



Aan

Staatssecretaris

nota

Beslisnota beantwoording Kamervragen Ontwerp-PvE
concessies Friese Waddenveren vanaf 2029

TER BESLISSING

Datum

24 juni 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/138537

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor

Beslistermijn

24 juni 2025

Bijlage(n)

3

Aanleiding

IenW werkt aan nieuwe concessies voor de Friese Waddenveren vanaf 2029. Op 12 mei is het Ontwerp-Programma van Eisen (hierna: Ontwerp-PvE) met de Kamer gedeeld¹ en in openbare consultatie gegaan. Uw voorganger heeft op 4 juni hierover 111 Kamervragen ontvangen. De bijgevoegde Kamerbrief bevat de beantwoording van die vragen.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd bijgevoegde Kamerbrief te ondertekenen en tezamen met de bijlage te verzenden naar de Tweede Kamer vóór het nota-overleg van 26 juni a.s.

Kernpunten

- Op 26 juni is een nota-overleg ingepland met de Tweede Kamer, waarin het Ontwerp-PvE besproken wordt. De Kamer heeft gevraagd om beantwoording van de vragen voor dit nota-overleg.
- De vragen hebben betrekking op de belangrijkste onderwerpen uit het Ontwerp-PvE: (een goede uitvoering van) de dienstregeling, tarieven, inspraak voor belanghebbenden en toekomstbestendigheid (duurzaamheid).
- De vragen overlappen grotendeels met vragen die IenW heeft ontvangen tijdens de informatiebijeenkomsten die zijn gehouden in het kader van de openbare consultatie van het Ontwerp-PvE. Het overgrote deel van de vragen is feitelijk en hierop geeft u feitelijk antwoord, zonder toezeggingen te doen.
- De vragen 50, 51, 58 en 68 zijn gerelateerd aan de aangenomen gewijzigde motie-Grinwis c.s. (Kamerstuk 29684, nr. 293). In deze motie wordt de regering opgeroepen om, vanwege zorgen over de vaargeul naar Ameland, voor de concessie Waddenveren Oost in te zetten op een kortdurende "tussenconcessie" in plaats van een concessie voor de volledige looptijd van 15 jaar, zoals in het Ontwerp-PvE staat.
- De motie komt voort uit zorgen die er in de Kamer leven over een aantal onzekerheden die er zijn rondom Ameland, met name rondom de vaargeul. Over de vaargeul naar Ameland loopt nu een MIRT-verkenning waarin mogelijke uitkomsten onder andere een verplaatsing van de haven van Holwert naar Ferwert zijn en het verkleinen van de huidige vaargeul.
- In de beantwoording geeft u aan dat u zich nog beraadt over uitvoering van de motie. U geeft aan dat u, alvorens u een besluit neemt, komende woensdag

¹ Kamerstuk 23645-851

eerst gaat spreken met een aantal partijen in de regio en komende donderdag graag in gesprek gaat met de Kamer tijdens het nota-overleg. U geeft aan ook de adviezen van decentrale overheden en consumentenorganisaties en de consultatiereacties mee te willen wegen, die u uiterlijk 20 juli ontvangt.

- Uitvoering van de motie zou grote nadelen hebben op het gebied van financiën, marktwerking en investeringen, terwijl het maar de vraag is of een tussenconcessie een echte oplossing biedt (zie toelichting 2). Het Ontwerp-PvE speelt in op de onzekerheden rondom Ameland door middel van een bepaling voor majeure ontwikkelingen die plaatsvinden gedurende de looptijd van de concessie (zie toelichting 1).
- Voor het niet uitvoeren van de motie-Grinwis zou u instemming nodig hebben van de ministerraad.

Datum

24 juni 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/138537

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

Krachtenveld

- Het college van B&W van Schiermonnikoog heeft in een officiële brief (bijlage 05) laten weten grote zorgen te hebben over de motie-Grinwis. Op hoofdlijnen zijn er zorgen dat er met een kortdurende concessie te weinig geïnvesteerd zou worden in schepen, met negatieve gevolgen voor functionaliteit en duurzaamheid (waaronder de mogelijke elektrificatie), en dat er te weinig zekerheden worden geboden voor de lange termijn. Deze brief zal beantwoord worden door de directeur OVS. De gemeente Ameland heeft ambtelijk laten weten neutraal te staan tegenover de motie.
- Het Omgevingsberaad Wadden heeft (op dit moment informeel) ook haar zorgen uitgesproken, met name de zorg dat een kortdurende concessie leidt tot uitstel van de mogelijk elektrificatie van de veerdiensten.
- In de Kamer stemde slechts één partij tegen de motie (PVV), tegelijkertijd is het duidelijk dat de zorgen over de vaargeul en de relatie tot de motie breed gedeeld worden. Het is echter niet duidelijk of de nadelen van een 'tussenconcessie' bij alle partijen bekend zijn.
- Wagenborg Passagiersdiensten heeft tijdens een rondetafelgesprek met de Tweede Kamer gezegd voorstander te zijn van een tussenconcessie en aangegeven dat de bepaling voor majeure ontwikkelingen de risico's voor een rederij onvoldoende wegneemt.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Toelichting (geen kortdurende concessie)*1. Procedure Majeure ontwikkelingen*

Binnen het Ontwerp-PvE is een procedure opgenomen voor het omgaan van Majeure ontwikkelingen. Met een Majeure ontwikkeling wordt een ontwikkeling buiten de invloedssfeer van de rederij met grote structurele (financiële) gevolgen bedoeld. Hierbij staat een verandering in de maatvoering van de vaargeul of een wijziging van de vertreklocatie aan vast wal (een mogelijke uitkomst vanuit de MIRT verkenning Bereikbaarheid Ameland) expliciet genoemd als voorbeeld.

In het Ontwerp-PvE staat dat rederijen hun inschrijving geacht worden te doen met de aanname dat de maatvoering van de vaargeul en de vertreklocatie hetzelfde blijft. Wanneer de majeure ontwikkeling reden is voor een herziening van de concessie, 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.

Door het opnemen van de procedure voor majeure ontwikkelingen met bijbehorende uitgangspunten worden in het Ontwerp-PvE de onzekerheden met betrekking tot de vaargeul naar Ameland adequaat ondervangen.

Datum

24 juni 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/138537

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

3

2. Nadelen tussenconcessie

Het verdienvermogen van een kortdurende concessie is kleiner dan het verdienvermogen van een concessie van 15 jaar. Het is daarmee de vraag of een kortdurende concessie aantrekkelijk genoeg is voor veel marktpartijen om mee te doen aan de aanbesteding. Dit geldt in het bijzonder voor nieuwe marktpartijen, die relatief hoge investeringen moeten doen. Een kortdurende concessie vergroot daarmee de kans dat alleen de huidige concessiehouder meedoet aan de aanbesteding, hetgeen onwenselijk is vanuit het oogpunt van concurrentie in de aanbesteding. Daarnaast geeft een concessie van 15 jaar zekerheid voor de concessiehouder, inwoners, lokale overheden en ondernemers. Deze zekerheid is er bij een tussenconcessie niet.

Vanuit IenW is de inschatting dat een tussenconcessie onvoldoende oplossing biedt voor de onzekerheden rondom de vaargeul naar Ameland. De motie vraagt om een zodanige looptijd dat gedurende die concessie de relevante beïnvloedbare onzekerheden fors worden gereduceerd. Het is echter op voorhand lastig te voorspellen wanneer dit zal zijn. Daarnaast geldt voor de voorbereiding van de opvolgende concessie een ruime doorlooptijd. Een kortdurende concessie zonder majeure bepaling kan er daarom toe leiden dat de implementatie van de MIRT-verkenning vertraging oploopt. Het kan er ook toe leiden dat bij de voorbereiding van de opvolgende concessie na een korte tussenconcessie concessie nog steeds geen duidelijkheid bestaat over de uitkomsten van de MIRT-verkenning, waarmee het vraagstuk slechts enkele jaren is opgeschoven. Verder zal een rederij grote investeringen in schepen bij een korte tussenconcessie concessie waar mogelijk uitstellen. Dit is ongunstig voor de realisatie van de duurzaamheidsdoelstellingen, in het bijzonder voor de mogelijkheid om elektrisch te gaan varen. Tot slot leidt een korte concessie tot hogere kosten voor IenW en inschrijvende reders, omdat IenW en reders twee keer kosten moet maken voor het opstellen en in de markt zetten van een concessie.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02.	Concept Kamerbrief	Verzenden naar de TK.
04.	Nader gewijzigde motie Grinwis (29684-293)	Achtergrondinformatie. Niet verzenden.

05.	Brief van gemeente Schiermonnikoog	Achtergrondinformatie. Niet verzenden.
-----	------------------------------------	--

Datum
24 juni 2025

Onze referentie
IENW/BSK-2025/138537

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Openbaar Vervoer en
Spoor

Aan
Staatssecretaris

Bijlage(n)
3