23 645 nr. 858 <i>Aukje de Vries Grinwis Soepboer</i>	om in overleg met de eilanders en de lokale overheden een betere regeling voor spoedplekken uit te werken en op te nemen in het programma van eisen.	Als wordt ingestemd met het voorstel op dit punt onder beslispunt 2, wordt deze motie uitgevoerd.
23 645 nr. 859 <i>Aukje de Vries Grinwis</i>	het aanbod van vrachtvervoer te monitoren en indien nodig binnen de juridische kaders naar oplossingen te kijken in overleg met de ondernemers en lokale overheden van de Waddeneilanden.	Uitvoeren door bij inschrijvers en de concessiehouder kwantitatieve informatie op te vragen over vrachtvervoer dat meevaart op de veerschepen die ingezet worden voor de uitvoering van de concessie. Vracht die de rederijen op

Datum

27 augustus 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/221206

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

		aparte schepen overzetten nemen we hier niet in mee, omdat dit niet gelieerd is aan de concessie.
23 645 nr. 860 <i>Aukje de Vries Grinwis</i>	in het programma van eisen en de concessie nadere verplichtingen op te nemen over transparantie, de diepte en breedte van de vaargeul, de vaartijden en de vlootcapaciteit; om "ervaring met veerdiensten in een gebied zoals de Wadden" mee te nemen in de aanbesteding en de gunningscriteria, en om de bestaande onderhoudsbudgetten voor het onderhoud voor de wal- en haveninrichting mee over te dragen aan de rederij.	• Het onderdeel over transparantie uitvoeren door gedetailleerde informatie over de opbouw van het rendement uit te vragen. Dit zal de concessiehouder aan IenW moeten leveren. Openbaarmaking van financiële informatie van de rederij is niet mogelijk vanwege bedrijfsvertrouwelijkheid. Daarnaast nemen we bepalingen op over het maximale rendement dat de concessiehouder met de uitvoering van de concessie mag realiseren. • Voor de omvang van de vaargeul wordt verwezen naar de voorgestelde uitvoering van motie 23 645 nr. 855. • De vaartijden en de minimale capaciteit van de schepen zullen worden opgenomen in het PvE. • Ervaring met veerdiensten in een gebied zoals de Wadden meenemen in de aanbesteding is vanuit juridisch perspectief niet mogelijk, omdat dat in deze fase te restrictief is en teveel partijen uitsluit. Dat kan leiden tot onvoldoende marktspanning en brengt een zorgvuldige aanbesteding in gevaar. • Voor wat betreft onderhoud wordt in overleg met RWS bekeken hoe de onderhoudstaken voor de concessiehouder significant teruggebracht kunnen worden, zodat dit binnen de reguliere bedrijfsvoering inpasbaar is.
23 645 nr. 861 <i>Grinwis Aukje de Vries</i>	om op korte termijn een globaal tijdschema te publiceren waarin de tijdlijnen van concessieaanbesteding en -verlening, mét tussenconcessie, zichtbaar worden.	Uitvoeren door in de begeleidende Kamerbrief bij het PvE in september duidelijk de tijdlijn te schetsen van het resterende concessieverleningsproces.

Datum

27 augustus 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/221206

Opgesteld doorDG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor**Aan**

Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

	Toezegging	Voorstel voor uitvoering
1.	Op uiterlijk dinsdag 1 juli 2025 een Kamerbrief sturen over de risico's en vragen die er leven rondom elektrificatie van de schepen.	Deze toezegging is reeds uitgevoerd.

2.	De capaciteit van de vloot opnemen in het PvE.	Dit zal in het PvE worden opgenomen.
3.	Bekijken of het reserveringssysteem voor gereserveerde autoplekken bij de huidige concessie Waddenveren Oost aanvullend opgenomen kan worden. En ook kan worden gekeken naar gereserveerde plekken overdag, in plaats van alleen de eerste en de laatste overtochten. En er mag geen sprake zijn van een verslechtering van het aantal gereserveerde plaatsen t.o.v. de huidige situatie.	Hieraan wordt invulling gegeven door het voorstel onder beslispoint 2.
4.	De (maximale) duur van de afvaarten opnemen in het PvE.	Dit zal in het PvE worden opgenomen.
5.	Het heroverwegen van de korting van studenten (eilanders) tot de leeftijd van 21 jaar.	De leeftijd van 21 jaar zal worden vervangen door het moment van afstuderen.
6.	In de reactienota een gemotiveerd antwoord geven waarom iets wel/niet wordt overgenomen uit de openbare consultatie.	Deze reactienota wordt op dit moment opgesteld, waarbij (in lijn met de toezegging) per opmerking zal worden aangegeven waarom deze wel of niet wordt overgenomen.
7.	In het PvE de volgende punten opnemen: zwaarwegend adviesrecht voor decentrale overheden bij de vervoersplannen, een adviesrol voor decentrale overheden bij majeure ontwikkelingen en adviesrecht voor klantenpanels.	Hieraan wordt invulling gegeven door het voorstel onder beslispoint 2.
8.	Beraden op de mogelijkheid van een tussenconcessie voor Waddenveren Oost.	Hieraan wordt invulling gegeven door het voorstel onder beslispoint 2.

Datum

27 augustus 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/221206

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

Toelichting op looptijd Oost

Scenario 1: 15 jaar (2029-2044)

Voordelen:

- Een looptijd van 15 jaar biedt de mogelijkheid om (significante) kwaliteitsverbetering te realiseren en dit voor lange tijd vast te leggen. Dit biedt (ten minste in theorie) langjarig zekerheid en continuïteit voor de eilandbewoners, het brede publiek en de concessiehouder en voorkomt kapitaalvernietiging gedurende de concessie.
- Met een langjarige concessie wordt voorkomen dat de verwachting ontstaat dat er na een kortlopende concessie antwoord is op alle onzekerheden rondom Oost, terwijl er een realistisch risico is dat er ook richting de aanbesteding van de hierop volgende concessie nog geen uitsluit is over de uitkomst van de MIRT-verkenning en de realisatie van de daaruit voorkomende voorkeursbeslissing. Het realiseren van een infrastructuuroplossing (al dan niet in combinatie met mobiliteitsmaatregelen) zal naar verwachting ca. 10 tot 12 jaar duren. Om dit risico te mitigeren wordt in de kortdurende concessie een verlengingsoptie opgenomen.

- Een looptijd van 15 jaar is conform de lijn in de NvU en het ontwerp-PvE. Hiermee lopen Oost en West gelijk op.
- Een looptijd van 15 jaar betekent in theorie meer terugverdientijd en langjarige zekerheid voor de concessiehouder.
- Minder administratieve lasten voor IenW. Met een langere looptijd wordt voorkomen dat IenW in relatief korte tijd twee aanbestedingen moet uitvoeren en dat eisen voor beide concessies in de loop der tijd uit elkaar gaan lopen, waardoor de beheerlast groter wordt.

• **Onderhandelingspositie van de Staat**

[Redacted text block]

Datum

27 augustus 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/221206

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

Nadelen:

- Onzekerheid over o.a. de MIRT-verkenning leidt tot aarzelingen bij marktpartijen. Zij vragen om financiële zekerheid, bijvoorbeeld financiële compensatie als de vaargeul naar Ameland structureel kleiner wordt, de havenlocatie aan vaste wal wijzigt en/of het aantal auto-overzettingen door autoluw beleid vanuit de gemeente Ameland vermindert. Die zekerheid kan IenW nu niet bieden. Ook is er geen dekking voor financiële compensatie. **Onderhandelingspositie van de Staat**

[Redacted text block]

- Een breed aangenomen motie vraagt om een tussenconcessie voor Oost (motie-Grinwis). Ook Rover vraagt hierom.

Scenario 2: inkorten naar zeven jaar (2029-2035)

Kenmerken:

- De looptijd wordt ingekort naar zeven jaar (2029 t/m 2035). De rationale hierachter is dat op het moment van aanbesteden van de daaropvolgende concessie, de uitkomsten van de MIRT-verkenning naar verwachting bekend zijn en richting planuitwerking/realisatie gaan.
- Voor de verbinding naar Ameland komen geen verplichtingen voor elektrificatie en er worden geen grote investeringen gedaan in schepen.
- Uitzondering op voorgaande betreft de verbinding naar Schiermonnikoog. Voor Schiermonnikoog is het, in lijn met de langlopende concessie, mogelijk om elektrificatie als majeure ontwikkeling op te nemen. De huidige verwachting is namelijk dat de laadinfra vanaf 2030 gereed zou kunnen komen. Dan zou de elektrificatie voor Schiermonnikoog in de kortdurende concessieperiode kunnen starten.
- Voor het geval er in de aanloop naar de start van de nieuwe concessie in 2036 blijkt dat er nog geen duidelijkheid is over (de implicaties van) de uitkomsten van de MIRT-verkenning, kan in Oost een mogelijkheid tot verlenging worden opgenomen, zodat IenW de ruimte krijgt om de einddatum van de concessie af te stemmen op het moment dat die duidelijkheid er wel is.

Voordelen:

- In een tussenconcessie is de nu voorziene herzieningsbepaling bij majeure ontwikkelingen naar verwachting afdoende, omdat de grootste onzekerheden bij een kortere concessie wegvallen. **Onderhandelingspositie van de Staat**

- Bij een kortdurende concessie is er, afgaande op de marktconsultatie, meer marktspanning dan bij een langjarige concessie. **Onderhandelingspositie van de Staat**

[Redacted text block]

- We geven invulling aan een breed gedeelde wens uit de Kamer (motie-Grinwis). Ook Rover staat op dit standpunt.

Nadelen:

- Schiermonnikoog wil wel graag een vijftienjarige concessie, om zoveel mogelijk continuïteit te borgen. Zij hebben wel aangegeven heel blij te zijn met de elektrificatie. Door vast te houden aan de eis tot elektrificatie voor Schiermonnikoog kunnen zij waarschijnlijk tevreden worden gesteld, ook met een kortere looptijd.
- Het belang van een goede overdrachtsregeling van schepen in 2036 neemt toe, zeker wanneer de concessiehouder in de periode 2029-2035 nieuw materieel moet ontwikkelen en aanschaffen, of grootschalig onderhoud aan de schepen zal moeten verrichten.

Onderhandelingspositie van de Staat
 [Redacted text block]

Datum

27 augustus 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/221206

Opgesteld door

DG Mobiliteit
 Dir. Openbaar Vervoer en
 Spoor

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

3