

23 645 Openbaar vervoer

Nr. 853 Lijst van vragen en antwoorden
Vastgesteld 24 juni 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 12 mei 2025 inzake het Ontwerp Programma van Eisen concessies Friese Waddenveren vanaf 2029 (Kamerstuk 23 645, nr. 851).

De staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 24 juni 2025. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Peter de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

Vraag 1

Is er onderzoek gedaan of een eventuele voorhang bij de Kamer bij een tariefverhoging leidt tot mogelijk minder inschrijvingen op de aanbestedingen en, zo ja, kunt u de bevindingen van dit onderzoek delen?

Antwoord 1

Hier is geen officieel onderzoek naar gedaan. De bestaande praktijk en de ervaring bij andere aanbestedingen in het openbaar vervoer laten echter zien dat een voorspelbare tariefontwikkeling een belangrijke randvoorwaarde is voor een goede businesscase. Zonder goede businesscase is er geen basis voor een geslaagde inschrijving. Een voorhangprocedure verzwaart de risico's die de concessiehouder loopt en kan een drempel vormen voor potentiële inschrijvers. Dit dient te worden voorkomen. Ook zijn er praktische bezwaren, zoals aangegeven in de Kamerbrief bij het Ontwerp-Programma van Eisen (hierna: Ontwerp-PvE)¹. Het kabinet zal wel ieder voorjaar de Kamer informeren over de maximale tariefruimte voor het daaropvolgende jaar. Dit stelt de Kamer in staat om een politieke discussie over de tarieven van de Friese Waddenveren te voeren. Dit gesprek is ook zonder een officiële voorhang mogelijk.

Vraag 2

Hoeveel afvaarten vinden er op dit moment dagelijks, in de huidige concessie, plaats en hoeveel dagelijkse afvaarten zullen er vanaf 2029 plaatsvinden?

Antwoord 2

Het aantal afvaarten verschilt per eiland en per type dienst. In onderstaande tabel is in de eerste kolom het aantal afvaarten uit de minimale dienstregeling voor de nieuwe concessies vanaf 2029 opgenomen, deze zijn gebaseerd op de

¹ Kamerstuk 23 645, nr. 851

dienstregeling van 2025. In de tweede kolom is het aantal geplande afvaarten volgens dienstregeling 2025 opgenomen. Het aantal gerealiseerde afvaarten voor 2025 is nog niet beschikbaar. Voor 2023 en 2024 zijn deze aantallen wel beschikbaar, daarom is het aantal afvaarten (gepland volgens de dienstregeling en uiteindelijk gerealiseerd) ook in de tabel opgenomen.

Van	Naar	Dienst	Minimum jaarlijks aantal afvaarten nieuwe Concessie 2029	Afvaarten in				
				2025 (dienst- regeling)	2024 (gereaa- liseerd)	2024 (dienst- regeling)	2023 (gereaa- liseerd)	2023 (dienst- regeling)
Terschelling	Harlingen	Veer	1442	1442	1526	1505	1449	1457
		Snel	1172	1172	1275	1236	1260	1267
Harlingen	Terschelling	Veer	1448	1448	1519	1502	1450	1457
		Snel	1151	1151	1274	1259	1332	1336
Vlieland	Harlingen	Veer	1080	1080	1106	1087	1098	1103
		Snel	82	82	142	149	196	207
Harlingen	Vlieland	Veer	1079	1079	1108	1089	1097	1102
		Snel	72	72	122	128	119	128
Ameland	Holwert	Veer	2884*	2105	2935	2112	3383	2788
		Snel	2391	2391	2282	2373	2496	2597
Holwert	Ameland	Veer	2892*	2111	2935	2112	3379	2788
		Snel	2431	2431	2281	2338	2497	2597
Schiermonnikoog	Lauwersoog	Veer	1812	1764	1853	1770	1975	1765
		Snel	1597	1348	1631	1353	1717	1348
Lauwersoog	Schiermonnikoog	Veer	1812	1764	1853	1770	1975	1765
		Snel	1713	1713	1703	1719	1831	1713

*Omdat het aantal gerealiseerde afvaarten op deze verbinding in 2024 afweek van het aantal geplande afvaarten volgens de dienstregeling, zijn deze in de minimale dienstregeling van de nieuwe concessies opgehoogd.

Vraag 3

Op welke informatie kan de Kamer rekenen bij de actieve informatieverstrekking ten aanzien van tariefverhoging, met inachtneming van het feit dat bedrijfsvertrouwelijke, financiële informatie van de rederij niet gedeeld kan worden?

Antwoord 3

De Kamer kan rekenen op bekendmaking van het percentage waarmee de tarieven voor de beschermde reisrechten in het daaropvolgende kalenderjaar maximaal mogen stijgen. Dit percentage vloeit voort uit de bepalingen zoals opgenomen in eis 9.1.8 van het Ontwerp-PvE. Dit percentage is niet afhankelijk van de financiële resultaten die de concessiehouder over het afgelopen kalenderjaar heeft

geboekt, maar van een samengestelde index op basis van landelijke indicatoren. Overigens geldt voor de financiële resultaten van de concessiehouder dat deze inderdaad niet openbaar gemaakt kunnen worden vanwege bedrijfsvertrouwelijkheid.

Vraag 4

Welke extra risico's loopt de concessiehouder bij een verplichte voorhang bij de Kamer ten aanzien van tariefverhoging?

Antwoord 4

De concessiehouder loopt inhoudelijke en procesmatige risico's. Inhoudelijke risico's zijn dat een voorhangprocedure leidt tot verzoeken om de maximale tariefverhoging niet volledig te benutten, maar dat er niet (tijdig) in dekking wordt voorzien om de concessiehouder hiervoor te compenseren. IenW hecht er als betrouwbare concessieverlener aan dat de concessiehouder erop kan rekenen dat de tarieven jaarlijks conform de concessiebepalingen kunnen worden geïndexeerd. De kosten van de veerverbindingen nemen immers ook ieder jaar toe. Procesmatige risico's zijn dat de concessiehouder bij een voorhangprocedure te weinig tijd heeft om de adviesprocedures met de consumentenorganisaties en decentrale overheden ordentelijk te doorlopen, besluitvorming door IenW te doorlopen en de reiziger tijdig over de nieuwe hoogte van de tarieven te informeren. Zie hiervoor de bepalingen in de plancycclus (Bijlage B2 bij het Ontwerp-PvE).

Vraag 5

Onder welke voorwaarden toetst het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) of de tariefstijging acceptabel is, gelet op het feit dat in het huidige voorstel IenW dient in te stemmen met de voorgenomen tariefstijging?

Antwoord 5

In het huidige voorstel stelt IenW de maximale tariefstijging voor het daaropvolgende kalenderjaar vast, op basis van een samengestelde index die rekening houdt met de ontwikkeling van loonkosten, inflatie en brandstofkosten (zie eis 9.1.8 in het Ontwerp-PvE). Dit is ook onder de huidige concessies zo. De concessiehouder moet zich aan die maximale tariefstijging houden. In het vervoerplan neemt de concessiehouder een voorstel op voor de tariefstijging van de beschermde reisrechten in het daaropvolgende kalenderjaar. IenW moet inderdaad instemmen met dit vervoerplan. Op het gebied van de tarieven toetst IenW of het tariefvoorstel van de concessiehouder past binnen de maximale tariefstijging zoals deze door IenW op basis van eis 9.1.8 is vastgesteld.

Vraag 6

Hoeveel korting krijgen eilandbewoners voor een overtocht in de nieuwe concessie?

Antwoord 6

De gereduceerde tarieven voor eilandbewoners zijn opgenomen in het overzicht met beschermde reisrechten (Bijlage 11 bij het ontwerp-PvE). Dit zijn de gereduceerde tarieven waar de eilandbewoners nu op kunnen rekenen. De bestaande praktijk zal dus worden voortgezet.

Vraag 7

Op welke wijze is vastgesteld dat het vasthouden van minstens vier autoplekken tot 48 uur en het vasthouden van minstens twee autoplekken tot 24 uur voor eilandbewoners voldoende zal zijn en wilt u deze bevindingen delen?

Antwoord 7

In het Ontwerp-PvE is opgenomen dat de Concessiehouder in ieder geval op de eerste Afvaart van de Reguliere dienst vanaf een Waddeneiland en de laatste Afvaart van de Reguliere dienst naar een Waddeneiland tot 48 uur vóór de geplande vertrektijd ten minste vier en tot 24 uur vóór de geplande vertrektijd ten minste twee autoplekken vrijhoudt voor Eilandbewoners. Deze eis is bedoeld voor urgente

situaties en erop gericht om de kans te vergroten dat eilandbewoners op een bepaalde dag het eiland op tijd kunnen verlaten en/of nog thuis kunnen komen. Het vergroten van de vrij te houden capaciteit zou tot te hoge gedeelde inkomsten van de concessiehouder leiden. Het is ondanks de reserveplekken niet uit te sluiten dat eilandbewoners kort voor vertrek geen autoplek meer kunnen boeken. De huidige praktijk wijst uit dat het wel mogelijk is om tot kort voor vertrek een passagiersplek te boeken en voor het aansluitend vervoer bijvoorbeeld gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Vraag 8

Op welke wijze maakt de nieuwe concessie 'elektrificatie van de veerverbindingen mogelijk, maar niet verplicht'?

Antwoord 8

De nieuwe concessie verplicht elektrificatie niet zolang er nog geen infrastructuur hiervoor is. We verplichten reders dus niet om zelf infrastructuur aan te leggen en zo de veren te elektrificeren. Het lange termijnperspectief voor de wadden in lijn met klimaatdoelen en ambities in het waddengebied is om emissieloos te varen. Uit een rapport van Damen Shipyards in opdracht van IenW blijkt dat op de lange termijn batterij-elektrisch varen de beste en meest betaalbare manier is om emissieloos de Friese Waddenveren uit te voeren. Het klimaatfonds heeft 50 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de aanleg van de benodigde walinfrastructuur. Samen met de eilandgemeenten, de provincie Fryslân, de netbeheerder en andere relevante partijen werkt IenW nu aan de uitwerking hiervan. In de concessie is wel de verplichting opgenomen om, op redelijke termijn, met één schip per jaar over te gaan op batterij-elektrisch varen wanneer de infrastructuur er ligt. Zo wordt voorkomen dat gerealiseerde infrastructuur ongebruikt blijft en werken we in lijn met de klimaatdoelen en afspraken aan Waddenveren die op termijn emissieloos gaan varen.

Vraag 9

Kunt u, in reactie op de opmerking dat inschrijvers worden uitgedaagd om meer te bieden dan de minimumeisen, met voorbeelden aangeven welke aspecten hiervoor in aanmerking komen?

Antwoord 9

De aspecten (gunningscriteria) zullen een directe relatie hebben met de vier subdoelen van de concessies, te weten:

- Betrouwbaar, frequent en structureel;
- Toekomstbestendig;
- Prettige reisbeleving;
- Betaalbaar en beheersbaar.

Daarnaast wordt een gunningscriterium overwogen gericht op het stimuleren van de regionale betrokkenheid van de reder(s).

Vraag 10

Is het elektrificeren van de veerverbindingen (verduurzamen) één van de doelen die het ministerie van IenW met de nieuwe concessie nastreeft?

Antwoord 10

Het lange termijnperspectief voor de wadden in lijn met klimaatdoelen en ambities in het waddengebied is om emissieloos te varen. Uit een rapport van Damen Shipyards in opdracht van IenW blijkt dat op de lange termijn batterij-elektrisch varen de beste en meest betaalbare manier is om emissieloos de Friese Waddenveren uit te voeren. Het klimaatfonds heeft 50 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de aanleg van de benodigde walinfrastructuur. Samen met de eilandgemeenten, de provincie Fryslân, de netbeheerder en andere relevante partijen werkt IenW nu aan de uitwerking hiervan. In de concessie is wel de verplichting opgenomen om, op redelijke termijn, met één schip per jaar over te gaan op batterij-elektrisch varen wanneer de infrastructuur er ligt. Zo wordt voorkomen dat gerealiseerde infrastructuur ongebruikt blijft en werken we in lijn met de klimaatdoelen en afspraken aan Waddenveren die op termijn emissieloos gaan varen.

Vraag 11

Op welke wijze is vastgesteld wat voldoet als 'minimale dienstregeling'?

Antwoord 11

Op basis van een analyse van de dienstregelingen van de afgelopen jaren, een vervoerwaardestudie (prognoses van reizigersaantallen) en input van omgevingspartijen in de advies sessies is bepaald wat vanaf 2029 zou voldoen als 'minimale dienstregeling'. Hieruit is gebleken dat de meest recente dienstregeling van 2025 een passende referentie vormt. De minimale dienstregeling bestaat uit drie onderdelen, namelijk:

- ☐ een wekelijks minimumniveau om op vaste tijdstippen een gegarandeerd vervoersaanbod te hebben;
- ☐ een minimaal aantal jaarlijkse afvaarten (gelijk aan het aantal uit de dienstregeling van 2025). De rederij bepaalt zelf op welke tijdstippen zij deze afvaarten inzet en heeft op deze manier ruimte om de dienstregeling te optimaliseren;
- ☐ een minimale capaciteit op piekdagen, zodat zeker is dat de rederij voldoende schepen en personeel beschikbaar heeft om de benodigde capaciteit op piekdagen aan te bieden.

Vraag 12

Welke maatregelen kan het ministerie van IenW treffen als de rederij de afvaarten niet punctueel (onbetrouwbaar) uitvoert?

Antwoord 12

Bij een te hoog percentage vertraagde afvaarten en/of uitval kan IenW de rederij verplichten een verbeterplan op te stellen en/of een boete opleggen.

Vraag 13

Wordt het met de nieuwe concessie mogelijk om aan overlastplegers reisverboden op te leggen en, zo ja, hoe lang kunnen zij geweerd worden?

Antwoord 13

Dit is mogelijk op basis van artikelen 70-74 van de Wet Personenvervoer 2000. In de nieuwe concessies worden hier geen aanvullende regels aan gesteld.

Vraag 14

Is er altijd zichtbaar (beveiligings)personeel aanwezig tot wie passagiers zich kunnen wenden?

Antwoord 14

Ja. Dit wordt voorgeschreven in eis 3.1.2. van het Ontwerp-PvE.

Vraag 15

Hoe wordt voorkomen dat mensen zwartrijden?

Antwoord 15

Op dit moment zijn er poortjes in de terminals, om te zorgen dat alleen mensen met een geldig vervoersbewijs aan boord gaan. Het Ontwerp-PvE bevat geen bepalingen ten aanzien van zwartrijden.

Vraag 16

Op welke wijze wordt gewaarborgd dat de rederij in kwestie daadwerkelijk bijdraagt aan het leven op het eiland?

Antwoord 16

Er is een inspanningsverplichting opgenomen voor lokale en regionale maatschappelijke initiatieven in artikel 5.4.4 van het Ontwerp-PvE. Deze inspanningsverplichting kan ingevuld worden naast of middels een verplichting voor social return on investment (SROI). Een plan voor de initiatieven moet opgenomen worden in de vervoerplannen zodat de decentrale overheden en consumentenorganisaties hierover kunnen adviseren. In een adviessessie met onder andere decentrale overheden en consumentenorganisaties is een lijst opgesteld met mogelijke initiatieven die IenW zal delen met geïnteresseerde partijen.

Vraag 17

Is de rederij in kwestie verplicht om mensen van het eiland aan te nemen?

Antwoord 17

De woonplaats of herkomst van het personeel van de concessiehouder wordt niet voorgeschreven. De eisen ten aanzien van personeel zijn opgenomen in hoofdstuk 5 van het Ontwerp-PvE. En vanzelfsprekend heeft de concessiehouder zich te verhouden tot het Nederlandse arbeidsrecht.

Vraag 18

Hoe verhouden het niet verplichten van elektrificatie van de veerdiensten enerzijds, en de duurzaamheidsdoelstellingen van het ministerie van IenW anderzijds, zich tot elkaar?

Antwoord 18

In het ontwerp-PvE staat een reductiepad opgenomen. Door dit reductiepad zal de CO₂-uitstoot van de Friese Waddenveren in 2040 minimaal met 65% zijn gedaald. Het lange termijnspectief voor de wadden in lijn met klimaatdoelen en ambities in het waddengebied is om emissieloos te varen. Uit een rapport van Damen Shipyards in opdracht van IenW blijkt dat op de lange termijn batterij-elektrisch varen de beste en meest betaalbare manier is om emissieloos de Friese Waddenveren uit te voeren. Het klimaatfonds heeft 50 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de aanleg van de benodigde walinfrastructuur. Samen met de eilandgemeenten, de provincie Fryslân, de netbeheerder en andere relevante partijen werkt IenW nu aan de uitwerking hiervan. In de concessie is wel de verplichting opgenomen om, op redelijke termijn, met één schip per jaar over te gaan op batterij-elektrisch varen wanneer de infrastructuur er ligt. Zo wordt voorkomen dat gerealiseerde infrastructuur ongebruikt blijft en werken we in lijn met de klimaatdoelen en afspraken aan Waddenveren die op termijn emissieloos gaan varen.

Vraag 19

Kunnen de opgelegde duurzaamheidsdoelstellingen, waaronder de toenemende verplichting tot CO₂-reductie, leiden tot een steeds hogere tariefstijging?

Antwoord 19

De ticketprijs wordt niet extra verhoogd om het reductiepad mogelijk te maken. De mate waarin de tarieven jaarlijks mogen stijgen wordt gereguleerd vanuit eis 9.1.8 van het Ontwerp-PvE.

Vraag 20

Waarom is ervoor gekozen om voor een enkele reis maximaal 60% van het retourtarief te hanteren?

Antwoord 20

Dit percentage sluit dicht aan bij de bestaande praktijk. Overigens worden tickets voor een enkele reis op dit moment in zeer beperkte mate verkocht.

Vraag 21

Kunnen tickets voor de veerdiensten louter bij de rederij gekocht worden?

Antwoord 21

In het Ontwerp-PvE is bepaald dat reizigers in ieder geval een ticket moeten kunnen aanschaffen via de website van de concessiehouder en een fysiek serviceloket in de terminal. De scope van de nieuwe concessies strekt daartoe. Het Ontwerp-PvE legt de concessiehouder geen beperking op om tickets door derden te laten verkopen.

Vraag 22

Is onderzocht of uitbesteding van de ticketverkoop leidt tot goedkopere tarieven voor de reiziger?

Antwoord 22

Dat is niet onderzocht. Op dit moment zijn er geen aanwijzingen dat de uitbesteding van de ticketverkoop tot grote kostenbesparingen bij de rederij leidt. Daarnaast is het logisch dat reizigers een ticket voor een rederij bij die rederij zelf kunnen kopen.

Vraag 23

Waarom is ervoor gekozen om de dienstregeling van 2025 als uitgangspunt te nemen voor het aantal afvaarten, waar eilandbewoners de voorkeur geven aan het minimaal aantal afvaarten gebaseerd op de dienstregeling van 2023?

Antwoord 23

Als referentiejaar voor de minimale dienstregeling is, mede op basis van een vervoerwaardestudie en analyse van de dienstregelingen van de afgelopen jaren, gekozen voor het meest recente jaar 2025. Dit bevat de meest actuele inzichten ten aanzien van de vervoersvraag. De minimale dienstregeling in het Ontwerp-PvE is zo gemaakt dat het aantal afvaarten niet vermindert ten opzichte van de huidige situatie.

Vraag 24

Welke belemmeringen spelen er momenteel die ervoor zorgen dat de dienstregeling van 2023 niet als uitgangspunt genomen wordt voor het minimaal aantal afvaarten?

Antwoord 24

Zoals aangegeven in het antwoord bij vraag 23 is de dienstregeling van 2025 het meest recent en bevat daarom de meest actuele inzichten ten aanzien van de vervoersvraag. Specifiek voor de verbinding van en naar Ameland geldt dat er is overgestapt op een vijfkwartiersdienstregeling. Dit heeft geleid tot een afname van de vertraagde afvaarten en wordt daarom gehandhaafd.

Vraag 25

Herkent u het gegeven dat toeristen de eilanden overslaan door de afname in het aantal afvaarten en kunt u dit onderbouwen?

Antwoord 25

Er zijn geen signalen dat toeristen de eilanden overslaan door de afname in het aantal afvaarten.

Vraag 26

Waarom is ervoor gekozen om enkel in gereserveerde plekken op de eerste en laatste boot te voorzien?

Antwoord 26

In het Ontwerp-PvE is opgenomen dat de Concessiehouder in ieder geval op de eerste Afvaart van de Reguliere dienst vanaf een Waddeneiland en de laatste Afvaart van de Reguliere dienst naar een Waddeneiland tot 48 uur vóór de geplande vertrektijd ten minste vier en tot 24 uur vóór de geplande vertrektijd ten minste twee autoplekken vrijhoudt voor Eilandbewoners. Deze eis is bedoeld voor urgente situaties en erop gericht om de kans te vergroten dat eilandbewoners op een bepaalde dag het eiland op tijd kunnen verlaten en/of nog thuis kunnen komen. Het vergroten van de vrij te houden capaciteit zou tot te hoge gederfde inkomsten van de concessiehouder leiden. Het is ondanks de reserveplekken niet uit te sluiten dat eilandbewoners kort voor vertrek geen autoplek meer kunnen boeken. De huidige praktijk wijst uit dat het wel mogelijk is om tot kort voor vertrek een passagiersplek te boeken en voor het aansluitend vervoer bijvoorbeeld gebruik te maken van het openbaar vervoer.

Vraag 27

Waarom is ervoor gekozen om op de sneldienst geen gereserveerde plekken vast te leggen?

Antwoord 27

In aanvulling op het antwoord bij vraag 26 zou het uitbreiden van de vrij te houden capaciteit naar de sneldienst tot te hoge gederfde inkomsten van de concessiehouder leiden. Het is niet uit te sluiten dat eilandbewoners kort voor vertrek geen plek op de sneldienst meer kunnen boeken. De huidige praktijk wijst uit dat het wel mogelijk is om tot kort voor vertrek een passagiersplek te boeken voor de reguliere veerdienst.

Vraag 28

Hoe is nu geregeld dat er ruimte voorzien blijft voor genoeg vrachtvervoer om de beschikbaarheid van goederen die van levensbelang zijn voor de eilandbewoners te waarborgen, ook tijdens het hoogseizoen wanneer er veel plekken opgaan aan onder andere toerisme?

Antwoord 28

Ieder jaar moet in de vervoerplannen worden beschreven hoe het vervoer van goederen, naast het personenvervoer, afgehandeld gaat worden. In artikel 1.3.2 en in artikel 2.1.11 van het Ontwerp-PvE wordt specifiek de ruimte die de reder reserveert voor het afhandelen van het goederenvervoer genoemd.

Vraag 29

Wat is de reden dat voor de rederijen de minimale eisen voor de nieuwe concessie lager liggen dan nu geboden wordt?

Antwoord 29

Het Ontwerp-PvE bevat de minimale eisen waaraan de vervoersdiensten vanaf 2029 moeten voldoen. Deze eisen zijn opgesteld op basis van de vastgestelde Nota van Uitgangspunten (hierna: NvU) en geïnspireerd op de huidige concessies. Op sommige onderwerpen is sprake van een verzwaring van eisen of zijn er onderwerpen toegevoegd, zoals duurzaamheid, (sociale) veiligheid, de interinsulaire dienst en SROI. Voor sommige onderwerpen zijn slechts een beperkt aantal eisen opgenomen, omdat veel is afgedekt met geldende wet- en regelgeving, bijvoorbeeld ten aanzien van veiligheid. In algemene zin geldt dat inschrijvers in de aanbesteding zullen worden uitgedaagd om meerwaarde aan te bieden. De rederij zal gehouden worden aan hetgeen zij bij de inschrijving heeft aangeboden.

Vraag 30

Valt een inschrijver bij de gunning direct af wanneer aan 1 van de 273 eisen niet wordt voldaan? Kunt u uw antwoord onderbouwen?

Antwoord 30

Om de belasting tijdens de inschrijvingsfase te beperken zal aan geïnteresseerde reders niet gevraagd worden om voor iedere eis in hun aanbieding aan te geven hoe zij hieraan gaan voldoen. Omdat zij tijdens de concessie wel aan alle eisen moeten voldoen, zal hen in plaats daarvan gevraagd worden een verklaring bij te voegen waarmee zij bevestigen zich te zullen houden aan de eisen uit het Programma van Eisen.

Vraag 31

Krijgen eilandbewoners ook een optie om mee te denken bij de gunning?

Antwoord 31

Eilandbewoners zijn betrokken bij het opstellen van de NvU en worden nu betrokken bij het opstellen van het PvE. Hoe en door wie de inschrijvingen beoordeeld zullen gaan worden, wordt de komende maanden nader ingevuld. Hierbij is geen rol voor eilandbewoners voorzien, omdat het beoordelingsproces tijdsintensief is en zorgvuldig, volgens vastgestelde procedures, moet gebeuren om de kans op bezwaren van inschrijvers te minimaliseren.

Vraag 32

Is bekend hoeveel procent het sterk gereduceerde tarief voor eilandbewoners gaat worden en welke bedragen daarbij horen?

Antwoord 32

De gereduceerde tarieven voor eilandbewoners zijn opgenomen in het overzicht met beschermde reisrechten (Bijlage 11 bij het ontwerp-PvE). Dit zijn de gereduceerde tarieven waar de eilandbewoners nu op kunnen rekenen. IenW wil de bestaande praktijk dus voortzetten.

Vraag 33

In welke mate stijgen de gereduceerde tarieven voor de eilanders in het systeem van de jaarlijkse tariefstijging?

Antwoord 33

De bepalingen over de jaarlijkse maximale tariefstijging (zie eis 9.1.8 in het ontwerp-PvE) gelden voor zowel de tarieven voor bezoekers als voor de eilandbewoners.

Vraag 34

Hoe worden de belanghebbende scholen betrokken bij de dienstregeling van het scholierenbootje tussen Vlieland en Terschelling?

Antwoord 34

Het Ontwerp-PvE bevat geen expliciete bepalingen ten aanzien van betrokkenheid van scholen.

Vraag 35

Hoe wordt van tevoren verzekerd dat de rederijen zich kunnen en gaan committeren aan het reductiepad van de CO₂-commissie?

Antwoord 35

Zoals alle eisen in het PvE is ook het reductiepad een harde eis waaraan de reder moet voldoen. In het Ontwerp-PvE is een rapportageverplichting opgenomen waarin reders duidelijk beschrijven welke uitstoot zij hebben en wat de herkomst van de gebruikte brandstoffen is. Indien de concessieverlener constateert dat de concessiehouder aan bepaalde eisen niet heeft voldaan kan hij van de concessiehouder een verbeterplan eisen.

Vraag 36

Klopt het dat de concessie, op basis waarvan de baggeractiviteiten plaatsvinden, in 2028 af gaat lopen?

Antwoord 36

De baggeractiviteiten worden uitgevoerd in een contract tussen Rijkswaterstaat (opdrachtgever) en baggeraars (opdrachtnemer), dit gebeurt niet in een concessie. De maatvoering van de vaargeulen waarop wordt gebaggerd zijn vastgelegd in het Nationaal Water Programma. De contracten voor de Waddenzee lopen inclusief de verlengingsoptie af per 31 oktober 2028 en zullen dan opnieuw worden aanbesteed.

Vraag 37

In hoeverre is er al vastgesteld dat deze baggeractiviteiten voortgezet worden na het aflopen van de huidige baggerconcessie? Hoe en met wat voor maatregelen gaat u zeker stellen dat ook ná afloop van bedoelde baggerconcessie de thans aangewezen vaargeul op diepte en breedte blijft?

Antwoord 37

De baggeractiviteiten worden uitgevoerd in een contract tussen Rijkswaterstaat (opdrachtgever) en baggeraars (opdrachtnemer), dit gebeurt niet in een concessie. De maatvoeringen van de vaargeulen zijn vastgelegd in het Nationaal Water Programma, deze worden niet gewijzigd op het moment dat er een nieuw contract ingaat of verlengd wordt.

Vraag 38

Worden er, al dan niet structurele en regelmatige, overleggen voorzien in de driehoek concessieverlener, vaarwegbeheerder en hoofdgebruikers, zodat vroegtijdig ontwikkelingen in de vaargeul kunnen worden voorzien en tijdig over adequate maatregelen kan worden besloten?

Antwoord 38

In het geval van de vaargeul Ameland is in het PvE bepaald dat er minstens jaarlijks een overleg met de reder, IenW en Rijkswaterstaat plaatsvindt. De maatvoering wordt vastgelegd in het Nationaal Water Programma en niet in de concessie. Reders mogen bij de inschrijving uitgaan van de huidige schepen en vaargeulen en kunnen hierop hun inschrijving doen, de huidige maatvoering van de vaargeulen zal ook meegezonden worden bij de concessiestukken. Wanneer reders nieuwe schepen aanschaffen is bepaald dat Rijkswaterstaat en eventuele andere relevante infrastructuurbeheerders aangeeft of deze zullen passen op de infrastructuur zoals de vaargeulen. Op deze manier bieden we zoveel mogelijk zekerheid aan reders. Het probleem van veranderende vaargeulen speelt op dit moment vooral bij de vaargeul richting Ameland, ook hiervoor kunnen reders uitgaan van de huidige situatie. Wel is er mede vanwege de MIRT-verkenning een procedure opgenomen waardoor de concessie gewijzigd kan worden met behoud van bereikbaarheid wanneer een significante wijziging in de maatvoering van de vaargeulen hiervoor aanleiding geeft.

Vraag 39

Kunnen in het Programma van Eisen (PvE) heldere garanties voor de concessiehouders worden geboden in de vaarwegdimensies, zodat er aldus een heldere basis ontstaat waarop kan worden aangeboden?

Antwoord 39

Reders mogen bij de inschrijving uitgaan van de huidige schepen en vaargeulen en kunnen hierop hun inschrijving doen. De huidige maatvoering van de vaargeulen zal ook meegezonden worden bij de concessiestukken. Wanneer reders nieuwe schepen aanschaffen is bepaald dat Rijkswaterstaat en eventuele andere relevante infrastructuurbeheerders aangeven of deze zullen passen op de infrastructuur zoals de vaargeulen. Op deze manier bieden we zoveel mogelijk zekerheid aan reders. In het Ontwerp-PvE is een procedure opgenomen waardoor de concessie gewijzigd kan worden met behoud van bereikbaarheid wanneer een significante wijziging in de maatvoering van de vaargeulen hiervoor aanleiding geeft.

Vraag 40

Hoe gaat u een waardering vaststellen voor die aspecten die een vervoerder aanbiedt welke boven het PvE uitgaan, maar welke bijdragen aan een betere kwaliteit en waardering door de eilanders van de veerverbinding en daarmee maximaal bijdragen aan de doelen die het ministerie van IenW met beide concessies nastreeft?

Antwoord 40

De waardering van de extra's die geïnteresseerde reder(s) aanbieden gebeurt aan de hand van gunningscriteria die een directe relatie hebben met de vier subdoelen van de concessies. Deze subdoelen beogen onder meer een betere kwaliteit voor en daarmee een betere waardering door eilandbewoners. Daarnaast wordt een gunningscriterium overwogen gericht op het stimuleren van de regionale betrokkenheid van de reder(s).

Vraag 41

Gaat u voor dergelijke verbeteringen ook wegingsfactoren vaststellen, waarin ook openbaar inzicht wordt gegeven? Krijgen de colleges van burgemeester en wethouders (B&W) van de eilandgemeenten invloed op deze wegingsfactoren? Hoe zal dergelijke invloed vormgegeven worden?

Antwoord 41

De gunningscriteria en hun gewichten zullen na publicatie van de aanbestedingsdocumenten openbaar zijn. Tijdens een adviessessie is aan vertegenwoordigers van decentrale overheden, consumentenorganisaties en ondernemingen gevraagd om met suggesties te komen voor mogelijke gunningscriteria. Op korte termijn zal nogmaals aan decentrale overheden en consumentenorganisaties gevraagd worden om input te leveren voor de uiteindelijke gunningscriteria.

Vraag 42

Zullen er gedeelde prestatie-indicatoren tussen concessieverlener en concessiehouder gezamenlijk worden opgesteld omtrent enerzijds het waarmaken van de minimumdienstregelingen en anderzijds de hierin beperkende omstandigheden zoals eventueel achterblijvende vaarwegkwaliteiten en extreme weersomstandigheden?

Antwoord 42

De prestatie-indicatoren voor een goede uitvoering van de dienstregeling zijn opgenomen in het Ontwerp-PvE. Voor uitval geldt een maximum van 1% van de afvaarten en voor vertraging bij vertrek en vertraging bij aankomst geldt een maximum van 5%. Voor beperkende gebeurtenissen of situaties die niet te wijten zijn aan de schuld van de concessiehouder, kan de concessiehouder zich beroepen op overmacht.

Vraag 43

Hoe voorziet u om te gaan met de situatie, indien in de Concessie Waddenveren West het herstel van de haven en kades op Terschelling zal leiden tot een, gedurende langere

tijd, niet kunnen waarmaken van die dienstregeling wegens niet afdoende beschikbaarheid van infrastructuur?

Antwoord 43

Indien de dienstregeling niet volledig waargemaakt kan worden door omstandigheden buiten de invloed van de reder om kan deze zich beroepen op overmacht. Wanneer het herstel langere tijd invloed heeft op de dienstregeling zal IenW samen met de reder en Rijkswaterstaat en/of de gemeente Terschelling kijken naar een passende oplossing om de dienstregeling zoveel mogelijk uit te kunnen voeren.

Vraag 44

Indien zoiets leidt tot een grote negatieve impact op de exploitatie van de veerdiensten op Terschelling: zult u die situatie dan ook behandelen zoals u wilt gaan doen als er sprake is van een 'majeure situatie' bij Ameland, zoals ook in de bijlagen van het PvE is beschreven en uiteen is gezet tijdens de openbare consultaties op de eilanden?

Antwoord 44

De bepalingen over majeure situaties zoals bij Ameland zijn bedoeld voor wijzingen die een permanent gevolg hebben voor de concessie. De impact van herstelwerkzaamheden is van tijdelijke aard. Bij uitzonderlijke situaties vindt er altijd gesprek plaats tussen de reder en IenW om te komen tot een passende oplossing.

Vraag 45

Indien uit de MIRT-studie mocht blijken dat een vermijden van op tij varen niet onmogelijk is, maar tot meerkosten leidt ten opzichte van het niet op tij varen en het kunnen gaan waarmaken van de minimale dienstregeling: bent u bereid hiervoor extra middelen vrij te maken, zodat de invulling van het niet op tij varen niet ten koste gaat van de overige exploitatie- en kostenstructuur van de veerverbinding naar Ameland?

Antwoord 45

Wanneer de majeure ontwikkeling reden is voor een herziening van de concessie, wat de uitkomst van de MIRT-verkenning ook is, stelt de reder volgens het Ontwerp-PvE een herzieningsvoorstel op voor het vervolg van de veerdiensten van en naar Ameland tot en met het einde van de looptijd van de concessie. Hiervoor is in het Ontwerp-PvE ook een aantal uitgangspunten beschreven:

- de tarieven ten minste voor eilandbewoners stijgen niet meer dan is toegestaan;
- de bereikbaarheid van Ameland blijft geborgd;
- de (financiële) continuïteit van de reder komt niet in gevaar;
- de herziening leidt niet tot een verhoging van het door de reder behaalde rendement.

Op voorhand is het niet uitgesloten dat er dan een financiële bijdrage vanuit IenW komt.

Vraag 46

In diverse omschrijvingen is aangegeven van het concept PvE gebaseerd is op de huidige situatie; deze laat in toeristische piektijden zien dat deze niet haalbaar is; kan de huidige situatie niet beter als uitgangspunt in het PvE worden omschreven?

Antwoord 46

Het Ontwerp-PvE bevat meerdere bepalingen gericht op drukke dagen. Als de concessiehouder een maand voor vertrek een hele drukke dag voorziet, dan moet hij een extra reguliere veerdienst inzetten (tenzij alle veerboten al ingezet zijn). In de minimale dienstregeling is aangegeven welke capaciteit de concessiehouder ten minste moet kunnen aanbieden op piekdagen. Ondanks deze bepalingen is niet uit te sluiten dat reizigers op sommige drukke dagen kort voor vertrek geen autoplaats op de veerboot of zitplaats op sneldienst meer kunnen boeken.

Vraag 47

Kunnen in het PvE vastomlijnde begrenzings worden opgenomen van de maximale wachttijden van de veerboten

ten opzichte van de dienstregelingen bij vertragingen van het openbaar vervoer, gezien het feit dat er wordt voorgeschreven dat veerboten moeten wachten op de aansluiting met het openbaar vervoer bij vertragingen, wat zeker bij de sneldiensten gemakkelijk kan leiden tot het in de war schoppen van de (strakke) dienstregelingen?

Antwoord 47

In het Ontwerp-PvE is opgenomen dat de veerboot wacht, tenzij duidelijk is dat het aansluitende openbaar vervoer op een eiland niet binnen vijf minuten en op het vaste land niet binnen tien minuten zal arriveren. Dit zorgt ervoor dat de impact op de punctualiteit van de veerboot beperkt wordt.

Vraag 48

Hoe worden extra's, zoals dat inschrijvers in de aanbesteding worden uitgedaagd om meer te bieden dan de minimumeisen en zo maximaal bij te dragen aan de doelen die IenW met beide concessies nastreeft, gewogen en kunnen de eilanders en ondernemers hier ook over meedenken?

Antwoord 48

De waardering van de extra's die geïnteresseerde reder(s) aanbieden gebeurt aan de hand van gunningscriteria die een directe relatie hebben met de vier subdoelen van de concessies. Deze subdoelen beogen onder meer een betere kwaliteit voor en daarmee een betere waardering door eilandbewoners. Tijdens een adviessessie is aan vertegenwoordigers van decentrale overheden, consumentenorganisaties en ondernemingen gevraagd om met suggesties te komen voor mogelijke gunningscriteria. Op korte termijn zal nogmaals aan decentrale overheden en consumentenorganisaties gevraagd worden om input te leveren voor de uiteindelijke gunningscriteria.

Vraag 49

Waarom wordt er nog aan op tijd varen vastgehouden, ondanks dat de Kamer dat recent, ook voor Ameland, heeft uitgesloten?

Antwoord 49

Varen op tij is geen onderdeel van het Ontwerp-PvE of de concessie. In een MIRT-verkenning moeten alle opties onderzocht worden. Varen op tij is een optie en daarom is het verplicht ook deze optie te onderzoeken. In de MIRT-verkenning wordt ook gekeken naar de effecten op de bereikbaarheid.

Vraag 50

Hoe is uw oordeel over de juistheid van de wens van de provincie Fryslân om een tussenconcessie te hanteren, voorafgaand aan de vijftienjarige concessie, in reactie op genoemde nota van uitgangspunten?

Antwoord 50

De wens van de provincie Fryslân en de oproep in de motie Grinwis om een kortdurende tussenconcessie te hanteren in plaats van een concessie van 15 jaar houden verband met de onzekerheden rondom de vaargeul Ameland. Ik beraad mij nog over deze wens en de motie. Voordat ik hierover een besluit neem, spreek ik op 25 juni eerst met een aantal partijen in de regio en ga ik tijdens het notaoverleg op 26 juni graag in gesprek met de Kamer hierover. Ook wil ik de adviezen van decentrale overheden en consumentenorganisaties en de consultatiereacties meewegen, die ik uiterlijk 20 juli ontvang.

Vraag 51

Waren de overwegingen die u noemt om in het PvE geen tussenconcessie op te nemen nieuw en anders dan de overwegingen in de genoemde nota van uitgangspunten?

Antwoord 51

De overwegingen over de noodzaak van een adequaat antwoord op de onzekerheid over de vaargeul naar Ameland zijn ongewijzigd gebleven. In de NvU stonden twee oplossingsrichtingen genoemd: een tussenconcessie of het opnemen van een herzieningsclausule.

Vraag 52

In hoeverre kan de toegankelijkheid van het onderwijs voor de leerlingen die gebruik moeten maken van de scholierenboot niet alsnog worden beschouwd als een rijkstaak die in verband staat met de bereikbaarheid van de Waddeneilanden, in dit geval de eilanden onderling?

Antwoord 52

Door het opnemen van de scholierenboot in de nieuwe Concessie Waddenveren West wordt beoogd de toegankelijkheid van het onderwijs voor leerlingen te vergroten. De vraag of dit een rijkstaak betreft, houdt vooral verband met de omvang van de schepen die gebruikt worden. Voor het vervoer tussen het vasteland en de Friese Waddeneilanden is er op basis van de concessie sprake van een exclusief recht op het uitvoeren van de veerverbindingen daartussen, met schepen die geschikt zijn voor meer dan twaalf passagiers. Voor de scholierenboot tussen Vlieland en Terschelling waarbij gebruik wordt gemaakt van schepen die geschikt zijn voor twaalf passagiers of minder, geldt dit exclusieve recht niet.

Vraag 53

Bent u bereid om over de hiermee gepaard gaande kosten in overleg te treden met het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, zodat deze kosten door hen gedragen worden als onderdeel van de kosten van goed onderwijs voor alle Nederlanders?

Antwoord 53

Naar verwachting kunnen de financiële gevolgen van het opnemen van de scholierenboot in de nieuwe Concessie Waddenveren West worden ingepast in de business case voor de nieuwe concessie. Een gesprek hierover met het ministerie van OCW wordt niet kansrijk geacht.

Vraag 54

Vanuit het gevraagde in het PvE, alsmede vanuit de diverse binnen het PvE bestaande onduidelijkheden en risico's, zijn diverse situaties denkbaar en te verwachten waarin extra kosten worden veroorzaakt voor de vervoerder welke mogelijk niet meer te dekken zijn binnen de hiervoor genoemde begrenzings van de betaalbaarheid; bent u bereid het uitgangspunt van budgetneutraliteit te verlaten, indien deze situaties of dergelijke risico's zich voordoen?

Antwoord 54

Het is niet mogelijk om nu het uitgangspunt van budgetneutraliteit los te laten. Op de IenW-begroting is hiertoe geen financiële ruimte. Op het gebied van onvoorziene omstandigheden is in het Ontwerp-PvE een brede herzieningsbepaling opgenomen. Per onvoorziene omstandigheid zal moeten worden bekeken op welke manier de financiële balans van de concessie weer kan worden hersteld. Wat betreft de onzekerheid van de uitkomst van de MIRT-verkenning over de vaargeul naar Ameland is een aparte procedure opgenomen waarbij het op voorhand niet is uitgesloten dat er een financiële bijdrage vanuit IenW komt wanneer dit noodzakelijk is om de bereikbaarheid en betaalbaarheid op peil te houden.

Vraag 55

In hoeverre kan een situatie ontstaan waardoor het voor vervoerders niet meer aantrekkelijk is om te gaan bieden op een concessie, omdat de kosten van het totaal gevraagde zich niet meer verhouden tot de te verwachten inkomsten en risico's?

Antwoord 55

Of dit het geval is wordt pas duidelijk op het moment dat de inschrijvingen voor de concessies moeten zijn ingediend. Om de kans hierop te minimaliseren heeft IenW een business case laten opstellen om door te kunnen rekenen in hoeverre eisen kostenverhogend werken en wat de financiële gevolgen zijn wanneer meer of juist minder mensen met de veerdiensten gaan reizen.

Vraag 56

Bent u bereid om eisen te verlagen, zodat daarmee ook een kostprijsverbetering voor de vervoerder mogelijk wordt? Kan per item aangegeven worden hoe groot dit belang is en in hoeverre deze eisen verlaagd kunnen worden?

Antwoord 56

De eisen in het Ontwerp-PvE zijn voor het overgrote deel een voortzetting van de bestaande praktijk. Een eerste financiële toets op het Ontwerp-PvE heeft laten zien dat er geen grote kostenverhogende eisen worden gesteld. De grootste kostendrijver is de dienstregeling en de daaraan verbonden kosten voor bijvoorbeeld personeel, materieel, schoonmaak en brandstof. Om een goede bereikbaarheid van de Friese Waddeneilanden te borgen, wil IenW geen verslechtering van het aantal afvaarten ten opzichte van nu.

Vraag 57

Bent u eventueel bereid om het uitgangspunt van budgetneutraliteit los te laten?

Antwoord 57

Daartoe ziet IenW geen mogelijkheden op de begroting. De huidige concessies worden overigens ook zonder subsidie uitgevoerd en dit leidt niet tot problemen.

Vraag 58

Wat worden de tijdslijnen van de Concessie Waddenveren Oost met inachtneming van de tijdslijnen rondom deze tussenconcessie?

Antwoord 58

Ik beraad mij nog over de uitvoering van de motie Grinwis. Zie ook het antwoord op vraag 50.

Vraag 59

In hoeverre, zoals tijdens meerdere consultatiebijeenkomsten genoemd, is het mogelijk om de bewoners en ondernemers op de eilanden lid te maken van de gunningscommissie of een vergelijkbaar platform?

Antwoord 59

Hoe en door wie de inschrijvingen beoordeeld zullen gaan worden, wordt de komende maanden nader ingevuld. Hierbij is geen rol voor eilandbewoners voorzien, omdat het beoordelingsproces tijdsintensief is en zeer zorgvuldig, volgens vastgestelde procedures, moet gebeuren om de kans op bezwaren van inschrijvers te minimaliseren.

Vraag 60

Wat is uit informatiebijeenkomsten op de Waddeneilanden gekomen? Graag een uitgebreide toelichting.

Antwoord 60

Doel van de informatiebijeenkomsten was om mensen te informeren over het ontwerp-PvE en over de wijze waarop zij een reactie kunnen indienen via Platform Participatie. Tijdens de bijeenkomsten zijn veel vragen beantwoord en is in gesprek gegaan met aanwezigen over diverse onderwerpen in het ontwerp-PvE. Zo zijn er op vrijwel alle bijeenkomsten vragen gesteld over de minimale dienstregeling, tarieven, vrachtvervoer, inspraak, lokale binding en gunningscriteria. Daarnaast zijn vragen gesteld over duurzaamheid en het interinsulair vervoer. Naast kritische geluiden is er ook waardering uitgesproken dat IenW naar de Waddeneilanden is gekomen. De consultatie van het ontwerp-PvE loopt tot en met 20 juli a.s. Na deze periode analyseert IenW de binnengekomen reacties en bekijkt zij wat wel en niet kan worden verwerkt en waarom in het uiteindelijke PvE. In een reactienota wordt een terugkoppeling gegeven van de reacties die zijn ontvangen en hoe hiermee is omgegaan.

Vraag 61

Klopt het dat de thans lopende baggerconcessie waarmee de vaargeul op diepte wordt gehouden gericht is op de hierboven genoemde maatvoering? Hoe garandeert u de beschikbaarheid van een vaargeul conform het profiel (en de lengte) waarop u vraagt dat vervoerders dit aanbieden, gelet op het feit dat deze baggerconcessie mogelijk eerder afloopt dan dat er duidelijkheid bestaat over de vormgeving van de concessie ná het thans lopende MIRT-onderzoek?

Antwoord 61

IenW is verantwoordelijk voor een goed en veilig beheer van de vaarwegen. Rijkswaterstaat is beheerder van de vaargeulen en verantwoordelijk voor het op breedte en diepte houden van de vaargeulen zoals vastgesteld in het Nationaal Water Programma. De baggeractiviteiten worden uitgevoerd in een contract tussen Rijkswaterstaat (opdrachtgever) en baggeraars (opdrachtnemer), dit gebeurt niet in een concessie. De maatvoering van de vaargeulen waarop wordt gebaggerd zijn vastgelegd in het Nationaal Water Programma. De contracten voor de Waddenzee lopen inclusief de verlengingsoptie af per 31 oktober 2028 en zullen dan opnieuw worden aanbesteed. De maatvoering van de vaargeulen zijn vastgelegd in het Nationaal Water Programma, deze worden niet gewijzigd op het moment dat een nieuw contract ingaat of verlengd wordt.

Vraag 62

Zullen er heldere omstandigheden geformuleerd worden die aangeven of er sprake is of spoedig zal zijn van een majeure situatie?

Antwoord 62

Nee, juist omdat het van tevoren lastig te zeggen is welke omstandigheden er precies op kunnen treden, maar het wel duidelijk is dat de houdbaarheid van de maatvoering van de vaargeul een onzekerheid is, heeft IenW ervoor gekozen om niet specifiek te formuleren welke omstandigheden wel of niet een majeure ontwikkeling zijn.

Vraag 63

Klopt het dat alleen het ministerie van IenW kan constateren dat er sprake is van een majeure situatie en dan de in het PvE genoemde procedure kan starten?

Antwoord 63

Zowel het ministerie als de reder kunnen aangeven dat zij vinden dat er sprake is van een majeure ontwikkeling. IenW is wel de partij die beoordeelt of hier inderdaad sprake van is. In het Ontwerp-PvE zijn wijzigingen in de maatvoering van de vaargeul Ameland of de vertrek-/aankomstlocatie aan de vaste wal voor de verbinding naar Ameland expliciet opgenomen als mogelijke majeure ontwikkeling. In het PvE is ook een proces opgenomen voor het geval IenW en de reder niet overeen kunnen komen of er sprake is van een majeure ontwikkeling en/of dat de majeure ontwikkeling reden is voor een herziening van de concessie. In dat geval treedt er een escalatiemechanisme in werking. Dit escalatiemechanisme bestaat eruit dat IenW en de reder gezamenlijk opdracht geven aan een onafhankelijk deskundige om met een bindend advies te komen ten aanzien van de punten waarover geen overeenstemming bestaat. De kosten van de onafhankelijk deskundige worden gelijkelijk verdeeld tussen de rederij en IenW.

Bij de procedure voor majeure ontwikkelingen zal overleg gevoerd worden met betrokken partijen.

Vraag 64

Hoe wordt omgegaan met een situatie waarbij de vervoerder constateert dat er een majeure situatie is of te verwachten is waarbij redelijkerwijs de concessie niet ongewijzigd uitgevoerd kan blijven worden (zie ook document 8.4.4.)?

Antwoord 64

Zie het antwoord op vraag 63.

Vraag 65

Indien een vervoerder zijn diensten aanbiedt op basis van de vaargeul, zoals hierboven genoemd, en uit het MIRT-onderzoek een aanpassing bij de vervoerder nodig is met daarbij grote investeringen, hoe dienen deze investeringen dan gefinancierd te worden in de dan nog maar kortlopende resterende tijd binnen de dan, mogelijk al vrij lang lopende, vijftienjarige concessie?

Antwoord 65

Wanneer de majeure ontwikkeling reden is voor een herziening van de concessie, wat de uitkomst van de MIRT-verkenning ook is, stelt de reder volgens het ontwerp-PvE een herzieningsvoorstel op voor het vervolg van de veerdiensten van en naar Ameland tot en met het einde van de looptijd van de concessie. Hiervoor is in het ontwerp-PvE ook een aantal uitgangspunten beschreven:

- de tarieven ten minste voor eilandbewoners stijgen niet meer dan is toegestaan;
- de bereikbaarheid van Ameland blijft geborgd;
- de (financiële) continuïteit van de reder komt niet in gevaar;
- de herziening leidt niet tot een verhoging van het door de reder behaalde rendement.

Op voorhand is het hierom dus ook niet uitgesloten dat er dan een financiële bijdrage vanuit IenW komt.

Vraag 66

Indien binnen het overleg tussen het Rijk en de vervoerder, tijdens de concessie vanwege de dan blijvende uitkomsten van de MIRT-studie of anderszins, de procedure voor een majeure situatie moet worden ingezet, kan dan niet een situatie ontstaan dat er significant meer gelden noodzakelijk zijn om die majeure situatie op te vangen dan vanuit de exploitatie van de concessie beschikbaar kunnen zijn? Of kan er dan een situatie ontstaan dat er binnen het ministerie van IenW een, mogelijk onverwacht, grote inzet aan menskracht nodig is om de dan benodigde veranderingen binnen de concessie te begeleiden en wel juridisch binnen de kaders die gelden voor een aanbestede concessie?

Antwoord 66

De beschreven situatie is zeker geen vanzelfsprekendheid, maar zou wel kunnen ontstaan. Op voorhand is het inderdaad niet uitgesloten dat er dan een financiële bijdrage vanuit IenW komt. Een tijdelijke inzet van extra menskracht binnen IenW is evenmin niet uit te sluiten.

Vraag 67

Welke opmerkingen hebben de ondernemers precies gemaakt in de gesprekken waarin zij lieten weten dat zij vinden dat de adviesrol van het klantenpanel nog onvoldoende tot uiting komt in het ontwerp-PvE?

Antwoord 67

De ondernemers hebben aangegeven dat zij met niet minder genoegen nemen dan het 'comply or explain' principe. Dit betekent dat de reder(s) het advies niet naast zich neer kunnen leggen tenzij dit duidelijk gemotiveerd wordt.

Vraag 68

Wat is c.q. wordt gedaan met de motie-Grinwis c.s. (Kamerstuk 29 684, nr. 290) over een kortere concessie voor Waddenveren Oost, terwijl nu beide concessies worden gegeven voor een periode van vijftien jaar, gelet op alle onduidelijkheden die er zijn over de vaargeul Ameland? Wat zijn de potentiële gevolgen als de concessie nu wel eerst wordt gegeven voor vijftien jaar? Wat wordt bedoeld met "wel denkt IenW nog na over het precieze start- en eindmoment van de nieuwe concessies"? Wat houdt dat precies in?

Antwoord 68

Ik beraad mij nog over uitvoering van de motie Grinwis. Zie ook het antwoord op vraag 50.

De startdatum van de nieuwe concessies is inmiddels vastgesteld op 9 januari 2029.

Vraag 69

Hoe wordt bepaald wat betaalbaar is, en wat niet, voor de eilandbewoners en de bezoekers?

Antwoord 69

Het begrip ‘betaalbaarheid’ is lastig te objectiveren. Wat voor de één betaalbaar is, is dat voor de ander niet. Het referentiepunt van IenW bestaat uit de tarieven die eilandbewoners en bezoekers van de Waddeneilanden op dit moment betalen. Dat heeft IenW in het Ontwerp-PvE bestendigd. Ten opzichte van dat referentiepunt wil IenW de jaarlijkse tariefstijging op basis van de eisen in hoofdstuk 9 van het Ontwerp-PvE reguleren.

Vraag 70

Wat is er in het ontwerp-PvE op hoofdlijnen gewijzigd ten opzichte van de nota van uitgangspunten uit 2024?

Antwoord 70

Het Ontwerp-PvE is voor het overgrote deel een uitwerking van de NvU. Met de Kamerbrief van 12 mei jl. is de Kamer geïnformeerd over de verwerking van de moties die naar aanleiding van de NvU zijn aangenomen. Dit heeft geleid tot enkele verschillen in het Ontwerp-PvE ten opzichte van de NvU:

1. De scholierenboot tussen Vlieland en Terschelling is toegevoegd, naar aanleiding van de motie Soepboer².
2. De ondernemersorganisaties krijgen zitting in de klantenpanels, naar aanleiding van de motie Pierik³.
3. De Kamer wordt ieder voorjaar geïnformeerd over de maximale tariefruimte voor het daaropvolgende jaar, naar aanleiding van de motie Heutink⁴.

Vraag 71

Hoe wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten en het uiteindelijke PvE, voordat de aanbestedingsprocedure eind

² Kamerstuk 29 684, nr. 282

³ Kamerstuk 29 684, nr. 283

⁴ Kamerstuk 29 684, nr. 287

september start, gelet op het feit dat de consultatie van het ontwerp-PvE loopt tot en met 20 juli?

Antwoord 71

Het uiteindelijke PvE zal kort voor de start van de aanbesteding aan de Kamer gezonden worden.

Vraag 72

Kan aangegeven worden waarin de minimale dienstregeling (bijlage B3) verschilt van de huidige dienstverlening en die van 2024 en 2023, zodat bepaald kan worden of de bereikbaarheid niet minder wordt, zoals is toegezegd

Antwoord 72

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 73

In hoeverre verschillen de schoolvakanties op de eilanden van die van de regio Noord, gelet op het feit dat er in paragraaf 1.1.4, maar ook later in het document, wordt verwezen naar de schoolvakantie in de regio Noord? Is het niet beter om aan te sluiten bij de eilandvakanties?

Antwoord 73

Alleen op Ameland wijken de zomer- en herfstvakantie af van de vakanties van regio Noord. Paragraaf 1.1.4 heeft alleen betrekking op Waddenveren West. De andere verwijzing in 1.4.3 gaat over de ingang van dienstregeling die rond de kerstvakantie plaatsvindt. De verwijzingen naar regio Noord zijn daarom beter.

Vraag 74

Wat is of wordt de rol en zeggenschap van decentrale overheden bij besluitvorming over majeure ontwikkelingen die gevolgen kunnen hebben voor de dienstregeling?

Antwoord 74

Het gesprek over de herziening ten gevolge van een majeure ontwikkeling vindt primair plaats tussen de reder en IenW. Uiteraard zal IenW in dit proces goed contact houden met de decentrale overheden en andere relevante partijen. Decentrale overheden hebben een officiële rol in de uitwerking van de herziening via het vervoerplan en wanneer er nieuwe schepen aangeschaft moeten worden.

Vraag 75

Hoe is in de huidige ov-concessie in Fryslân en Groningen rekening gehouden, met de voorwaarde dat de rederij moet zorgen voor optimale afstemming tussen de veerdiensten en het aansluitend openbaar vervoer, gelet op het feit dat daar wel twee partijen voor nodig zijn? En hoe gaat daar in toekomstige ov-concessies rekening mee gehouden worden? Wat is daarover afgesproken?

Antwoord 75

Wat nu is opgenomen in het Ontwerp-PvE is afgestemd op de concessies van het aansluitend openbaar vervoer. Hierover is ook overleg geweest met de betreffende concessieverleners. De Wet personenvervoer 2000 schrijft ook voor dat alle concessieverleners tijdens het opstellen van het PvE de concessieverleners van het aansluitend openbaar vervoer consulteren. Dit betekent dat indien de ov-concessies in Fryslân en Groningen opnieuw worden aanbesteed de betreffende concessieverlener overleg met IenW moet voeren over de afstemming met de veerdiensten.

Vraag 76

Wat voor waarde kan er worden gehecht aan de zin "IenW verwacht dat de rederij consumentenorganisaties en decentrale overheden actief betreft (...) door de eilandbewoners, ondernemers en decentrale overheden"? Hoe worden ondernemers op de eilanden betrokken? En welke afspraken worden daarover gemaakt?

Antwoord 76

De verwachting is conform de eisen gesteld in hoofdstuk 14 van het Ontwerp-PvE.

De ondernemers worden betrokken door deelname aan het klantenpanel met ten minste één vertegenwoordiger waarmee de concessiehouder ten minste een keer in het halfjaar mee in overleg treedt. De afspraak die nu in het Ontwerp-PvE is opgenomen is al volgt: de concessiehouder wordt verplicht de tevredenheid gepeild in het klantenpanel terug te koppelen aan de consumentenorganisaties, de decentrale overheden en de concessieverlener, evenals wat met hiermee is gedaan.

Vraag 77

Wat wordt verstaan onder een dienstregeling die robuust is?

Antwoord 77

Met “robuust” wordt bedoeld: uitvoerbaar onder het overgrote deel van de condities. Dit betekent dat de rederij rekening moet houden met de eventuele extra vaartijd die ontstaat wanneer schepen niet op maximumsnelheid kunnen varen of op elkaar moeten wachten omdat passages slechts op bepaalde plekken mogelijk zijn.

Vraag 78

Waarom zijn, gelet op de uitspraak “De concessiehouder informeert eilandersbewoners en andere potentiële reizigers ...”, ondernemers op de eilanden hier niet meegenomen? Kan de rest van het stuk ook op dit soort zaken voor ondernemers worden gescreend, aangezien ze vaak lijken te worden vergeten of ergens anders onder geschaard te worden (zie onder meer ook 1.4.8)?

Antwoord 78

De termen ‘eilandbewoners’ en ‘andere potentiële reizigers’ dekken de personen die afhankelijk zijn van de verbindingen.

Vraag 79

Hoe wordt voorkomen dat de het deel vrachtauto's (met lading) op een reguliere dienst zo'n groot deel wordt dat er vrijwel geen plek is voor de gewone auto's, ondanks dat de rederij geen exclusief recht op vrachtvervoer heeft? En hoe wordt voorkomen dat een aanzienlijk deel wordt gereserveerd voor vrachtvervoerders waarvan de reservering vaak laat komt te vervallen, zodat er geen plek is voor gewone auto's? Hoe wordt voldoende ruimte voor vrachtvervoer, dat essentieel is voor de ondernemers, gegarandeerd?

Antwoord 79

Ingeval de concessiehouder gebruik maakt van de mogelijkheid om met de reguliere veerdienst vracht te vervoeren, organiseert de concessiehouder periodiek een overleg met geïnteresseerde vrachtvervoerders en maakt hij op basis daarvan een inschatting van de ruimtereservering voor vrachtvervoer op de reguliere dienst. De concessiehouder informeert de concessieverlener en de betreffende decentrale overheid over de uitkomsten van het overleg. Hierbij moet de concessiehouder blijven voldoen aan zijn verplichtingen met betrekking tot het personenvervoer.

Vraag 80

Waarom worden de spoedplekken voor de eilandbewoners alleen bij de eerste afvaart (van het eiland) en de laatste afvaart (naar het eiland) gereserveerd (punt 2.1.8)? Kun je bij een spoedgeval om 11.00 uur in de ochtend pas de volgende ochtend met de eerste afvaart naar het vasteland? Voldoet dat nou aan het criterium 'dat voor eilanders plaats aan boord is, voor situaties dat zij onverhoopt met spoed van de veerdiensten gebruik moeten maken'? Waarom niet op elke afvaart de twee 'reserveplaatsen' bij voorkeur geven aan eilanders? Of in ieder geval de eerste afvaart van en naar het eiland en de laatste afvaart van en naar het eiland?

Antwoord 80

In het Ontwerp-PvE is opgenomen dat de concessiehouder in ieder geval op de eerste afvaart van de reguliere dienst vanaf een Waddeneiland en de laatste afvaart van de reguliere dienst naar een Waddeneiland tot 48 uur vóór de geplande

vertrektijd ten minste vier en tot 24 uur vóór de geplande vertrektijd ten minste twee autoplekken vrijhoudt voor Eilandbewoners. Deze eis is bedoeld voor urgente situaties en erop gericht om de kans te vergroten dat eilandbewoners op een bepaalde dag het eiland op tijd kunnen verlaten en/of nog thuis kunnen komen. Het vergroten van de vrij te houden capaciteit zou tot te hoge gederfde inkomsten van de concessiehouder leiden. Het is ondanks de reserveplekken niet uit te sluiten dat eilandbewoners kort voor vertrek geen autoplek meer kunnen boeken. De huidige praktijk wijst uit dat het wel mogelijk is om tot kort voor vertrek een passagiersplek te boeken en voor het aansluitend vervoer bijvoorbeeld gebruik te maken van het openbaar vervoer. Overigens kunnen eilandbewoners bij medische spoed door de KNRM naar de wal gebracht worden. Ten slotte zorgt de concessiehouder dat hulpdiensten, rampenbestrijdingsdiensten en rouwauto's te allen tijde, zowel op hun heen- als terugreis, mee kunnen op afvaarten van de reguliere dienst en voorrang krijgen op alle andere motorrijtuigen.

Vraag 81

Wat is de definitie van “eilandbewoner”? Waarom worden studenten van 21 jaar en ouder daarvan uitgesloten, terwijl ze vaak elk weekend terugkomen om op de eilanden te werken? Waarom wordt die leeftijdsgrens gesteld?

Antwoord 81

De definitie van ‘eilandbewoner’ is opgenomen in de begrippenlijst (Bijlage C van het Ontwerp-PvE): a) een persoon die volgens de Gemeentelijke Basisadministratie is ingeschreven in één van de vier Friese Waddengemeenten, op een adres bestemd voor permanente bewoning, of b) een kind of jongere tot 21 jaar waarvan minimaal één van de ouders aan de eis zoals gesteld onder a) voldoet. De leeftijd van 21 jaar sluit aan bij de wettelijke onderhoudsplicht voor ouders.

Vraag 82

In hoeverre is punt 2.1.12 voldoende duidelijk over wanneer wel en niet een schip moet worden ingezet, gelet op het feit dat het in de afgelopen concessieperiode regelmatig onduidelijk was wanneer er wel en niet een schip ingezet moest worden conform de concessie?

Antwoord 82

In het Ontwerp-PvE is een bepaling opgenomen dat ingeval de concessiehouder een maand voor de betreffende dag op basis van het tot dan toe verkochte aantal reisproducten en het op basis van ervaringen te verwachten aantal reisproducten dat tot en met die dag nog verkocht zal worden, redelijkerwijs kan voorzien dat de gemiddelde bezettingsgraad, gemeten in aantal reizigers, van de afvaarten met de reguliere dienst binnen een tijdblok op die dag 80 procent of hoger zal zijn, de concessiehouder tijdens dat tijdblok op de betreffende verbinding en richting ten minste één extra afvaart met de reguliere dienst inzet.

Vraag 83

Wat wordt precies verstaan onder “overmacht”?

Antwoord 83

Zoals in de begrippenlijst is aangegeven wordt met overmacht bedoeld op een gebeurtenis of situatie die de reder naar het oordeel van IenW beperkt in of verhindert tot het nakomen van zijn verplichtingen volgens de concessie en die niet te wijten is aan zijn schuld.

Vraag 84

Het ministerie van IenW kan een rederij bij een te hoog percentage vertraagde afvaarten een boete opleggen, maar wat als de vertraging komt door de vaargeul of anderszins de verantwoordelijkheid is van het ministerie van IenW?

Antwoord 84

Wanneer de concessiehouder zijn verplichtingen niet kan nakomen als gevolg van een gebeurtenis of situatie die niet te wijten is aan zijn schuld, kan hij zich beroepen op

overmacht. De vertraagde afvaart telt dan niet mee bij de bepaling of de concessiehouder aan de punctualiteitseis voldoet.

Vraag 85

Waarom worden extra afvaarten alleen verplicht bij 80% reizigersbezetting, en niet bij 80% autobezetting?

Antwoord 85

De bepaling is erop gericht dat passagiers met voldoende comfort kunnen reizen binnen het tijdblok naar keuze.

Vraag 86

In hoeverre en hoe wordt vertraagd openbaar vervoer meegerekend in het percentage vertraagde afvaarten van 95%?

Antwoord 86

De punctualiteitseisen gelden behoudens overmacht en behoudens een latere vertrek- en/of aankomsttijd om een goede aansluiting te kunnen bieden op vertraagd aansluitend openbaar vervoer. Deze afvaarten worden in de berekening van de punctualiteit buiten beschouwing gelaten.

Vraag 87

Welke rol heeft het ministerie van IenW als het gaat om de veiligheid in de vaargeul, zoals de diepte en breedte bepalen of schepen elkaar veilig kunnen passeren, gelet op het feit dat het ministerie van IenW grote waarde hecht aan veiligheid en de rederij daarvoor verantwoordelijk acht?

Antwoord 87

IenW is verantwoordelijk voor een goed en veilig beheer van de vaarwegen en de scheepvaart. RWS is beheerder van de vaargeulen en verantwoordelijk voor het op breedte en diepte houden van de vaargeulen zoals vastgesteld in het Nationaal Water Programma. Daarnaast zorgt RWS voor de

vaarwegmarkering, voert peilingen uit en zorgt voor actuele vaarinformatie.

Vraag 88

Kunnen de ondernemers altijd expliciet meegenomen worden bij de communicatie?

Antwoord 88

Paragraaf 3.2 over communicatie en huisregels heeft betrekking op de regels aan boord ten aanzien van veiligheid voor reizigers. Een plicht om naar ondernemers te communiceren kan onveilige situaties veroorzaken. Verder verloopt de communicatie over veiligheidsafspraken via organisaties zoals de veiligheidsregio en het KNRM.

Vraag 89

Welke verantwoordelijkheid heeft het ministerie van IenW om de concessiehouder te ondersteunen c.q. te faciliteren bij die verantwoordelijkheden van de concessiehouder waarbij deze mede afhankelijk is van medewerking van het ministerie van IenW/ Rijkswaterstaat (RWS) als eigenaar van onder meer de kade (onder meer 3.5.1 en 3.6 (bijvoorbeeld velrichting kades, etc.))?

Antwoord 89

Rijkswaterstaat is eigenaar en beheerder van de veerinrichtingen in het Waddengebied, in het PvE zijn afspraken gemaakt over het beheer en onderhoud en hoe deze verantwoordelijkheden verdeeld zijn tussen Rijkswaterstaat en de reder. Indien de dienstregeling niet volledig waargemaakt kan worden door omstandigheden buiten de invloed van de reder om kan deze zich beroepen op overmacht.

Vraag 90

Wat is opgenomen in de voorwaarden voor mensen met een visuele beperking op de schepen zelf?

Antwoord 90

In ieder geval zal voldaan moeten worden aan de wet- en regelgeving ten aanzien van toegankelijkheid. Alle informatie, inclusief reisinformatie, digitale informatie en visuele informatie, moet toegankelijk gemaakt worden voor mensen met een visuele beperking. Op de schepen moet gebruik worden gemaakt van contrasterende kleuren. Er moet personeel opgeleid worden en dit personeel moet beschikbaar zijn en ondersteuning bieden bij het opstappen, vinden van een zitplek en verlaten op het schip. Verder moet specifiek aandacht besteed worden aan mensen met een beperking bij het reddingsplan.

Vraag 91

Klopt het dat een reserveringssysteem verplicht wordt?

Antwoord 91

Dat klopt, de rederij moet beschikken over een goed functionerend reserveringssysteem. Het reserveringssysteem moet zodanig zijn ingericht dat eilandbewoners ook op drukke dagen tot 24 uur voor het vertrektijdstip kans hebben om een reisproduct voor een afvaart te kopen. Reizigers moeten hun reisproduct online en bij een fysiek loket kunnen aanschaffen.

Vraag 92

Hoe kan de maatschappelijke bijdrage van de rederij steviger worden verankerd, gezien het feit dat deze nu redelijk vrijblijvend wordt weergegeven (er wordt belang aan gehecht, maar ook niet meer dan dat)?

Antwoord 92

Het is lastig om de maatschappelijk bijdrage steviger te verankeren, zonder bepaalde verenigingen of organisaties te bevoordelen. Uit adviessessies is gebleken dat maatschappelijke bijdrage vaak te maken heeft met een gevoel, dat is lastig concreet te maken. Overigens is social return on investment, wat een maatschappelijk bijdrage is, gekoppeld aan een verplicht bedrag.

Vraag 93

Hoe wordt geborgd dat rederijen alleen schepen aanschaffen die geschikt zijn voor het Waddengebied, zowel qua schip als qua aandrijving?

Antwoord 93

Wanneer reders nieuwe schepen aanschaffen is bepaald dat Rijkswaterstaat en eventuele andere relevante infrastructuurbeheerders aangeven of de schepen zullen passen op de infrastructuur zoals de vaargeulen. Reders moeten rekening houden met de omstandigheden van de Waddenzee en Rijkswaterstaat bekijkt of zij dat bij de aankoop van een nieuw schip ook voldoende doen.

Vraag 94

Er wordt voor de vaargeulen verwezen naar het Nationaal Water Programma 2022-2027, maar hoe biedt dit de rederijen c.q. concessiehouder duidelijkheid, aangezien de nieuwe concessie vanaf 2029 is? Waarom wordt niet gewoon de maatvoering in de concessie opgenomen?

Antwoord 94

De maatvoering wordt bepaald in het Nationaal Water Programma en niet in de concessie. Wanneer er in de concessie maatvoering zouden opgenomen worden zouden dat ook de huidige maatvoeringen zijn die aan verandering onderhevig zijn, vandaar dat gekozen is te verwijzen naar het Nationaal Water Programma. Reders mogen bij de inschrijving uitgaan van de huidige schepen en vaargeulen en kunnen hierop hun inschrijving doen, de huidige maatvoering van de vaargeulen zal ook meegezonden worden bij de concessiestukken. Wanneer reders nieuwe schepen aanschaffen is bepaald dat Rijkswaterstaat en eventuele andere relevante infrastructuurbeheerders aangeeft of deze zullen passen op de infrastructuur zoals de vaargeulen. Op deze manier bieden we zoveel mogelijk zekerheid aan reders. Het probleem van veranderende vaargeulen speelt op dit moment vooral bij de vaargeul richting Ameland, ook

hiervoor kunnen reders bij de inschrijving uitgaan van de huidige situatie. Wel is er mede vanwege de MIRT-verkenning een procedure opgenomen waardoor de concessie gewijzigd kan worden met behoud van bereikbaarheid wanneer een significante wijziging in de maatvoering van de vaargeulen hiervoor aanleiding geeft.

Vraag 95

Hoe is punt 6.2.2 in de huidige concessie geregeld? Waar wijkt het af?

Antwoord 95

In de huidige concessies staat (artikel 3.2 lid b): “De schepen van de Reguliere dienst zijn zodanig geconstrueerd dat de concessie onder alle weersomstandigheden (bijvoorbeeld wind, mist, ijsgang etc.) kan worden uitgevoerd. Deze schepen zijn voorzien van een speciale ijsversterking.”

In het Ontwerp-PvE staat (artikel 6.2.2): “De Schepen van de Reguliere dienst zijn fysiek zodanig geconstrueerd dat de Dienstregeling onder alle weersomstandigheden (bijvoorbeeld wind, mist, ijsgang etc.) kan worden uitgevoerd, met uitzondering van unieke weersomstandigheden die minder dan eens per tien jaar voorkomen. Deze schepen zijn voorzien van een speciale ijsversterking. Of een Schip bij bepaalde weersomstandigheden ook daadwerkelijk vertrekt is aan de kapitein (zie eis 1.4.2).”

De beslissingsbevoegdheid van de kapitein en de uitzondering van unieke weersomstandigheden is dus toegevoegd. Deze toevoegingen sluiten aan bij de huidige praktijk.

Vraag 96

Waarom wordt zo gericht ingezet op een middel (volledig batterij-elektrisch) in plaats van het doel? Welke gevolgen heeft deze voorwaarde (6.2.5) op de uiteindelijke inschrijving en de blijvende betaalbaarheid?

Antwoord 96

Het lange termijnperspectief voor de wadden in lijn met klimaatdoelen en ambities in het waddengebied is om emissieloos te varen. Uit een rapport van Damen Shipyards in opdracht van IenW blijkt dat op de lange termijn batterij-elektrisch varen de beste en meest betaalbare manier is om emissieloos de Friese Waddenveren uit te voeren. Het klimaatfonds heeft 50 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de aanleg van de benodigde walinfrastructuur. Samen met de eilandgemeenten, de provincie Fryslân, de netbeheerder en andere relevante partijen werkt IenW nu aan de uitwerking hiervan. In de concessie is wel de verplichting opgenomen om, op redelijke termijn, met één schip per jaar over te gaan op batterij-elektrisch varen wanneer de infrastructuur er ligt. Zo wordt voorkomen dat gerealiseerde infrastructuur ongebruikt blijft en werken we in lijn met de klimaatdoelen en afspraken aan Waddenveren die op termijn emissieloos gaan varen. De ticketprijs wordt niet verhoogd vanwege elektrificatie en elektrificatie heeft daarmee geen invloed op de betaalbaarheid van de overtocht.

Vraag 97

In hoeverre gaat er regelmatig overleg plaatsvinden tussen de concessieverlener, de vaarwegbeheerder en de hoofdgebruikers? Welke harde garanties staan er in het PvE voor de concessiehouder als het gaat om de geboden vaarwegdimensies? Waarom zijn de minimeisen waaraan moet worden voldaan door het ministerie van IenW / RWS niet duidelijker en concreter omschreven?

Antwoord 97

In het geval van de vaargeul Ameland is in het PvE bepaald dat er minstens jaarlijks een overleg met de reder, IenW en Rijkswaterstaat plaatsvindt. De maatvoering wordt bepaald in het Nationaal Water Programma en niet in de concessie. Wanneer er in de concessie maatvoering zouden opgenomen worden zouden dat ook de huidige maatvoeringen zijn die aan verandering onderhevig zijn, vandaar dat gekozen is te verwijzen naar het Nationaal Water Programma. Reders mogen bij de inschrijving uitgaan van de huidige schepen en vaargeulen en kunnen hierop hun inschrijving doen, de huidige maatvoering van de vaargeulen zal ook meegezonden

worden bij de concessiestukken. Wanneer reders nieuwe schepen aanschaffen is bepaald dat Rijkswaterstaat en eventuele andere relevante infrastructuurbeheerders aangeeft of deze zullen passen op de infrastructuur zoals de vaargeulen. Op deze manier bieden we zoveel mogelijk zekerheid aan reders. Het probleem van veranderende vaargeulen speelt op dit moment vooral bij de vaargeul richting Ameland, ook hiervoor kunnen reders bij de inschrijving uitgaan van de huidige situatie. Wel is er mede vanwege de MIRT-verkenning een procedure opgenomen waardoor de concessie gewijzigd kan worden met behoud van bereikbaarheid wanneer een significante wijziging in de maatvoering van de vaargeulen hiervoor aanleiding geeft.

Vraag 98

In hoeverre kan gegarandeerd worden dat er voldoende vrachtcapaciteit is voor de bevoorrading etc. van de eilanden, ondanks dat vrachtvervoer geen specifiek deel uitmaakt van de concessie? Wat als er niet voldoende vrachtcapaciteit beschikbaar is of komt?

Antwoord 98

Ingeval de concessiehouder gebruik maakt van de mogelijkheid om met de reguliere veerdienst vracht te vervoeren, organiseert de concessiehouder periodiek een overleg met geïnteresseerde vrachtvervoerders en maakt hij op basis daarvan een inschatting van de ruimtereservering voor vrachtvervoer op de reguliere dienst. De concessiehouder informeert de concessieverlener en de betreffende decentrale overheid over de uitkomsten van het overleg. Per verbinding moet minimaal één schip geschikt voor vrachtwagens zijn.

Vraag 99

Wat wordt verstaan onder “voldoende (stallings)ruimte op de reguliere dienst voor auto’s, vrachtauto’s, motorrijtuigen en fietsen”? Betreft het hier een redelijk open norm?

Antwoord 99

Het betreft hier inderdaad een redelijk open norm.

Vraag 100

Hoe moet de passage “zoveel mogelijk brandstofefficiënt” gezien worden ten opzichte van op tijd varen en punctualiteit?

Antwoord 100

Het ontwerp-PvE bevat bepalingen over een minimale dienstregeling, een robuuste dienstregeling en een punctuele uitvoering van de dienstregeling. Het Ontwerp-PvE legt de reder geen principiële beperkingen op om bij het ontwerpen van de dienstregeling rekening te houden met brandstofefficiëntie.

Vraag 101

Wat zijn de gevolgen van de eis in paragraaf 7.1.6 ten aanzien van CO2-reductie? Hoe moet dit tot de eerdere inzet op volledig batterij-elektrisch gezien worden?

Antwoord 101

Het lange termijnperspectief voor de wadden in lijn met klimaatdoelen en ambities in het waddengebied is om emissieloos te varen. Uit een rapport van Damen Shipyards in opdracht van IenW blijkt dat op de lange termijn batterij-elektrisch varen de beste en meest betaalbare manier is om emissieloos de Friese Waddenveren uit te voeren. Het klimaatfonds heeft 50 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de aanleg van de benodigde walinfrastructuur. Samen met de eilandgemeenten, de provincie Fryslân, de netbeheerder en andere relevante partijen werkt IenW nu aan de uitwerking hiervan. In de concessie is wel de verplichting opgenomen om, op redelijke termijn, met één schip per jaar over te gaan op batterij-elektrisch varen wanneer de infrastructuur er ligt. Zo werken we in lijn met de klimaatdoelen en afspraken aan Waddenveren die op termijn emissieloos gaan varen. Omdat, mede gezien het energienet op de eilanden en op de kust, deze infrastructuur er niet bij alle verbindingen op tijd ligt en de aanleg van de infrastructuur in principe een losstaand

project is, is ervoor gekozen om daarnaast ook een reductiepad met CO₂-doelen op te nemen. Voor dit reductiepad is de wijze waarop dit behaald wordt vrij aan de reder. Uiteraard is bij realisatie van batterij-elektrisch varen het reductiepad automatisch behaald.

Vraag 102

Hoe wordt die vergoeding die de rederij moet betalen voor het door de Staat beschikbaar stellen van de productiemiddelen behorend bij de veerhavens (eigendom van de Staat) vastgesteld en hoe wordt ervoor gezorgd dat het een redelijke vergoeding is, aangezien de rederij volledig afhankelijk is van de Staat? Waarom wordt de vergoeding gebaseerd op de bruto commerciële omzet? Wat is elders gebruikelijk?

Antwoord 102

Gronden van de Staat, zoals de veerhavens die nodig zijn voor het uitvoeren van het Waddentransport, worden in gebruik gegeven door het Rijksvastgoedbedrijf (RVB). Het RVB is gehouden om een marktconforme vergoeding te vragen voor deze ingebruikgevingen. Dit is opgenomen in de Regeling beheer onroerende zaken Rijk 2024. Het RVB heeft gekozen om de vergoeding te baseren op de commerciële omzet omdat dit de minst bezwarende methode is voor de reders, en daarmee voor de passagiers. Dit is een gangbare methode bij unieke ingebruikgevingen. Daarbij is gekozen om de omzet uit ticketverkoop buiten beschouwing te laten, zodat de verplichte grondvergoeding geen prijsverhogend effect heeft op de tickets voor passagiers. Het percentage van de overgebleven commerciële omzet is vastgesteld via taxatie door een onafhankelijk taxateur. Deze taxatie is openbaar gemaakt zodat geïnteresseerde partijen de kans hebben om te reageren op de uitgangspunten.

Vraag 103

Paragraaf 8.1.10 geeft toch feitelijk aan dat het verstandiger is om voor Waddenveren Oost eerst te komen tot een kortere concessie?

Antwoord 103

Aan een korte concessie zitten veel andere nadelen, zie hiervoor het antwoord op vraag 50.

Vraag 104

In hoeverre zorgt de eis van een periode van een uur voor de aankomsttijd van een schip tot een half uur na de vertrektijd van dat schip op sommige routes überhaupt voor ruimte voor medegebruik van de productiemiddelen

Antwoord 104

Op dit moment bestaan er alleen formele afspraken over medegebruik van de aanleginrichtingen van Harlingen, Terschelling en Vlieland door derden (bijvoorbeeld vrachtvervoerders). Om een conflicterende operatie te voorkomen worden afspraken over medegebruik voor alle havens vastgelegd, dit is afhankelijk van de (toekomstige) ontwikkelingen rondom de vaargeulen.

Vraag 105

Paragraaf 8.4 geeft toch feitelijk aan dat het verstandiger is om voor Waddenveren Oost eerst te komen tot een kortere concessie? Waarom kan de toekomstige maatvoering van de vaargeul Ameland pas in 2028 worden vastgesteld? Dat is toch een veel te grote onduidelijkheid voor een rederij? Wat zijn de gevolgen voor de concessiehouder als de vaargeul niet op de afgesproken diepte en breedte is en wat zijn de gevolgen voor het ministerie van IenW/RWS?

Antwoord 105

Aan een korte concessie zitten veel andere nadelen, zie hiervoor het antwoord op vraag 50. Reders mogen bij de inschrijving uitgaan van de huidige schepen en vaargeulen en kunnen hierop hun inschrijving doen, de huidige maatvoering van de vaargeulen zal ook meegezonden worden bij de concessiestukken. Wanneer reders nieuwe schepen aanschaffen is bepaald dat Rijkswaterstaat en eventuele andere relevante infrastructuurbeheerders aangeven of de

schepen zullen passen op de infrastructuur zoals de vaargeulen. Op deze manier bieden we zoveel mogelijk zekerheid aan reders. Het probleem van veranderende vaargeulen speelt op dit moment vooral bij de vaargeul richting Ameland, ook hiervoor kunnen reders bij de inschrijving uitgaan van de huidige situatie. Wel is er mede vanwege de MIRT-verkenning een procedure opgenomen waardoor de concessie gewijzigd kan worden met behoud van bereikbaarheid wanneer een significante wijziging in de maatvoering van de vaargeulen hiervoor aanleiding geeft. Voorgaande geldt indien de maatvoering van de vaargeul permanent wijzigt, indien een vaargeul tijdelijk niet de bepaalde maatvoering heeft kan de reder zich beroepen op overmacht. Rijkswaterstaat spant zich dan in om de vaargeul zo snel mogelijk weer op de afgesproken maatvoering te krijgen.

Vraag 106

Waarom is de betaalbaarheid pas één van de laatste onderdelen in het concept-PvE? Kan uitleg gegeven worden wat er nu eigenlijk in paragraaf 9.1 staat over tarieven? Hoe wordt de betaalbaarheid daadwerkelijk geborgd?

Antwoord 106

De positie van een bepaald hoofdstuk in het Ontwerp-PvE zegt niets over hoe belangrijk het hoofdstuk is. Het gaat om het totaalpakket aan eisen. IenW wil de betaalbaarheid borgen door ervoor te zorgen dat de tarieven jaarlijks niet te veel stijgen. Daarom zijn hier in paragraaf 9.1 bepalingen over uitgewerkt. IenW stelt de maximale tariefstijging voor het daaropvolgende kalenderjaar vast, op basis van een samengestelde index die rekening houdt met de ontwikkeling van loonkosten, inflatie en brandstofkosten (zie eis 9.1.8 in het Ontwerp-PvE). De concessiehouder moet zich aan die maximale tariefstijging houden.

Vraag 107

Waar verschilt punt 9.1.8 over de maximale tariefverhoging van de huidige afspraken? Welke stimulans is er voor de concessiehouder om de prijs zo laag mogelijk te houden? Hoe is de transparantie van de concessiehouder nu geregeld,

zodat er inzicht is voor de relevante instanties en betrokkenen (waar het gaat om bedrijfsvertrouwelijke informatie is dit natuurlijk beperkt), waardoor het duidelijk is dat er niet te veel geld wordt verdiend over de rug van de eilandbewoners en de bezoekers van de eilanden?

Antwoord 107

IenW beoogt om op het gebied van de jaarlijkse tariefstijging de bestaande praktijk zoveel mogelijk voort te zetten. Vanuit de bepaling in 9.1.8 wordt de jaarlijkse tariefstijging door IenW gemaximeerd. De concessiehouder moet zich daaraan houden. Op het gebied van de transparantie wordt beoogd om in de concessie vast te leggen wat het maximale rendement is dat de concessiehouder met de uitvoering van de concessie mag realiseren. IenW controleert jaarlijks, aan de hand van de financiële informatie die de concessiehouder bij IenW aanlevert, of er geen sprake is van overwinst. Als dat wel het geval is, moet de concessiehouder maatregelen nemen die ten goede komen aan de dienstverlening. Dit zal nader worden uitgewerkt in de financiële bepalingen behorende bij de nieuwe concessies. Het openbaar maken van de financiële jaarcijfers van de concessiehouder is vanwege bedrijfsvertrouwelijkheid inderdaad niet mogelijk.

Vraag 108

Waarom kan er niet contant worden betaald?

Antwoord 108

Er wordt in het Ontwerp-PvE niet gestuurd op de wijze waarop reizigers hun tickets kunnen betalen. Dit is een afweging voor de concessiehouder.

Vraag 109

Waarom is ervoor gekozen om kosteloos te annuleren tot minimaal een maand van tevoren? Hoe is dat nu geregeld?

Antwoord 109

In de huidige concessies zijn op dit punt geen afspraken vastgelegd. De reden voor deze bepaling in het Ontwerp-PvE

is om de reiziger te beschermen tegen hoge (annulerings)kosten mocht de overtocht onverhoopt niet door kunnen gaan. Tegelijkertijd is het onwenselijk dat plekken op de schepen te lang gratis gereserveerd gehouden kunnen worden. Een maand van tevoren wordt als een redelijke termijn geacht, omdat de kans groot is dat de vrijgekomen plek in de tussenliggende weken door nieuwe reizigers wordt opgevuld. Daarmee is de financiële impact van deze bepaling voor de concessiehouder naar verwachting beperkt.

Vraag 110

Waar en hoe is de transparantieplichting over de verantwoording van de kosten en baten van de concessiehouder nu geregeld?

Antwoord 110

Deze eisen zullen worden uitgewerkt in de financiële bepalingen bij het uiteindelijke concessiebesluit. De intentie van IenW is om de bestaande verantwoordingseisen op dit punt zoveel mogelijk te laten aansluiten bij de huidige praktijk. Dat betekent dat de concessiehouder jaarlijks financiële verantwoordings- en prognose-informatie bij IenW moet aanleveren. Deze informatie biedt inzicht in de kosten en baten van de uitvoering van de concessie, en ook in het rendement dat de concessiehouder realiseert. Daarnaast kan IenW aanvullende informatie bij de concessiehouder opvragen als dat nodig is. Zoals in het antwoord bij vraag 107 is opgenomen wordt beoogd om in de nieuwe concessie transparant te zijn over het maximale rendement dat de concessiehouder met de uitvoering van de concessie mag realiseren. Ook zullen er in de financiële bepalingen maatregelen worden uitgewerkt die bij (dreigende) overwinst moeten worden genomen. Transparantie betekent niet dat de financiële informatie van de concessiehouder openbaar wordt gemaakt. Dat is vanwege bedrijfsvertrouwelijkheid niet mogelijk.

Vraag 111

Waarom zijn in dit deel wederom niet de ondernemers specifiek en apart benoemd?

Antwoord 111

De ondernemers hier niet benoemd, omdat zij een andere rol hebben. Zij zijn lid van de Klantenpanels, waarvan de bevoegdheden staan opgenomen in artikel 14.3.