



Reactienota consultatie Programma van Eisen concessies Friese Waddenveren vanaf 2029

Datum: 19 september 2025

Status: Definitief

Leeswijzer

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) werkt aan de aanbesteding van de concessies voor de Friese Waddenveren vanaf 2029. Een belangrijke bouwsteen voor de nieuwe concessies is het Programma van Eisen (hierna: PvE). In dit document is uitgewerkt waar de veerverbindingen van en naar de Friese Waddeneilanden vanaf 2029 (ten minste) aan moeten voldoen. Het ontwerp-PvE heeft van 12 mei tot en met 20 juli 2025 open gestaan voor consultatie. In totaal zijn 106 consultatiereacties binnengekomen. Daarnaast heeft IenW op verzoek 8 adviesbrieven ontvangen van de provincie Fryslân, eilandgemeenten, kustgemeenten, consumentenorganisaties, het Omgevingsberaad Waddengebied en de beheerautoriteit Waddenzee. Tot slot heeft IenW in een marktconsultatie inbreng gekregen vanuit marktpartijen. IenW is hen allen zeer erkentelijk.

In deze reactienota geeft IenW per binnengekomen opmerking een reactie. In de onderstaande tabellen wordt de hoofdstukindeling van het PvE aangehouden, met tot slot de tabel 'Overig'. Exact gelijke opmerkingen zijn samengevoegd. Omwille van de leesbaarheid of om herleidbaarheid tot individuen of organisaties te voorkomen heeft IenW bij een aantal reacties een redactionele bijstelling over de inbreng gedaan.

IenW hecht eraan om transparant inzicht te geven in de manier waarop met alle inbreng is omgegaan. Deze reactienota is dan ook met zorg opgesteld. Desalniettemin kan de reactienota omissies bevatten en op punten afwijken van het PvE. Aan deze reactienota kunnen dan ook geen rechten worden ontleend.

1. Vervoeraanbod, Vervoerplan en Dienstregeling

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
1	Advies-brieven	Een verdere ontsluiting van Noord Nederland door middel van investeringen in het openbaar vervoer, zoals bijvoorbeeld de Lelylijn, zou kunnen bijdragen aan een verbetering van het reizen van en naar de Waddeneilanden. Waddenveren als OV conform de motie De Groot is nader separaat onderzocht en valt verder buiten dit PvE.	Deze thema's vallen buiten de scope van de nieuwe concessies voor de Friese Waddenveren.
2	Advies-brieven	Bij de totstandkoming van de Nota van Uitgangspunten hebben wij aandacht gevraagd voor de ketenreis (inclusief hubs). De ketenreis komt weliswaar aan de orde in het voorliggende ontwerp-PvE maar is wat ons betreft te vrijblijvend. In eis 1.2.1 staat: De Concessiehouder spant zich maximaal in om de Ketenreis van Reizigers, ook in geval van Uitval en vertragingen, zo goed mogelijk te laten verlopen... Deze formulering is naar onze overtuiging te vrijblijvend en biedt reizigers onvoldoende zekerheid. Is dit niet beter te kwantificeren?	Voor deze borging zijn de eisen in 1.2 en 2.4 opgenomen in overleg met de concessieverleners van het aansluitend openbaar vervoer.
3	Advies-brieven	In eis 1.3.2 staat beschreven hoe een vervoersplan er in ieder geval uit moet komen te zien. Zo ook over de ketenreis. Dit is een heel goed voornemen, maar de ketenreis dient een algemeen (publiek) belang maar de concessiehouder heeft een meer economisch belang, dat mogelijke tegenstrijdigheden heeft met het publieke belang. Hoe kan hier tijdens de concessie op worden gestuurd? Wij zijn daarom van mening dat een expliciete borging van het ketenbelang noodzakelijk is. Alleen dan kan het publieke belang in de ketenreis structureel en consistent worden geborgd.	Over het vervoerplan wordt aan de deelnemers aan het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren', om advies gevraagd en ook aan de decentrale overheden. Hier kan alleen gemotiveerd van afgeweken worden. Ook moet de concessieverlener dit plan goedkeuren. Hiermee is volgens IenW het publieke belang voldoende gewaarborgd.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
4	Advies-brieven	1.1 Minimale dienstregeling 'Alleen bij een substantiële afname van de vervoervraag kan hiervan met instemming van IenW worden afgeweken bijvoorbeeld bij een wijziging in het mobiliteitsbeleid van een gemeente waardoor het aantal auto overzettingen sterk daalt.' Dit zou volgens het CWO niet automatisch mogen leiden tot minder afvaarten, aangezien daarbij onrechtmatig afbreuk gedaan zal worden aan de beschikbaarheid van transport met andere reismethoden (fiets/lopend). De auto mag niet gezien worden als de primaire gebruiker. Dat is de reiziger.	Een substantiële afname van de vervoervraag, bijvoorbeeld als gevolg van wijzigingen in het mobiliteitsbeleid van een eiland, zoals de invoering van autoluwbeleid, valt onder de procesafspraken met betrekking tot majeure ontwikkelingen. In dat kader zijn deze procesafspraken leidend.
5	Advies-brieven	Verder kan alternatief vervoer over water (sneldienst) vanwege het hogere tarief niet als vervanging worden gezien voor het verminderen van het aantal (minimale) afvaarten doordat er minder auto's overgezet hoeven te worden.	IenW deelt dat de sneldienst, vanwege het hogere tarief en het ontbreken van voertuigcapaciteit, niet zomaar kan worden gezien als vervanging van reguliere afvaarten. IenW ziet nu geen reden om het aantal reguliere afvaarten te verminderen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
6	Advies-brieven	1.4 Dienstregelingen ‘De rederij wijzigt de dienstregeling in principe maar één keer per jaar, tenzij verandering in de condities van de infrastructuur, in het bijzonder de vaargeul, een wijziging van de dienstregeling noodzakelijk maken.’ In het PvE ontbreekt de verplichtingen waaraan de concessieverlener zich dient te houden, specifiek ten aanzien van de vaargeul. Zonder dit is een ‘Robuuste’ dienstregeling feitelijk onhoudbaar. Er wordt zelfs al gesproken over extra vaartijd wanneer men ‘op elkaar’ moet wachten omdat passage slechts op bepaalde plekken mogelijk is’. Hier wordt door de opdrachtgever in feite al voorgesorteerd op de huidige (niet adequate) vaargeul en/of de verdere verslechtering daarvan. In het PvE dient naar ons oordeel gedefinieerd te zijn wat de minimaal gegarandeerde vaargeul is, dus de breedte en diepte daarvan. Ook de inspanningsverplichting naar de eigenaar van de infrastructuur dient duidelijk te zijn. (Deze aanvulling staat deels wel in 8.4, maar geeft niet echt aan wat de verplichtingen van I&W zijn)	Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kan IenW niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. IenW kan in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2035 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen.
7	Advies-brieven	Bijlage B03 Tabel: 52 keer het aantal afvaarten per week komt niet overeen met het aantal afvaarten per jaar. Is hier een rekenfout gemaakt?	Dit heeft ermee te maken dat de verschillende onderdelen van de minimale dienstregeling een andere basis hebben. Het deel m.b.t. het minimum aantal dagelijkse Afvaarten gaat niet uit van alle geplande afvaarten. Het andere deel m.b.t. het minimum aantal jaarlijkse Afvaarten per Concessiejaar is gebaseerd op het jaarlijks aantal afvaarten uit dienstregeling 2025, exclusief extra afvaarten en uitval.
8	Advies-brieven	1.1.4: de ‘scholierenboot’ wordt ook door forenzen gebruikt. De passage ‘buiten de schoolvakanties’ graag schrappen.	Het 52 weken per jaar laten varen van de scholierenboot is operationeel niet haalbaar, omdat er dan geen ruimte is om het schip voor onderhoud uit de vaart te halen. Doorvaren in de schoolvakanties is daarom alleen haalbaar als er een tweede schip voor wordt aangeschaft. Dat brengt (te) hoge kosten met zich mee voor de zeer beperkte vervoersvraag in de schoolvakanties.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
9	Advies-brieven	1.2.3 De termijn van een maand is in 2023 te kort gebleken voor het informeren van aanbieders van aansluitend openbaar vervoer bij tussentijdse wijzigingen in de Dienstregeling. Bij plotselinge veranderingen, zoals de diepte van de vaargeul als gevolg van het weer en de wind, is een maand juist een te lange termijn. In niet beïnvloedbare situaties, zoals het weer, het OV zo spoedig mogelijk informeren en in andere situatie ten minste 3 maanden van tevoren communiceren.	In reactie op deze opmerking is in het PvE toegevoegd dat hierover afstemming moet plaatsvinden met het aansluitend openbaar vervoer in eis 1.2.4.
10	Advies-brieven	Wijzigingen in de dienstregeling dienen eenmaal per jaar plaats te vinden, na akkoord op het vervoerplan. Onder uitzonderlijke omstandigheden kunnen tussentijdse wijzigingen nodig zijn. Die dienen voor zwaarwegend advies aan de decentrale overheden voorgelegd te worden, conform de procedure voor het vervoerplan. De eisen 1.4.6, 1.4.7 dienen conform aangepast te worden	Naar aanleiding van deze reactie is eis 1.4.8 aangepast, hierin is de betrokkenheid van het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren en de Decentrale Overheden bij tussentijdse wijzigingen in de dienstregeling verduidelijkt.
11	Advies-brieven	Voor Schiermonnikoog: Bijlage B3 - Minimale Dienstregeling: Er mag dag en nacht gevaren worden, waarbij overdag de minimale dienstregeling is voorgeschreven. Het is echter niet wenselijk dat er tussen 21 uur en 6 uur afvaarten plaatsvinden	IenW heeft in het PvE een minimale dienstregeling opgenomen. Daarin is vastgelegd wat minimaal nodig is om aan de vervoersvraag te voldoen. IenW heeft bewust geen afvaarten in de avond en nacht voorgeschreven. Dit houdt verband met de veiligheid en haalbaarheid, maar ook voor het behoud van de natuur.
12	Advies-brieven	Voor Terschelling: De duur van de overtocht dient niet langer te zijn dan nodig. Wij vragen u om in het PvE op te nemen: een gemiddelde dienstsnelheid van 14 mijl voor de langzame veerboot en van 32 mijl voor de sneldienst, en als duur van de overtocht van Terschelling naar Harlingen v.v. 1 u 45 min voor de langzame veerboot en 45 min voor de sneldienst	Er is conform deze wens een (maximale) vaartijd in het PvE opgenomen. Hierbij wordt genoeg flexibiliteit geboden aan de concessiehouder om de dienstverlening te optimaliseren.

13	Advies- brieven	Voor Vlieland: Voorzieningenniveau (pagina 8 PvE) · Eis 1.1.4: Er worden buiten de schoolvakanties van maandag tot en met vrijdag minimaal 2 afvaarten tussen Vlieland en Terschelling en 2 tussen Terschelling en Vlieland aangeboden. In de formulering wordt nog steeds de nadruk gelegd op het vervoer van scholieren en om die reden wordt dan ook gesproken van “buiten de schoolvakanties”. De interinsulaire verbinding tussen de eilanden Vlieland en Terschelling is echter (veel) meer dan een scholierenboot. Ook in de schoolvakanties wordt de verbinding veelvuldig gebruikt. Forenzen tussen Vlieland en Terschelling zien de verbinding inmiddels als een welkome en in veel gevallen ook als een noodzakelijke afvaart vanaf Vlieland naar Terschelling (en vice versa). Ook voor gasten van één van de eilanden is de interinsulaire verbinding een mooie gelegenheid om een keer te eilandhoppen en mede daarom ook van belang in de schoolvakanties. De passage “buiten de schoolvakanties” doet dan ook geen recht aan het belang van de verbinding tussen Vlieland en Terschelling en gaat onder andere voorbij aan het feit dat deze ook veelvuldig wordt gebruikt door forenzen en andere reizigers die vaak beroepsmatig tussen de eilanden heen en weer moeten reizen. Het reizen vanaf het eiland via Harlingen is daarbij geen serieuze optie. · Het minimumaantal afvaarten is gebaseerd op het aantal afvaarten zoals opgenomen in de dienstregeling 2025. Het lijkt een rechtvaardig en logisch uitgangspunt voor de berekening van het minimale aantal afvaarten van en naar Vlieland. Als dit het uitgangspunt blijft in het nieuwe Programma van Eisen zal het aantal afvaarten van een naar Vlieland vanaf 2029 niet	Het 52 weken per jaar laten varen van de scholierenboot is operationeel niet haalbaar, omdat er dan geen ruimte is om het schip voor onderhoud uit de vaart te halen. Doorvaren in de schoolvakanties is daarom alleen haalbaar als er een tweede schip voor wordt aangeschaft. Dat brengt (te) hoge kosten met zich mee voor de zeer beperkte vervoersvraag in de schoolvakanties. Daarnaast bevat het PvE bepalingen om op te schalen als de vervoersvraag op piekmomenten daarom vraagt, zoals bijvoorbeeld in de zomermaanden.
----	--------------------	---	---

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
		wezenlijk veranderen (stijgen). Voor (een deel) van de bewoners van Vlieland die graag meer afvaarten tussen Vlieland en Harlingen zien zal dit als een teleurstelling worden ervaren. Wij vragen u om extra afvaarten in de zomermaanden in ieder geval op de vrijdag en zondag op te nemen in het PvE.	
14	Advies-brieven	1.1.4 Dit gaat over de interinsulaire verbinding Vlieland - Terschelling. In de eis staat: "buiten de schoolvakanties van het voortgezet onderwijs in de regio Noord...". Wij vragen u om de verbinding ook te eisen tijdens de schoolvakanties en de zinsnede "buiten de schoolvakanties..." te schrappen. Deze verbinding is niet alleen bedoeld voor scholieren, maar ook voor forenzen, toeristen en Vlielanders die gebruik willen maken van voorzieningen die wel op Terschelling zijn maar niet op Vlieland. Naast een breder aanbod van scholen heeft Terschelling ook meer aanbod op het gebied van zorg(voorzieningen) en winkels. Op 26 juni heeft de staatssecretaris toegezegd deze verbinding ook te eisen tijdens de schoolvakanties.	Het 52 weken per jaar laten varen van de scholierenboot is operationeel niet haalbaar, omdat er dan geen ruimte is om het schip voor onderhoud uit de vaart te halen. Doorvaren in de schoolvakanties is daarom alleen haalbaar als er een tweede schip voor wordt aangeschaft. Dat brengt (te) hoge kosten met zich mee voor de zeer beperkte vervoersvraag in de schoolvakanties.
15	Advies-brieven	1.2.2 Dit gaat over de overstaptijd op het aansluitend openbaar vervoer, die wordt bepaald op ca 10 tot 20 minuten gerekend van de aankomst- /vertrektijden. Graag zien wij hier nog een toevoeging dat bij de overstaptijden goed rekening wordt gehouden met de lokale situatie, aangezien de situatie in Harlingen nogal verschilt van de andere locaties en over het algemeen een langere overstaptijd behoeft.	In eis 1.2.2 is toegevoegd dat de overstaptijd afhankelijk is van de locatie van halte ten opzichte van de haven, zodat hier rekening mee gehouden moet worden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
16	Advies-brieven	1.4.6 In afwijking van 1.4.3 zijn er tussentijdse wijzigingen in de dienstregeling toegestaan ingeval van wijzigingen in de condities van de infrastructuur. Naar ons idee zijn er meer situaties denkbaar (noodgeval, ramp, oorlog, pandemie) die een tussentijdse (tijdelijke) wijziging van de dienstregeling noodzakelijk zouden kunnen maken.	Situaties zoals nood, rampen, pandemieën of oorlog vallen onder de definitie van overmacht, zoals wordt uitgewerkt in het Concessiebesluit, dat bij de aanbestedingsstukken wordt gepubliceerd. In die gevallen zijn tijdelijke dienstregelingswijzigingen toegestaan buiten eis 1.4.8 om. Eis 1.4.8 richt zich specifiek op aanpassingen vanwege veranderingen in de infrastructuur die niet onder overmacht vallen.
17	Advies-brieven	1.4.6. Een voorstel voor een tussentijdse wijziging van de dienstregeling (inclusief beschrijving en onderbouwing) moet ten minste vier weken voor beoogde ingangsdatum schriftelijk worden voorgelegd aan de concessieverlener. Dit ter instemming. De concessiehouder informeert de consumentenorganisaties en decentrale overheden over dit voorstel. Wij missen hier de adviserende rol van decentrale overheden en consumentenorganisaties. Ook een tussentijdse dienstregelingswijziging kan veel impact hebben en vereist daarom betrokkenheid van lokale partijen.	Naar aanleiding van deze reactie is eis 1.4.8 aangepast, hierin is de betrokkenheid van het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren en de Decentrale Overheden bij tussentijdse wijzigingen in de dienstregeling verduidelijkt.
18	Openbare consultatie	Een kortere vaartijd voorschrijven voor de reguliere dienst.	Er is conform deze wens een (maximale) vaartijd in het PvE opgenomen. Hierbij wordt genoeg flexibiliteit geboden aan de concessiehouder om de dienstverlening te optimaliseren.
19	Openbare consultatie	Minimaal drie autoveer boten per dag heen en weer.	De concessiehouder dient zich te houden aan de minimale dienstregeling en de punctualiteitseisen zoals vastgelegd in het PvE. Het kan echter voorkomen dat de concessiehouder redenen heeft om de dienstregeling aan te passen. In dat geval is eis 1.4.8 van toepassing.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
20	Openbare consultatie	De eerste auto afvaart weer naar 0700 in de ochtend in plaats van 0730.	In het PvE is een minimale dienstregeling opgenomen voor het hele jaar rond. De Concessiehouder biedt een minimum aantal dagelijkse afvaarten per verbinding, richting en type dienst (Reguliere dienst en Sneldienst). De Concessiehouder zorgt in dit kader ervoor dat de eerste afvaart van de Reguliere dienst vanaf elk eiland naar het vasteland op werkdagen uiterlijk om 7:00 uur vertrekt of, indien deze vertrektijd na 7:00 uur is, niet later dan de vertrektijd van de eerste Afvaart volgens de Dienstregeling 2025 vertrekt. Dit is een generiek tijdstip dat geldt voor alle eilanden. De Concessiehouder houdt bij het bepalen van het eerste en laatste vertrektijdstip rekening met bijzondere doelgroepen, waaronder onder andere eilandbewoners, scholieren, studenten en forenzen.
21	Openbare consultatie	Het concept bijlage 3 is erg gebaseerd op de huidige situatie en biedt te weinig flexibiliteit voor vernieuwing. Bovendien kan het eenvoudiger.	Naar aanleiding van de consultatie bevat de minimale dienstregeling nu meer flexibiliteit, met als doel om de concessiehouder in staat te stellen om de dienstregeling te optimaliseren en beter af te stemmen op de vervoersvraag.
22	Openbare consultatie	Ik verzoek u om in het plan van eisen ruimte te maken voor een avondlijke sneldienst rond 22:30 uur, zodat ook na 22:00 uur nog een betrouwbare en snelle verbinding beschikbaar is. Dit zou de bereikbaarheid op Ameland aanzienlijk verbeteren.	In het PvE is een minimale dienstregeling opgenomen. Hierbij schrijft IenW een minimaal voorzieningenniveau voor dat aansluit bij het huidige niveau. Dit betekent dat er geen vervoer laat in de avond/nacht is voorgeschreven, in de huidige concessies is dit nu ook niet voorzien. Ook is dit niet voorgeschreven omwille van de veiligheid, haalbaarheid/kosten voor rederij en het behoud van de natuur. Het is aan de concessiehouder om bij het bepalen van de dienstregeling rekening te houden met de behoeften van verschillende doelgroepen, waaronder eilandbewoners. Daarnaast kunnen Watertaxi ondernemers inspringen op de vraag naar vervoer in de nacht. Watertaxi's vallen buiten de scope van de concessies, afspraken hieromtrent worden separaat gemaakt.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
23	Openbare consultatie	het is noodzakelijk dat de sneldienst een vast en volwaardig onderdeel vormt van de dienstregeling.	In het PvE is een minimale dienstregeling opgenomen voor het hele jaar rond. De Concessiehouder biedt een minimum aantal dagelijkse afvaarten per verbinding, richting en type dienst (Reguliere dienst en Sneldienst). De Sneldienst maakt dus ook onderdeel uit van de minimale dienstregeling.
24	Openbare consultatie	Minimale capaciteit op piekdagen, Lauwersoog-Schiermonnikoog voor S verlagen; toevoegen maximale capaciteit (i.v.m. natuur en beperking toeristen) voor L->S van 8 afvaarten reguliere veerboot en 7 afvaarten sneldienst per dag. Ook toevoegen: geen afvaarten tussen 21 en 6 uur (ook i.v.m. natuur), behoudens overmacht; of iets van: max. 5 per jaar tussen 21 en 6 uur. (Bijlage 3). Zie ook 7.1.1. en 7.1.9.	IenW heeft in het PvE een minimale dienstregeling opgenomen. Daarin is vastgelegd wat minimaal nodig is om aan de vervoersvraag te voldoen. IenW heeft bewust geen afvaarten in de avond en nacht voorgeschreven. Dit houdt verband met de veiligheid en haalbaarheid, maar ook voor het behoud van de natuur.
25	Openbare consultatie	In het PvE wordt aangegeven hoeveel veerboten er dagelijks moeten varen naar Schiermonnikoog. Net zo belangrijk is aan te geven hoeveel veerboten maximaal mogen varen naar Schiermonnikoog. Voor Schiermonnikoog is het nodig om in het PvE op te nemen dat er minimaal 5 veerboten dagelijks moeten varen en dat er maximaal 7.000 personen op één dag mogen worden vervoerd.	IenW heeft in het PvE een minimale dienstregeling opgenomen. Daarin is vastgelegd wat minimaal nodig is om aan de vervoersvraag te voldoen. IenW heeft bewust geen afvaarten in de avond en nacht voorgeschreven. Dit houdt verband met de veiligheid en haalbaarheid, maar ook voor het behoud van de natuur.
26	Openbare consultatie	De uren die de veerboten moeten varen zijn vastgelegd in het PvE. Net zo belangrijk is de tijd dat er niet gevaren mag worden,	IenW heeft in het PvE een minimale dienstregeling opgenomen. Daarin is vastgelegd wat minimaal nodig is om aan de vervoersvraag te voldoen. IenW heeft bewust geen afvaarten in de avond en nacht voorgeschreven. Dit houdt verband met de veiligheid en haalbaarheid, maar ook voor het behoud van de natuur.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
27	Openbare consultatie	Mijn voorstel is om in de bijlage B3 concreter te zijn en op te nemen: De Concessiehouder zorgt in dit kader ervoor dat de eerste afvaart vanuit Schiermonnikoog richting Lauwersoog op werkdagen nooit eerder dan 7.00 uur en niet later dan 7:30 uur vertrekt en dat de laatste afvaart van Lauwersoog richting Schiermonnikoog op werkdagen nooit eerder dan 18:30 en niet later als 19.30 uur vertrekt vanaf het vasteland.	In het PvE is een minimale dienstregeling opgenomen voor het hele jaar rond. De Concessiehouder biedt een minimum aantal dagelijkse afvaarten per verbinding, richting en type dienst (Reguliere dienst en Sneldienst). De Concessiehouder zorgt in dit kader ervoor dat de eerste afvaart van de Reguliere dienst vanaf elk eiland naar het vasteland op werkdagen uiterlijk om 7:00 uur vertrekt of, indien deze vertrektijd na 7:00 uur is, niet later dan de vertrektijd van de eerste Afvaart volgens de Dienstregeling 2025 vertrekt. Daarnaast geldt voor de laatste Afvaart van het vasteland naar elk eiland, zijnde een Afvaart van de Reguliere dienst of een Afvaart van de Sneldienst, dat die op alle dagen niet eerder dan 19:30 uur vertrekt, met dien verstande dat de laatste Afvaart van de Reguliere dienst van het vasteland naar elk eiland niet eerder dan 18:00 uur vertrekt. Dit zijn generieke tijdstippen die gelden voor alle eilanden. De Concessiehouder houdt bij het bepalen van het eerste en laatste vertrektijdstip rekening met bijzondere doelgroepen, waaronder onder andere eilandbewoners, scholieren, studenten en forenzen.
28	Openbare consultatie	Vakanties op de eilanden zijn soms anders, houdt hier rekening mee.	IenW heeft een minimale dienstregeling voor het hele jaar rond opgenomen, dus ook in de schoolvakanties. Het is aan de concessiehouder om bij het bepalen van de dienstregeling rekening te houden met bijzondere doelgroepen, waaronder scholieren, studenten, forenzen en eilandbewoners.
29	Openbare consultatie	De bereikbaarheid van de eilanden dient gewaarborgd te worden. Dit houdt in dat er voldoende afvaarten gerealiseerd dienen te worden. Zeker op piekmomenten en in het hoogseizoen om eilanders en toeristen te vervoeren. Ook voor familiebezoeken is dit van belang, elkaar kunnen bezoeken moet in stand blijven.	IenW erkent dit aandachtspunt. Met de minimale dienstregeling wordt een dienstverlening geborgd die aan de minimale vervoersvraag kan voldoen. Daarnaast bevat het PvE bepalingen om op te schalen als de vervoersvraag op drukke momenten daarom vraagt.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
30	Openbare consultatie	Voor de Waddeneilanden hebben wij een voorkeur dat er tenminste een aankomst is tot 23.00 uur in de avond op de Waddeneilanden en een laatste vertrek vanaf de Waddeneilanden om 22.00 uur zeker in het toeristisch hoogseizoen (mei t/m september).	In het PvE is een minimale dienstregeling opgenomen. Hierbij schrijft IenW een minimaal voorzieningenniveau voor dat aansluit bij het huidige niveau. Dit betekent dat er geen vervoer laat in de avond/nacht is voorgeschreven, in de huidige concessies is dit nu ook niet voorzien. Ook is dit niet voorgeschreven omwille van de veiligheid, haalbaarheid/kosten voor rederij en het behoud van de natuur. Het is aan de concessiehouder om bij het bepalen van de dienstregeling rekening te houden met de behoeften van verschillende doelgroepen, waaronder eilandbewoners.
31	Openbare consultatie	Specifiek voor Ameland kan er wellicht in de dienstregeling een knip worden gemaakt tussen goederen- en personenvervoer, zeker als er zich plotseling problemen voordoen met bijvoorbeeld de diepgang van de vaargeul. Hierbij zou de dienstregeling van goederen kunnen worden afgestemd op het tij. Voor personenvervoer (met sneldienst) ontstaat dan een bredere beschikbaarheid in het seizoen/vakanties, waardoor bereikbaarheid wordt geoptimaliseerd. Dit heeft meerwaarde voor zowel de eilandergemeenschap als het toerisme.	In de MIRT-verkenning naar de vaargeul Ameland wordt breed naar de voor en nadelen van opties gekeken en zullen deze opties afgewogen worden.
32	Openbare consultatie	Vanaf 2028 kan nieuwe natuurwetgeving zorgen voor extra beperkingen op vaarroutes of afvaarten. Bijvoorbeeld als baggeren niet meer mag zoals nu. Dat probleem wordt nu doorgeschoven naar "latere procedures". Maar als het straks niet meer kan, kunnen wij niet met dezelfde frequentie blijven varen. Onze bereikbaarheid komt dan serieus in gevaar, net als in de zomer van 2023 toen alle extra afvaarten werden gecancelled.	Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kan IenW niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. IenW kan in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2035 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen. Mocht de omvang van de vaargeulen na 2035 wijzigen, geldt hiervoor het proces rondom majeure ontwikkelingen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
33	Openbare consultatie	Voor bereikbaarheid vragen wij u aan te dringen op het uitbreiden van de minimale dienstregeling in de avonduren. Er zou tenminste een aankomst moeten zijn rond 23 uur in de avond op de Waddeneilanden en een laatste vertrek rond 22.00 uur zeker in het toeristisch hoogseizoen (mei t/m september)	In het PvE is een minimale dienstregeling opgenomen. Hierbij schrijft IenW een minimaal voorzieningenniveau voor dat aansluit bij het huidige niveau. Dit betekent dat er geen vervoer laat in de avond/nacht is voorgeschreven, in de huidige concessies is dit nu ook niet voorzien. Ook is dit niet voorgeschreven omwille van de veiligheid, haalbaarheid/kosten voor rederij en het behoud van de natuur. Het is aan de concessiehouder om bij het bepalen van de dienstregeling rekening te houden met de behoeften van verschillende doelgroepen, waaronder eilandbewoners. Daarnaast kunnen Watertaxi ondernemers inspringen op de vraag naar vervoer in de nacht. Watertaxi's vallen buiten de scope van de concessies, afspraken hieromtrent worden separaat gemaakt.
34	Openbare consultatie	Blijkens de officiële publicaties is de hoofddoelstelling van de concessieverlening het personenvervoer tussen het vasteland en de Waddeneilanden in stand te houden op zo'n manier dat deze verbindingen voor eilandbewoners en bezoekers toereikend zijn. Wij willen hierbij opmerken dat het bezoekersaantal, maar ook het aantal inwoners, de laatste jaren is gestegen. Ameland is een eiland waar veel evenementen worden georganiseerd. Met de huidige veerdienst is het vaak al niet mogelijk voor alle gegadigden om op bepaalde dagen en/of in de vakantieperiodes de auto mee te nemen op het veer. Sommige toeristen besluiten daarom zelfs al elders een vakantie te boeken.	Omdat het aantal toekomstige reizigers zich moeilijk laat voorspellen, zal de concessiehouder jaarlijks in haar vervoerplan ingaan op de verwachte ontwikkeling van de vervoervraag en hoe haar dienstverlening daarbij aansluit.
35	Openbare consultatie	Latere afvaarten in het hoogseizoen en weekenden; door extra afvaarten toe te voegen kan de drukte op de boot beter worden verspreid en blijft er meer mogelijkheid om op de reguliere afvaarten vrachtvervoer mee te nemen	Naar aanleiding van de consultatie bevat de minimale dienstregeling nu meer flexibiliteit, met als doel om de concessiehouder in staat te stellen om de dienstregeling te optimaliseren en beter af te stemmen op de vervoersvraag.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
36	Openbare consultatie	Wij willen dat er overleg komt tussen de veerbootrederij en de RSG Simon Vestdijk zodat de lesroosters en de vertrektijden van de boot beter op elkaar aansluiten.	In het jaarlijkse vervoerplanproces stelt de concessiehouder de dienstregeling voor het jaar erna op. Onderdeel hiervan is ook een visie op het vervoeraanbod en op reizigers gerichte dienstverlening. In het PvE is aangegeven dat de concessiehouder bij het bepalen van het tijdstip van de eerste en laatste afvaart in het bijzonder rekening wordt gehouden met doelgroepen, zoals eilandbewoners, scholieren, studenten en forenzen. In hoofdstuk 1 van het PvE is dit geëxpliciteerd.
37	Openbare consultatie	a) Tabel B03 herschrijven zodat deze meer recht doet aan de levensaderfunctie van de verbinding tussen de eilanden en de wal. b) in de gunningscommissie lokale vertegenwoordigers plaatsen die de voorgestelde dienstregelingen kunnen toetsen aan het wonen, werken en leven op een eiland (de levensaderfunctie)	De dienstregeling van 2025 dient als referentie voor de minimale dienstregeling in het PvE. Naar aanleiding van de consultatie bevat de minimale dienstregeling nu meer flexibiliteit, met als doel om de concessiehouder in staat te stellen om de dienstregeling te optimaliseren en beter af te stemmen op de vervoersvraag.
38	Openbare consultatie	Eis 1.1.4 herschrijven waarbij de concessieverlener de capaciteit en de snelheid voorschrijft en dat de concessiehouder daar een passend schip/dienstverlening bij zoekt	IenW schrijft in het PvE geen specifieke snelheid voor vanwege veiligheidsredenen; de verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de concessiehouder. Wel heeft IenW in het PvE de minimale capaciteit van de vloot opgenomen.
39	Openbare consultatie	Voorstel: Zowel op de eilanden als aan de wal wacht het aansluitend OV maximaal X minuten wanneer de boot iets later aankomt als gepland	De concessie legt de afspraken vast tussen de concessieverlener en concessiehouder. De bus- en treinconcessieverleners zijn de provincie Fryslân en het OV bureau Groningen Drenthe. De eisen hieromtrent aan reder zijn opgenomen in eis 2.4, deze eis en eis 1.2 zijn opgesteld in overleg met de concessieverleners van het aansluitend openbaar vervoer.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
40	Openbare consultatie	Voorstel: a) Benoem de decentrale overheden en consumentenorganisatie en publiceer hun namen en contactgegevens (inclusief huishoudelijke reglementen en zittingsdata) op de website van de concessiehouder. b) Op de onderdelen als dienstverlening en dienstregeling moet zeggenschap zijn door decentrale overheden en consumentenorganisaties. (Zie hierbij ook opmerking 6 van de paragraaf algemene reactie van deze zienswijze)	De decentrale overheden en consumentenorganisaties, dit zijn de deelnemers aan het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren' zoals beschreven in hoofdstuk 14, hebben inspraak in de dienstregeling middels het vervoerplan en de vervoerplancycclus op de dienstregeling. Dit is een zwaarwegend adviesrecht in de vorm van comply or explain-principe. Bij het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen worden deze partijen geïnformeerd en bij een wijziging van de concessie als gevolg van een majeure ontwikkeling krijgen deze partijen nu ook een adviesrecht in het concessiebesluit. Bij (tussentijdse) wijzigingen worden zij tegelijkertijd met de concessieverlener geïnformeerd. In de begrippenlijst is opgenomen om welke decentrale overheden het gaat. Om privacy redenen deelt IenW geen contactgegevens.
41	Openbare consultatie	Voorstel: Naast het jaarlijks overleg met OV organiseert de concessiehouder ook jaarlijks een overleg met Scholen Gemeenschap Simon Vestdijk in Harlingen om aansluiting van de lesroosters en de boottijden te optimaliseren	In het PvE is een minimale dienstregeling opgenomen. Hierbij schrijft IenW een minimaal voorzieningenniveau voor dat aansluit bij het huidige niveau. Met vervoerders van aangrenzende concessies vindt afstemming over de dienstregeling plaats. Ook adviseren consumentenorganisaties en decentrale overheden over de dienstregeling. Scholengemeenschappen kunnen via deze weg input aanleveren. IenW heeft geen separaat overleg tussen de concessiehouder en scholengemeenschappen in het PvE verplicht. Het is aan de concessiehouder om bij het bepalen van de dienstregeling rekening te houden met de behoeften van verschillende doelgroepen, waaronder scholieren.
42	Openbare consultatie	Voorstel: De Concessiehouder informeert Eilandbewoners en andere potentiële Reizigers ten minste 4 maanden voor de ingangsdatum via de Relevante Communicatiekanalen over de Dienstregeling voor het volgende jaar.	IenW kan deze wens niet overnemen. De gestelde termijn van een maand sluit aan bij hoe dat in het reguliere openbaar vervoer is geregeld (onder meer de concessie voor het hoofdrailnet).

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
43	Openbare consultatie	Het Ministerie benadrukt in het Ontwerp Programma van Eisen op diverse plaatsen de ketenreis. Dat geeft de indruk dat het merendeel van de reizigers van aansluitend vervoer gebruik maakt. Het merendeel van de reizigers komt met eigen vervoer en niet met het ov.	Voor de reizigers die met het openbaar vervoer naar de Friese Waddenveren wil IenW in het PvE zorgen voor een goede aansluiting.
44	Openbare consultatie	1.2.1 Hoe kan de concessiehouder de ketenreis voor de reiziger zo goed mogelijk laten verlopen als hij slechts zijn eigen deel in die ketenreis kan beheersen en de reiziger in Harlingen van de trein over de openbare weg moet om de terminal te bereiken en omgekeerd. De formulering is onduidelijk	Voor een goede ketenreis kan niet één partij aanspreekbaar zijn. Hiervoor is goed overleg nodig tussen verschillende vervoerders. In het PvE is het proces tot dit gesprek geborgd.
45	Openbare consultatie	1.2.4 a Overlegstructuur vaststellen met ov-bedrijven. Bureaucratie. Reder heeft gemakkelijk contact met één of twee ov-bedrijven die relevant zin. Deze regel is overbodig. Dit zijn regels voor ov-bedrijven elders in het land. Schrappen	Voor de reizigers die met het openbaar vervoer naar de Friese Waddenveren wil IenW in het PvE zorgen voor een goede aansluiting.
46	Openbare consultatie	1.2.4 b wat voor zin heeft het de reder te verplichten deel te nemen aan de deelname Noordelijk dienstregelingenoverleg openbaar vervoer, als hij al zijn contacten heeft met de ov-vervoerders in zijn betrokken havens. Dat zijn er één of twee. Bureaucratie, Overbodig, schrappen	Deze eis is toegevoegd in overleg met de concessieverleners van aangrenzende concessies om gezamenlijk tot een zo goed mogelijk ketenreis te komen als het om aansluitend openbaar vervoer gaat.
47	Openbare consultatie	1.2.4 d Procedure vaststellen voor uitval of bij vertragingen in de ketenreis. Overbodig. Schrappen	Voor de reizigers die met het openbaar vervoer naar de Friese Waddenveren wil IenW in het PvE zorgen voor een goede aansluiting.
48	Openbare consultatie	1.3.2 b visie op een op reizigers gerichte dienstverlening, wat is de zin hiervan? Schrappen	Het doel hiervan is zodat de concessiehouder duidelijk maakt hoe hij de dienstverlening in wil richten, zodat de deelnemers aan het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren' hier advies over uit kunnen brengen.
49	Openbare consultatie	1.3.2 f Beschrijving door concessiehouder afstemming dienstregeling bij groot onderhoud van de schepen. Waarom, de reder voert de dienstregeling gewoon uit met een ander schip. Overbodig, schrappen	Deze eis zorgt voor duidelijke afstemming en communicatie tijdens groot onderhoud, ook als een ander schip wordt ingezet. Dit bevordert voorspelbaarheid voor reizigers en betrokkenen. Daarom wil IenW deze bepaling behouden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
50	Openbare consultatie	Voor het nieuwe PvE adviseer ik daarom expliciete eisen op te nemen voor minimaal aantal afvaarten tijdens drukke perioden. Definieer piekdagen/hoogseizoen (bijv. zomervakantie, feestdagen, weekends met evenementen) en stel een minimumdienstregeling vast voor deze dagen. Hierbij kan aangesloten worden bij adviezen die eerder door de gemeente zijn gedaan: Ameland heeft de afgelopen jaren consequent gepleit voor een dienstregeling met een 75-minutenfrequentie, wat neerkomt op ten minste 11 afvaarten op drukke dagen. Dit zou een betrouwbare basis vormen. Het PvE kan eisen dat de concessiehouder tijdens hoogseizoen niet onder een bepaald aantal vaarten per dag mag zakken, behoudens overmacht.	In de bijlage Minimale Dienstregeling van het PvE is reeds vastgelegd dat de concessiehouder op drukke dagen minimaal een bepaald aantal afvaarten moet kunnen aanbieden dat voldoet aan de vraag naar passagiers- en/of gemotoriseerd vervoer.
51	Openbare consultatie	Bovendien beveel ik een flexibele inzet aan: de rederij moet extra afvaarten kunnen toevoegen wanneer de vraag hoger uitvalt dan voorzien. Dit vereist voldoende reserve-personeel en -materieel. In de huidige concessie is het al gebruikelijk dat bij extreme drukte extra boten of ritten worden ingezet; deze praktijk zou als harde eis vastgelegd moeten worden. Denk aan formuleringen als: "De concessiehouder verzorgt op piekdagen voldoende capaciteit. Indien de geboekte vraag >90% van de capaciteit van de reguliere dienstregeling bedraagt, wordt een extra afvaart ingepland (extra boot) binnen x uur." Dergelijke eisen voorkomen dat grote groepen toeristen stranden of te lang moeten wachten. Betrouwbaarheid is hier het sleutelwoord – reizigers moeten erop kunnen vertrouwen dat ze op de geplande dag het eiland op of af kunnen.	Een dergelijke eis is om die reden in het PvE opgenomen. Zie daarvoor eis 2.1.12.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
52	Openbare consultatie	Tegelijk dient men ook te borgen dat de eerste en laatste overtocht van de dag toereikend zijn. Ik adviseer om in het PvE vast te leggen dat iedere reiziger die tijdig (volgens de voorwaarden) in de rij staat voor de laatste afvaart, dezelfde dag nog overgezet wordt – desnoods met een extra late afvaart indien de reguliere laatste boot vol is. Dit garandeert dat toeristen niet ongewild een extra nacht op de wal moeten doorbrengen of hun vakantie met een dag moeten verkorten.	De dienstregeling van 2025 dient als referentie voor de minimale dienstregeling in het PvE. Hierbij zijn ook de begin- en eindtijd van de afvaarten vastgelegd. De verwachting is dat dit voldoende is op basis van de verwachte vervoersvraag. Als dat niet zo is, geldt voor de concessiehouder om een passende dienstregeling in te richten voor de actuele vervoersvraag.
53	Openbare consultatie	Ook moet de dienstregeling tijdig gecommuniceerd en stabiel zijn, juist op drukke momenten. Het PvE zou daarom eisen moeten bevatten over voorafgaande goedkeuring en communicatie bij dienstregelingswijzigingen, met speciale aandacht voor afstemming met openbaar vervoer.	De wensen omtrent voorafgaande goedkeuring en communicatie bij wijzigingen in de dienstregeling zijn reeds opgenomen in eisen 1.4.8 en 1.4.10. Daarnaast bevat het PvE in hoofdstuk 1.2 ook eisen met betrekking tot de afstemming met het aansluitende openbaar vervoer.
54	Openbare consultatie	Jaarrond een adequaat aanbod van afvaarten zorgt dat Ameland ook in het voor- en naseizoen goed bereikbaar is voor toeristen, wat spreiding bevordert. Ik raad aan dit verhoogde aantal afvaarten als minimumnorm vast te leggen, zodat een toekomstig concessiehouder hier niet onder kan zakken.	In het PvE is een minimale dienstregeling opgenomen. Hierbij schrijft IenW een minimum voorzieningenniveau voor dat aansluit bij het huidige niveau.
55	Openbare consultatie	Efficiëntie betekent ook: minimale doorlooptijd van haven tot camping. Dat impliceert goede doorstroming bij het op- en afrijden van de boot, duidelijke bewegwijzering (bijvoorbeeld aparte wachtrijen voor voertuigen met reservering vs. stand-by), en afgestemde aankomsttijden.	Deze suggestie vindt IenW niet passend als eis in het PvE, omdat IenW dit ziet als een operationele afweging voor de concessiehouder. Wel is er reeds een eis opgenomen in het PvE over duidelijke en goed zichtbare markeringen van de ruimtes voor auto's op de reguliere veerdienst.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
56	Openbare consultatie	De moderne toerist verwacht steeds meer flexibiliteit en maatwerk. Een trend is bijvoorbeeld korte verblijfsjes en weekendtrips naar de eilanden, waarbij mensen later op vrijdagavond heen willen of juist op zondagavond terug. Het PvE moet de behoefte aan ruimere en flexibelere reistijden onderkennen en daarop eisen formuleren. Allereerst is een ruimere operating window gewenst. Momenteel vaart de veerboot op de meeste dagen tussen grofweg 7:00 en 20:00 uur. In het hoogseizoen is dat redelijk, maar het beperkt bijvoorbeeld mogelijkheden voor dagtoeristen of late aankomers. Ik wil graag adviseren om te onderzoeken of in drukke perioden de eerste boot eerder en de laatste boot later zou kunnen. Bijvoorbeeld een extra vroege afvaart (6:00 uur uit Ameland, 7:15 uur uit Holwerd) op bepaalde dagen – iets dergelijks is al op zaterdagen ingevoerd in het zomerseizoen. Ook een late retour (bijv. 21:00 uur) zou toeristen meer flexibiliteit geven, zodat zij een volle dag kunnen benutten. Het PvE zou minimaal moeten eisen dat de mogelijkheid tot een latere laatste boot bij speciale gelegenheden of hoge vraag aanwezig is. Ten tweede moet de frequentie zich kunnen aanpassen. Waar ik eerder al noemde dat extra afvaarten bij grote drukte verplicht zouden moeten zijn, geldt flexibiliteit ook de andere kant op: in zeer rustige uren/dagen zou men met kleinere eenheden of minder varen kunnen volstaan, mits aan de minimum eisen voldaan is. Dit kan kostenefficiënt zijn en energie besparen, terwijl bij plotselinge pieken (bijv. mooi weer in het weekend) snel opgeschaald kan worden. Denk bijvoorbeeld aan een oproepbaar reserveschip of bemanning in standby.	In het PvE is een minimale dienstregeling opgenomen. Hierbij schrijft IenW een minimaal voorzieningenniveau voor dat aansluit bij het huidige niveau. Dit betekent dat er geen vervoer laat in de avond/nacht is voorgeschreven. In de huidige concessies is dit nu ook niet zo. Ook is dit niet voorgeschreven omwille van de veiligheid, haalbaarheid/kosten voor rederij en het behoud van de natuur. Het is aan de concessiehouder om bij het bepalen van de dienstregeling rekening te houden met de behoeften van verschillende doelgroepen en afhankelijk hiervan bijvoorbeeld vroegere en/of latere afvaarten aan te bieden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
57	Openbare consultatie	Een andere vorm van flexibiliteit is het aanbieden van sneldiensten naast reguliere veerdiensten. Wagenborg Passagiersdiensten hanteert nu al een sneldienst (ca. 20 minuten vaartijd) voor voetgangers die 7 keer per dag voer in 2023. Het PvE kan eisen dat deze sneldienst behouden blijft en zelfs uitgebreid bij toenemende vraag, zodat reizigers zonder voertuig sneller over kunnen. Dit komt tegemoet aan toeristen die liever minder reistijd kwijt zijn. Flexibel inspelen op bezetting zou ook kunnen betekenen: inzet van kleinere veerboten in daluren en grotere in piekuren (als de concessiehouder diverse scheepstypen heeft), of integratie van reserveringssysteem met realtime aanpassingen (bijvoorbeeld een bijna volgeboekte middagboot -> automatisch een extra boot later die middag openstellen).	De sneldienst maakt reeds onderdeel uit van de dienstregeling zoals opgenomen in PvE. Hierin zijn ook het minimum aantal afvaarten met de sneldienst aangegeven.
58	Openbare consultatie	Belangrijk is ook de afstemming met andere modaliteiten. Flexibiliteit in reistijd moet hand in hand gaan met goede aansluiting op trein- en busdiensten. In 2023 bleek dat onverwachte wijzigingen tot knelpunten leidden, bijvoorbeeld bussen die niet aansloten. Het PvE zou de eis kunnen bevatten dat de dienstregeling jaarlijks in overleg met OV-partijen wordt vastgesteld, zodat bootaansluitingen optimaal zijn.	In het PvE is nu toegevoegd dat over eis 1.2.4 ook afstemming plaats moet vinden.
59	Openbare consultatie	Mogelijk komen er in de komende 15 jaar nog andere mobiliteitstrends, zoals deelmobiliteit (deelauto's of -scooters op het eiland) of nieuwe voertuigtypen. Het PvE zou daarom enige adaptiviteit moeten bevatten: bijvoorbeeld een bepaling dat de concessiehouder periodiek rapporteert over nieuwe ontwikkelingen in vervoer en samen met de opdrachtgever bekijkt of aanpassingen nodig zijn. Zo kan men inspelen op bijvoorbeeld autonoom vervoer in de haven, of grote aantallen elektrische strandbuggy's, etc., mocht dat opkomen.	In het PvE wordt de concessiehouder reeds gevraagd een vervoerplan op te stellen waarin hij zijn visie geeft op het vervoeraanbod voor de komende vijf jaar (rekening houdend met de verwachte ontwikkelingen in de vervoervraag) en aandacht besteedt aan reizigersgerichte dienstverlening, waarbij de rederij de volledige ketenreis van deur tot deur centraal stelt. Daarnaast bevat het vervoerplan de voorgestelde dienstregeling voor het komende jaar, voorzien van een toelichting op eventuele wijzigingen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
60	Openbare consultatie	Nadere eis: Gedurende het gehele jaar een (tussen)boot voor auto's vanaf Holwerd in de tijdspanne van 17.15 uur tot 19.45 uur; bijv. om 18.30 uur.	Naar aanleiding van de consultatie bevat de minimale dienstregeling nu meer flexibiliteit, met als doel om de concessiehouder in staat te stellen om de dienstregeling te optimaliseren en beter af te stemmen op de vervoersvraag.
61	Openbare consultatie	Wij adviseren voor de start van de biedingenfase zoveel mogelijk duidelijkheid te creëren over het mobiliteitsbeleid op de eilanden (invoering autoluw). Wij adviseren indien deze duidelijkheid er niet of onvoldoende is een substantiële afname van het aantal auto overzetters als gevolg van gewijzigd mobiliteitsbeleid expliciet uit te sluiten als majeure ontwikkeling zoals bedoeld in eis 1.1.3. Dit betekent dat om deze reden de dienstregeling niet mag worden versoberd. Wij adviseren als alternatief een bepaling op te nemen volgens welke formule IenW in deze situatie de concessiehouder financieel compenseert op basis van de daadwerkelijk afgenomen vervoersvraag als gevolg van gewijzigd mobiliteitsbeleid en welk deel van deze afname behoort bij het gezonde bedrijfsrisico dat de concessiehouder zelf dient te nemen.	Een substantiële afname van de vervoersvraag, bijvoorbeeld als gevolg van wijzigingen in het mobiliteitsbeleid van een eiland, zoals de invoering van autoluwbeleid, valt onder de procesafspraken rondom majeure ontwikkelingen. In dit kader kunnen geen financiële toezeggingen worden gedaan.
62	Openbare consultatie	Eis dat alle eilanden jaarrond vanaf het vaste land nog bereikbaar zijn met een verbinding na 21:30 uur in plaats van de eis dat deze verbinding na 19 uur dient te vertrekken en dat bij voorkeur jaarrond maar in ieder geval van april t/m september en in weekenden vanaf alle eilanden ook na 21:30 uur kan worden vertrokken. Voor de laatste verbinding heeft uitvoering met een sneldienst de voorkeur.	In het PvE is een minimale dienstregeling opgenomen. Hierbij schrijft IenW een minimaal voorzieningenniveau voor dat aansluit bij het huidige niveau. Dit betekent dat er geen vervoer laat in de avond/nacht is voorgeschreven, in de huidige concessies is dit nu ook niet voorzien. Ook is dit niet voorgeschreven omwille van de veiligheid, haalbaarheid/kosten voor rederij en het behoud van de natuur. Het is aan de concessiehouder om bij het bepalen van de dienstregeling rekening te houden met de behoeften van verschillende doelgroepen en afhankelijk hiervan bijvoorbeeld vroegere en/of latere afvaarten aan te bieden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
63	Openbare consultatie	Doe een marktanalyse naar de mogelijkheid het aanbod aan de reiziger te verbeteren door meer sneldiensten (frequentie + meer zitplaatsen per afvaart) te eisen in de concessies en in hoeverre invoering van autoluw beleid hierop van invloed is. Pas hierop de eisen van de concessie aan. Verhoog sowieso het minimale aantal afvaarten voor de sneldiensten, bij voorkeur op elke verbinding dagelijks jaarrond, maar in ieder geval door in totaal per verbinding meer sneldiensten per jaar te vragen.	Naar aanleiding van de consultatie is er meer flexibiliteit opgenomen in de minimale dienstregeling, met als doel de concessiehouder ruimte te bieden om de dienstregeling te optimaliseren en beter af te stemmen op de vervoersvraag. Indien sprake is van wijzigingen in het mobiliteitsbeleid van een eiland, zoals de invoering van autoluwbeleid, zijn de procesafspraken met betrekking tot majeure ontwikkelingen van toepassing.
64	Openbare consultatie	Eis voor de sneldiensten een stabiel bedieningspatroon het hele jaar door met dezelfde vertrektijden die ook optimaal zijn voor forenzen. Dit kan door het minimale aantal afvaarten voor sneldiensten te verhogen. Idealiter zien wij per richting 7 tot 8 sneldiensten per dag die elke 2 uur varen.	Mede naar aanleiding van deze reactie is in de minimale dienstregeling opgenomen dat de concessiehouder, per verbinding en type dienst, zorgt voor een gelijkmatige verdeling van Afvaarten over de dag.
65	Openbare consultatie	Rond de minimale frequenties per dag/jaar per richting in bijlage B3 af naar boven zodat de aantallen per richting gelijk zijn.	Naar aanleiding van de consultatie zijn de minimum aantallen jaarlijkse afvaarten in het PvE samengevoegd tot één totaal voor beide richtingen, uitgesplitst naar type dienst. Het minimum aantal dagelijkse afvaarten geldt dus per verbinding.
66	Openbare consultatie	Wij adviseren in de minimale dienstregeling voor Vlieland per dag ook enkele sneldiensten op te nemen en op jaarniveau tenminste 1100 afvaarten per richting voor een sneldienst van/naar Vlieland te eisen.	In de minimale dienstregeling is voor de verbinding van en naar Vlieland geen sneldienst opgenomen. De minimale dienstregeling is gebaseerd op het huidige voorzieningenniveau. Hierbij wordt wel voor de sneldienst een minimum aantal jaarlijkse afvaarten opgenomen. Daarnaast bevat de minimale dienstregeling nu meer flexibiliteit, met als doel om de concessiehouder in staat te stellen om de dienstregeling te optimaliseren en beter af te stemmen op de vervoersvraag.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
67	Openbare consultatie	Wij adviseren in het ontwerp-PvE ook de verplichting voor interinsulair vervoer tussen Vlieland en Terschelling op te nemen in weekenden (maart t/m oktober) en in het zomerseizoen op alle dagen (juni t/m augustus) en als u dit niet overneemt tenminste de huidige dienstregeling in de zomer op te nemen als minimum. Wij adviseren verder te onderzoeken of middels de gunningcriteria een prikkel kan worden opgenomen voor het verder uitbreiden van het interinsulaire vervoer.	Het 52 weken per jaar laten varen van de scholierenboot is operationeel niet haalbaar, omdat er dan geen ruimte is om het schip voor onderhoud uit de vaart te halen. Doorvaren in de schoolvakanties is daarom alleen haalbaar als er een tweede schip voor wordt aangeschaft. Dat brengt (te) hoge kosten met zich mee voor de zeer beperkte vervoersvraag in de schoolvakanties.
68	Openbare consultatie	Wij adviseren voor de wijziging van de dienstregeling aan te sluiten bij de wijzigingsdata van het overige openbaar vervoer en daarom eis 1.4.3 aan te passen.	In tegenstelling tot het openbaar vervoer heeft de veerdienst een reserveringssysteem. Het is de wens van reizigers om in het huidige jaar ook al de eerste dagen van januari te kunnen reserveren in verband met de kerstvakantie. Om bij die wens aan te sluiten heeft IenW ervoor gekozen dat de nieuwe dienstregeling in werking treedt op de eerste dinsdag na afloop van de kerstvakantie van het voortgezet onderwijs in de regio Noord .
69	Openbare consultatie	Wij adviseren ook bij een tussentijdse wijziging van de dienstregeling een adviesrecht op te nemen voor Consumentenorganisaties en Decentrale overheden. Dit kan zo nodig via een spoedprocedure of door een advies achteraf waarbij de dienstregeling naar aanleiding van het advies alsnog kan worden aangepast.	Bij het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen worden decentrale overheden en deelnemers aan het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren' zoals genoemd in hoofdstuk 14 geïnformeerd en bij een wijziging van de concessie als gevolg van een majeure ontwikkeling krijgen deze partijen nu ook een adviesrecht in het concessiebesluit. Bij (tussentijdse) wijzigingen worden deze partijen tegelijkertijd met de concessieverlener geïnformeerd.
70	Openbare consultatie	Wij adviseren in de gevallen genoemd in eis 1.4.7 onder a en c wel de Concessieverlener instemmingsrecht te geven en de Consumentenorganisaties en Decentrale Overheden adviesrecht. Concreet kan daarmee 1.4.7 sub a vervallen.	Bij het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen worden decentrale overheden en deelnemers aan het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren' zoals genoemd in hoofdstuk 14 geïnformeerd en bij een wijziging van de concessie als gevolg van een majeure ontwikkeling krijgen deze partijen nu ook een adviesrecht in het concessiebesluit. Bij (tussentijdse) wijzigingen worden deze partijen tegelijkertijd met de concessieverlener geïnformeerd.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
71	Openbare consultatie	Wij adviseren met de provincie te verkennen of het mogelijk is om in de havens aan de vaste wal en bij voorkeur ook op de eilanden zowel een busaansluiting te bieden op elke afvaart van de reguliere veerdienst als op elke afvaart van de sneldienst.	Het PvE bevat afspraken tussen IenW als concessieverlener en de reder als concessiehouder. IenW deelt de wens voor goede aansluitingen met het openbaar vervoer. Dit kan IenW niet eenzijdig van de concessiehouder eisen, maar dit vergt afstemming met andere vervoerders. In het PvE is deze afstemming geborgd.
72	Openbare consultatie	Wij adviseren de overstaptijd van bussen op de sneldiensten en van de schepen op bussen te beperken tot de noodzakelijke overstaptijd onder voorwaarde van een goede wachttijdregeling in de concessies zodat bootreizigers weten dat de bus op hen wacht. Wij adviseren afspraken te maken dat de wachttijdregeling in alle situaties gaat gelden dus ook voor de sneldiensten met minder zitplaatsen.	Deze eis is afgestemd met de concessieverleners van het aansluitend openbaar vervoer. Het afsprakenkader is opgesteld voor goede communicatie, ook richting de reizigers.
73	Openbare consultatie	Latere afvaarten in het hoogseizoen en weekenden; door extra afvaarten toe te voegen kan de drukte op de boot beter worden verspreid en blijft er meer mogelijkheid om op de reguliere afvaarten vrachtvervoer mee te nemen.	In het PvE is een minimale dienstregeling opgenomen. Hierbij schrijft IenW een minimaal voorzieningenniveau voor dat aansluit bij het huidige niveau. Dit betekent dat er geen vervoer laat in de avond/nacht is voorgeschreven, in de huidige concessies is dit nu ook niet voorzien. Ook is dit niet voorgeschreven omwille van de veiligheid, haalbaarheid/kosten voor rederij en het behoud van de natuur. Het is aan de concessiehouder om bij het bepalen van de dienstregeling rekening te houden met de behoeften van verschillende doelgroepen, waaronder eilandbewoners. Daarnaast kunnen Watertaxi ondernemers inspringen op de vraag naar vervoer in de nacht. Watertaxi's vallen buiten de scope van de concessies, afspraken hieromtrent worden separaat gemaakt.
74	Openbare consultatie	Het interinsulair vervoer dient ook buiten de schoolvakanties om plaats te vinden. Het stoppen ervan heeft direct gevolgen voor de eilanden (Vlieland en Terschelling) immers ook medewerkers van gemeenten, zorgaanbieders e.d. maken gebruik van deze regeling. Is de inzet van Watertaxi's in het donker overwogen?	Het interinsulaire vervoer tussen Vlieland en Terschelling is opgenomen in het PvE. Watertaxi's vallen buiten de scope van de concessie. Wel kunnen watertaxi's inspringen op de vraag naar vervoer in de nacht. Deze vallen buiten de scope van de concessies

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
75	Openbare consultatie	Daarnaast zou ik het erg prettig vinden als de laatste veerboot vanuit Lauwersoog naar Schiermonnikoog (op alle dagen, dus ook weekenddagen) later vertrekt dan nu het geval is (18:30uur). Op dit moment is de eis zoals die in het document 'Concept Bijlage B03 OntwerpProgramma van Eisen Minimale dienstregeling' staat: "de laatste afvaart van alle verbindingen richting het betreffende eiland op werkdagen nooit eerder dan 19:00 vertrekt vanaf het vasteland". Graag zou ik dit aangescherpt zien worden naar "de laatste afvaart de reguliere veerdienst richting het betreffende eiland op alle dagen nooit eerder dan 19:00 vertrekt vanaf het vasteland."	De eis dat de concessiehouder ervoor zorgt dat de laatste afvaart van het vasteland naar elk eiland op alle dagen niet eerder dan 19:00 uur vertrekt, is aangepast naar 19:30 in het PvE. Ook biedt de minimale dienstregeling nu meer flexibiliteit, zodat de concessiehouder de mogelijkheid heeft om de dienstregeling te optimaliseren en beter af te stemmen op de vervoersvraag.
76	Openbare consultatie	Voorstel: Zorg in het PvE voor harde garanties ten aanzien van vaartijden, frequentie en bereikbaarheid. Evalueer jaarlijks het effect op toerisme en economie in samenwerking met lokale ondernemers. Maak het herstel van vertrouwen een doel op zich binnen de nieuwe concessie	In de huidige minimale dienstregeling worden frequenties geborgd. Aanvullend zijn in het PvE vaartijden opgenomen. Daarnaast wordt jaarlijks het vervoerplanproces, met o.a. consumentenorganisaties, doorlopen. In dat proces vindt afstemming plaats over de dienstregeling van het opvolgende jaar en kan inbreng van reizigers en ondernemers worden geleverd.
77	Openbare consultatie	De huidige minimale eisen in het PvE geven onvoldoende invulling aan het belang van structurele bereikbaarheid. Het is van essentieel belang dat het bestaande afvaartniveau wettelijk geborgd wordt en dat aanvullende afvaarten tijdens drukke periodes niet als extraatje worden beschouwd, maar als integraal onderdeel van de dienstverlening. Ook de beschikbaarheid van nachtelijke overtochten dient gegarandeerd te worden. Het volledig ontbreken van nachtvervoer betekent dat het eiland in de avonduren geïsoleerd raakt. Dat is niet alleen onpraktisch, maar ook risicovol in het kader van medische zorg, logistiek en veiligheid	De huidige minimale dienstregeling is op het niveau van 2025. Daarnaast is een eis opgenomen over de regeling van de inzet van een extra afvaart. Net als in de huidige concessie is er geen vervoer laat in de avond/nacht voorgeschreven, vanwege o.a. de veiligheid, haalbaarheid/kosten voor rederij en het behoud van de natuur. Het is aan de concessiehouder om bij het bepalen van de dienstregeling rekening te houden met de behoeften van verschillende doelgroepen. Daarnaast kunnen Watertaxi ondernemers inspringen op de vraag naar vervoer in de nacht. Watertaxi's vallen buiten de scope van de concessies, afspraken hieromtrent worden separaat gemaakt.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
78	Openbare consultatie	Tarief en definitie sneldienst Er is een verschil tussen <u>snelboot</u> (het schip) en <u>sneldienst</u> (de dienstverlening). Bij een driehoeksafvaart, dus vanaf Vlieland, via Terschelling naar Harlingen (of v.v.), wordt door de huidige rederij een <u>snelboot</u> ingezet. Vanwege de extra stop op Terschelling is de totale reistijd vanaf Vlieland naar Harlingen gelijk aan de reistijd met de reguliere boot rechtstreeks. Voor de eilanders geldt daarom bij de huidige reder geen sneldiensttoeslag. Er wordt weliswaar met een <u>snelboot</u> gevaren, maar er is voor de reizigers geen tijdswinst (dus geen <u>sneldienst</u>). Ook voor niet-eilanders zou moeten gelden dat er geen toeslag op het tarief wordt berekend bij een driehoeksafvaart. Neem in het PvE op dat een toeslag op het reguliere tarief alleen gerechtvaardigd is als er voor de reizigers significante tijdswinst wordt behaald. Een <u>snelboot</u> met een omweg laten varen telt niet als een snelle overtocht (geen <u>sneldienst</u>).	IenW ziet voor deze aanvullende bepaling geen toegevoegde waarde. Als reizigers met de sneldienst geen significante tijdswinst boeken ten opzichte van de reguliere veerdienst, is de reguliere veerdienst (waar de sneldiensttoeslag uiteraard niet geldt) een logisch alternatief.
79	Openbare consultatie	Bijlage B03 Tabel: 52 keer het aantal afvaarten per week komt niet overeen met het aantal afvaarten per jaar. Is hier een rekenfout gemaakt?	Dit heeft ermee te maken dat de verschillende onderdelen van de minimale dienstregeling een andere basis hebben. Het deel m.b.t. het minimum aantal dagelijkse afvaarten gaat niet uit van alle geplande afvaarten. Het andere deel m.b.t. het minimum aantal afvaarten per concessiejaar is gebaseerd op het jaarlijks aantal afvaarten uit dienstregeling 2025, exclusief extra afvaarten en uitval.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
80	Openbare consultatie	Eén van de subdoelen is 'betrouwbaar, frequent en structureel'. In de weekenden en de zomermaanden is de vervoersvraag duidelijk hoger, maar voor de Waddenveren Oost wordt de dienstregeling in die periodes niet uitgebreid met avondboten, terwijl hier wel vraag naar is. In 2023 is het aantal boten in het hoogseizoen van 13 teruggebracht naar 11 door de langere reistijd. Ook bij de Waddenveren West is er afgeschaald ten opzichte van 2023. In de avond is onzes inziens voldoende ruimte om de boten nog een keer te laten gaan. Dit wordt nu overgelaten aan de reder om in te vullen, zonder verplichtingen.	Mede in reactie op deze inbreng is het aantal afvaarten met de reguliere dienst op de verbinding Holwert-Ameland verhoogd met 185 (3%) ten opzichte van het Ontwerp-PvE. Daarnaast is de vertrektijd van de laatste afvaart van het vasteland naar elk eiland verruimd van 19:00 uur naar 19:30 uur. Dit houdt in dat de laatste afvaart naar elk eiland voortaan niet eerder dan 19:30 zal vertrekken, waardoor er 's avonds langer doorgevaren wordt. Net als in de huidige concessie is er geen vervoer laat in de avond/nacht voorgeschreven, vanwege o.a. de veiligheid, haalbaarheid/kosten voor rederij en het behoud van de natuur. Het is aan de concessiehouder om bij het bepalen van de dienstregeling rekening te houden met de behoeften van verschillende doelgroepen. Daarnaast kunnen Watertaxi ondernemers inspringen op de vraag naar vervoer in de nacht. Watertaxi's vallen buiten de scope van de concessies.
81	Openbare consultatie	In de minimale dienstregeling (Bijlage B3 en hoofdstuk 1) wordt uitgegaan van de dienstregeling van 2025. Dit terwijl de dienstregeling van 2023 een beter uitgangspunt is voor de eilander aangezien deze uitgebreider is. In de praktijk betekent dat het in het PvE voorgestelde aantal afvaarten zelfs 50% minder is dan de daadwerkelijke afvaarten in 2023 voor de Waddenveren Oost. Dit is op geen enkele wijze onderbouwd. Ook in de Waddenveren West is er afgeschaald ten opzichte van 2023. Minder afvaarten in het weekend heeft gevolg voor bijvoorbeeld sportverenigingen, maar ook voor toeristen, die vaak zondag als vertrekdag hebben. In het weekend is het belangrijk dat er aan het einde van de dag of in de vooravond nog een extra afvaart wordt ingepland; toeristen kunnen zo later van het eiland af.	De minimale dienstregeling is gebaseerd op de dienstregeling uit referentiejaar 2025, omdat dit het meest recente jaar is en dit de meest actuele inzichten van de vervoersvraag bevat. Mede in reactie op deze inbreng is het aantal afvaarten met de reguliere dienst op de verbinding Holwert-Ameland verhoogd met 185 (3%) ten opzichte van het Ontwerp-PvE. Daarnaast bevat de minimale dienstregeling nu meer flexibiliteit, met als doel om de concessiehouder in staat te stellen om de dienstregeling te optimaliseren en beter af te stemmen op de vervoersvraag.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
82	Openbare consultatie	Daarnaast is het van belang dat interinsulair vervoer van de Waddenveren West (1.1.4) ook buiten schoolvakanties gedaan wordt; ook forenzen maken hier gebruik van. De staatssecretaris heeft dit toegezegd tijdens het Notaoverleg over het ontwerp-PvE; het is essentieel dat dit ook wordt opgenomen in het uiteindelijke PvE.	Het interinsulaire vervoer tussen Vlieland en Terschelling is opgenomen in het PvE. Het is operationeel niet haalbaar om de scholierenboot ook in de schoolvakanties te laten varen.
83	Openbare consultatie	Het PvE bevat een inspanningsverplichting voor de concessiehouder om de veerdiensten en het aansluitende OV optimaal op elkaar af te stemmen (1.2). Overleggen is echter niet voldoende; er is geen verplichting opgelegd aan beide partijen (reder en ov) om aansluitend vervoer te garanderen op de dienstregeling van de reguliere boot en de sneldienst. Daarbij komt dat bij een wisseling van een van de partijen in de (openbaar) vervoersconcessies deze verplichtingen én afspraken over moeten gaan op de nieuwe concessiehouder.	Deze eisen zijn afgestemd met de concessieverleners van het aansluitend openbaar vervoer. Hiervoor is ook het afsprakenkader opgenomen met een aantal randvoorwaarden.
84	Openbare consultatie	Tot slot missen we de verplichting om afspraken te maken in het geval van vertraging, uitval en extra afvaarten. Een passende dienstregeling is juist ook in het geval van onvoorziene omstandigheden aan de orde. Het gaat dan bijvoorbeeld om een afspraak dat de bus even wacht in geval van (beperkte) vertraging van de veerboot. In het geval van veerverbindingen op het wad zijn dit soort omstandigheden vaker aanwezig (i.v.m. weer) dan bij een normale dienstregeling voor bijvoorbeeld bus en trein. Daarop moet het omliggende OV zijn voorbereid.	Het PvE is voorzien van afspraken met betrekking tot uitval, punctualiteit en van een regeling rondom de inzet van extra afvaarten. Daarnaast bevat het PvE afspraken met aangrenzend openbaar vervoer.
85	Openbare consultatie	Garandeer een minimaal niveau van bereikbaarheid (frequentie, betrouwbaarheid) dat onafhankelijk is van toekomstige infrastructuurontwikkelingen.	De minimale bereikbaarheid is vastgelegd in de minimale dienstregeling. Indien het proces voor majeure ontwikkelingen in werking treedt, geldt dat de bereikbaarheid van Ameland geborgd moet worden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
86	Openbare consultatie	Borg het huidige én noodzakelijke afvaartniveau structureel.	In het PvE is een minimale dienstregeling opgenomen. Hierbij schrijft IenW een minimaal voorzieningenniveau voor dat aansluit bij het huidige niveau. Daarnaast is een eis opgenomen voor de inzet van extra afvaarten. Op die manier wordt geborgd dat er extra afvaarten worden ingezet indien nodig.
87	Openbare consultatie	"Op tij varen" wordt niet uitgesloten voor Ameland, wat onzekerheid schept over vaste vaartijden, essentieel voor toeristenplanning. Terwijl dit eerder als absoluut onwenselijk is bestempeld.	Varen op tij is geen onderdeel van het PvE. Varen op tij is een optie in de MIRT-verkenning en daarom is het verplicht ook deze optie te onderzoeken. In de MIRT-verkenning wordt ook gekeken naar de effecten op de bereikbaarheid. In een MIRT-verkenning moeten alle opties onderzocht worden.
88	Openbare consultatie	In het huidige PvE is er geen structurele voorziening voor nachtelijke overtochten. Dit betekent dat Ameland feitelijk 'op slot' gaat buiten de dienstregeling. Voor noodgevallen, bevoorrading, of urgente toeristenverplaatsingen is dit onwenselijk en onhoudbaar. Er dient ten minste één gegarandeerde nachtverbinding mogelijk te blijven.	In het PvE is een minimale dienstregeling opgenomen. Hierbij schrijft IenW een minimaal voorzieningenniveau voor dat aansluit bij het huidige niveau. Dit betekent dat er geen vervoer laat in de avond/nacht is voorgeschreven, in de huidige concessies is dit nu ook niet voorzien. Ook is dit niet voorgeschreven omwille van de veiligheid, haalbaarheid/kosten voor rederij en het behoud van de natuur. Het is aan de concessiehouder om bij het bepalen van de dienstregeling rekening te houden met de behoeften van verschillende doelgroepen, waaronder eilandbewoners. Daarnaast kunnen Watertaxi ondernemers inspringen op de vraag naar vervoer in de nacht. Watertaxi's vallen buiten de scope van de concessies.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
89	Openbare consultatie	Breid de minimale dienstregeling uit met ruimere vertrek- en aankomsttijden: Laatste aankomst op de eilanden: rond 23:00 uur. Laatste vertrek vanaf de eilanden: rond 22:00 uur. Deze verruiming komt tegemoet aan de praktische en soms noodzakelijke reisbehoeftes van zowel bewoners als bezoekers van de eilanden.	In het PvE is een minimale dienstregeling opgenomen. Hierbij schrijft IenW een minimaal voorzieningenniveau voor dat aansluit bij het huidige niveau. Dit betekent dat er geen vervoer laat in de avond/nacht is voorgeschreven, in de huidige concessies is dit nu ook niet voorzien. Ook is dit niet voorgeschreven omwille van de veiligheid, haalbaarheid/kosten voor rederij en het behoud van de natuur. Het is aan de concessiehouder om bij het bepalen van de dienstregeling rekening te houden met de behoeften van verschillende doelgroepen, waaronder eilandbewoners. Daarnaast kunnen Watertaxi ondernemers inspringen op de vraag naar vervoer in de nacht. Watertaxi's vallen buiten de scope van de concessies.
90	Openbare consultatie	Leg het afvaartniveau van 2025 juridisch vast als ondergrens. Extra afvaarten, met name in het hoogseizoen, dienen structureel te worden opgenomen in het PvE en niet afhankelijk te zijn van discretionaire inzet.	Het aantal afvaarten benoemd in de minimale dienstregeling is gebaseerd op het aantal afvaarten in 2025. De minimale dienstregeling geldt als minimum voor de concessiehouder.
91	Openbare consultatie	B3 minimale dienstregeling: Vlieland Harlingen v.v. ook de sneldienst opnemen in de tabel, minimaal conform de huidige dienstregeling. De veerdienst/ sneldienst is onze levensader	In de minimale dienstregeling is voor de verbinding van en naar Vlieland geen sneldienst opgenomen. De minimale dienstregeling is gebaseerd op het huidige voorzieningenniveau. Hierbij wordt voor de sneldienst wel een minimum aantal jaarlijkse afvaarten opgenomen. Daarnaast bevat de minimale dienstregeling nu meer flexibiliteit, met als doel om de concessiehouder in staat te stellen om de dienstregeling te optimaliseren en beter af te stemmen op de vervoersvraag.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
92	Openbare consultatie	Interinsulaire dienst: Opnemen in de concessie: deze concessie is onze toekomst! Het is niet goed, dat dit op het bord ligt van het eiland, gemeenten en onze ondernemers. Onze jeugd heeft de toekomst en recht op passend onderwijs. Dat is nu gelukkig mogelijk met de interinsulaire verbinding, met een veel kortere reistijd dan naar de vaste wal. Dat is veel bevorderlijker voor het welzijn van onze jeugd. Tegelijkertijd zien we dat er ook door de beroepsbevolking meer gebruik wordt gemaakt van de interinsulaire dienst. Een winwin situatie, een verrijking voor de bevolking van onze Waddeneilanden.	Het interinsulaire vervoer tussen Vlieland en Terschelling is opgenomen in het PvE
93	Openbare consultatie	De vaartijd van de veerdienst van maximaal één uur en 35 minuten consolideren (Vlieland)	Er is een (maximale) vaartijd opgenomen in het PvE.
94	Openbare consultatie	een betere aansluiting op het openbaar vervoer garanderen. Hierbij van het tijdstip uitgaan dat de passagiers van boord gaan. Nu komt het regelmatig voor dat onze veerdienst van Vlieland aan het aanmeren is in Harlingen en de passagiers aan boord de trein zien vertrekken	Hiervoor zijn de eisen in de paragrafen 1.2 en 2.4 opgenomen. Verder bevat het PvE afspraken tussen IenW als concessieverlener en de rederij als concessiehouder. In het PvE kunnen geen eisen aan andere vervoerders gesteld worden.
95	Openbare consultatie	De dagelijkse interinsulaire dienst moet aan het programma van eisen worden toegevoegd. Dit behoort bij de levensader voor ons eiland. Zowel schoolgaande jeugd, leerkrachten, ambtenaren, medisch personeel en anderen, kunnen hier dan gebruik van maken.	Het interinsulaire vervoer tussen Vlieland en Terschelling is opgenomen in het PvE.
96	Openbare consultatie	De vaartijd mag niet meer bedragen dan 1 uur en vijftig minuten	In het PvE wordt een (maximale) vaartijd voorgeschreven.
97	Openbare consultatie	De vaartijd moet aansluiten bij het openbaar vervoer aan de wal of de sneldienst naar Terschelling.	In het PvE wordt een (maximale) vaartijd voorgeschreven. Daarnaast zijn er in het PvE afspraken opgenomen over de aansluiting van de veerdiensten op het reguliere openbaar vervoer.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
98	Openbare consultatie	a. Voor minimaal 35 eilanders moet er altijd plek op de boot zijn, zowel op de heen als de terugreis, dit i.v.m. onverwachte omstandigheden (ziekte, sterfgeval, kinderen die naar de wal naar school zijn...). Tevens moet er dan ook een auto mee kunnen. De dagelijkse bootverbinding tussen Vlieland en Terschelling is eveneens een belangrijke levensader.	In het PvE zijn afspraken opgenomen over een bepaald aantal gereserveerde autoplekken op de eerste en laatste afvaart van en naar de Waddeneilanden. Ook is het interinsulaire vervoer tussen Vlieland en Terschelling opgenomen in het PvE.
99	Openbare consultatie	Tijdens de zomermaanden is de veerdienst de enige toegangspoort voor duizenden toeristen. Ik adviseer daarom expliciete minimumeisen op te nemen in het PvE omtrent het aantal afvaarten op piekdagen (bijvoorbeeld 11 per dag bij een 75-minutenfrequentie).	In het PvE is een minimale dienstregeling opgenomen. Een onderdeel hiervan is de minimale capaciteit op drukke dagen. Hierbij is per verbinding op de reguliere veerdienst en op de sneldienst aangegeven welke minimale capaciteit de concessiehouder moet bieden op drukke dagen.
100	Openbare consultatie	In het ontwerp wordt de dienstregeling van 2025 als uitgangspunt genomen, terwijl die van 2023 uitgebreider was en meer aansloot op de behoeften van eilanders. In 2023 waren er meer afvaarten, vooral in het hoogseizoen. Juist avondafvaarten zijn van belang voor toeristen, scholieren, forenzen en vrachtvervoer. Daarnaast moeten afvaarten in weekenden behouden blijven – ook interinsulair.	Er is gekozen voor 2025 als referentiejaar voor de dienstregeling. Dit is het meest recente jaar, daarom zullen in deze dienstregeling de meest actuele inzichten t.a.v. de vervoervraag zijn verwerkt. Mede in reactie op deze inbreng is het aantal afvaarten met de reguliere dienst op de verbinding Holwert-Ameland verhoogd met 185 (3%) ten opzichte van het Ontwerp-PvE.
101	Openbare consultatie	Wijzigingen in de dienstregeling moeten met zwaarwegend adviesrecht van ondernemers worden goedgekeurd. Zeker als een wijziging een maand of langer duurt (zoals in de zomer van 2023), moeten ondernemers formeel gehoord worden	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren. Deelnemers aan dit overleg krijgen een rol bij majeure ontwikkelingen en worden tegelijkertijd met de concessiehouder geïnformeerd bij (tussentijdse) wijzigingen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
102	Openbare consultatie	Het PvE verplicht slechts overleg, geen harde afstemming met het OV. Bij een concessiewissel (zoals van Arriva naar Qbuzz) leidde dit tot gebrekkige aansluitingen. De concessie moet eisen dat gemaakte afspraken overgaan op nieuwe concessiehouders. Ook moet het OV inspelen op vertragingen van de boot: bijvoorbeeld de bus wacht als de boot vertraagd is. Dit is essentieel, omdat vertragingen op het Wad vaker voorkomen.	Hiervoor zijn de eisen in de paragrafen 1.2 en 2.4 opgenomen. Verder bevat het PvE afspraken tussen IenW als concessieverlener en de rederij als concessiehouder. In het PvE kunnen geen eisen aan andere vervoerders gesteld worden.
103	Openbare consultatie	scholierenvervoer, met sneldienst moet geborgd worden in de concessie; niet alleen voor Vlieland-Terschelling vv, maar ook voor Ameland-Holwerd vv. De sneldienst in de concessie, met eilander (studenten!) tarief.	Scholieren die voor onderwijs naar het vasteland reizen, kunnen gebruik maken van de sneldienst. Voor eilandbewoners gelden gereduceerde tarieven. Daarnaast is naar aanleiding van de consultatie de eis opgenomen dat de concessiehouder korting moet bieden aan scholieren.
104	Openbare consultatie	Vanuit mijn werk is het nachtelijk vervoer echt een vereiste, Rijkswaterstaat moet hiermee ook aan de slag. Ameland heeft geen commerciële aanbieders die dit uitvoeren. Er is ook geen aanlegmogelijkheid aan de wal in Holwert. Waar dit bij alle andere waddeneilanden wel een optie is (Den Helder, Harlingen, Lauwersoog, Duitsland en Denemarken). Wij zitten VAST, ook als medisch personeel mochten we weer terug moeten naar het eiland voor de dienst, als we voor spoed mee moesten met een patiënt.	In het PvE is een minimale dienstregeling opgenomen. Hierbij schrijft IenW een minimaal voorzieningenniveau voor dat aansluit bij het huidige niveau. Dit betekent dat er geen vervoer laat in de avond/nacht is voorgeschreven, in de huidige concessies is dit nu ook niet voorzien. Ook is dit niet voorgeschreven omwille van de veiligheid, haalbaarheid/kosten voor rederij en het behoud van de natuur. Het is aan de concessiehouder om bij het bepalen van de dienstregeling rekening te houden met de behoeften van verschillende doelgroepen, waaronder eilandbewoners. Daarnaast kunnen Watertaxi ondernemers inspringen op de vraag naar vervoer in de nacht. Watertaxi's vallen buiten de scope van de concessies.
105	Openbare consultatie	sneldienst is erg belangrijk voor forenzen en studenten; frequentie en vaarduur/ aansluiting openbaar vervoer goed waarborgen;	In het PvE is nu een (maximale) vaartijd worden opgenomen. Verder zijn reeds afspraken opgenomen in het PvE t.a.v. aansluiting op aansluitend openbaar vervoer en zijn de frequenties van de dienstregeling opgenomen in de minimale dienstregeling.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
106	Markt-consultatie	Wij adviseren u nadrukkelijk een eis op te nemen die ervoor zorgt dat de concessiehouder met alle afvaarten die tussen 6 en 21 uur vertrekken voldoende capaciteit moet bieden om de vervoersvraag te kunnen verwerken. Daarmee wordt gewaarborgd dat marktpartijen niet met een vloot met te weinig capaciteit kunnen inschrijven en op piekdagen op zeer onwenselijke, incurante tijden (moeten) gaan varen, terwijl zij wel voldoen aan het voorgeschreven minimale aantal afvaarten op piekdagen.	IenW erkent dit aandachtspunt. Met de minimale dienstregeling wordt een dienstverlening geborgd die aan de minimale vervoersvraag kan voldoen. Daarnaast bevat het PvE een eis om op te schalen als de vervoersvraag op drukke dagen daarom vraagt.
107	Markt-consultatie	Wij adviseren nadrukkelijk om eisen op te nemen met betrekking tot de maximale duur van de overtocht. Langzamer varen betekent een lager brandstofverbruik en elektrificatie van de schepen wordt hierdoor eenvoudiger. Tegelijkertijd moet de duur van de overtocht acceptabel blijven voor de reizigers en moeten er voldoende overtochten per dag gemaakt kunnen worden om de vervoersvraag op piekdagen aan te kunnen op redelijk courante tijdstippen. De snelheid die schepen moeten kunnen halen is heel bepalend voor het ontwerp van nieuwe schepen	Er is conform deze wens een (maximale) vaartijd in het PvE opgenomen. Hierbij zal genoeg flexibiliteit worden geboden aan de concessiehouder om de dienstverlening te optimaliseren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
108	Markt-consultatie	U beschrijft in deze paragraaf de inzet van de afvaarten tussen Vlieland en Terschelling. Voor de inzet op deze lijn is het toegestaan andere vaartuigen in te zetten dan de Schepen die voor de Veerdiensten worden ingezet. Wij attenderen u er wel op dat hier mogelijk knelpunten ontstaan met andere voorschriften in het Programma van Eisen. Zo kunnen er voor een watertaxi bijvoorbeeld minder zware eisen worden gesteld aan het comfort aan boord en valt een watertaxi tussen de twee genoemde eilanden bovendien regelmatig uit door hoge golven of harde wind. Omdat de concessiehouder op de route tussen Vlieland en Terschelling bovendien niet beschermd wordt tegen concurrentie, adviseren wij u om de concessie-eisen op dergelijke gebieden niet van toepassing te verklaren op de afvaarten tussen Vlieland en Terschelling. Ook is het (tenzij er een gerichte subsidie beschikbaar wordt gesteld) belangrijk dat er tariefvrijheid blijft bestaan voor deze dienst: tegen de tarieven die zijn beschreven onder 'beschermde reisrechten' wordt het verlies op deze lijn te groot. Te hoge tarieven leiden tot vraaguitval en zullen door de concessiehouder daardoor automatisch wel vermeden worden.	IenW heeft in de Begrippenlijst de definitie van Schip aangepast naar: Een vaartuig dat wordt gebruikt voor uitvoering van een Veerdienst, niet zijnde de vaartuigen zoals bedoeld in eis 1.1.6 van het PvE. Dit betekent dat de eisen die specifiek aan de schepen worden gesteld niet van toepassing zijn op het interinsulaire vervoer.
109	Markt-consultatie	Kunt u verduidelijken dat de concessietekst altijd leidend blijft en dat de gevolgen van de introductie van deze brief in de concessies van de Friese Waddenveren voor de concessiehouder budgetneutraal zijn?	In de toelichting bij 14.3 is nu opgenomen dat de beleidsprioriteiten geen grote financiële gevolgen (positief noch negatief) voor de rederij mogen hebben; dat wil zeggen dat de verhouding tussen kosten en opbrengsten van de rederij niet substantieel mag wijzigen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
110	Markt-consultatie	Geen enkele dienstregeling is onder alle condities uitvoerbaar. Jaarlijks vallen er altijd enkele afvaarten uit door extreem harde wind, extreem lage waterstanden of ijsgang. Wij adviseren u nadrukkelijk om hier te kiezen voor 'het overgrote deel van de omstandigheden' net zoals u in de toelichting onder 1.4 heeft gedaan. Wij voegen daar graag nog aan toe dat het ook duurder is om zwaardere schepen (schepen die echt altijd moeten kunnen varen moeten zwaarder gebouwd worden) te elektrificeren in verband met o.a. de grotere batterijpakketten die dan nodig zijn. Kunt u verder nog verduidelijken hoe de concessieverlener de redelijkheid van het oordeel van de kapitein gaat beoordelen en wat de procedure is als de concessiehouder het niet eens is met de beoordeling van de concessieverlener?	Extreme hoge of lage waterstanden worden beschouwd als overmacht. De exacte definitie van overmacht is nader uitgewerkt in het concessiebesluit.
111	Markt-consultatie	In deze eis en in Bijlage B3, onderdeel C staat het begrip 'piekdagen'. Dit begrip is niet nader gedefinieerd. Ons is onduidelijk wat de concessieverlener hiermee bedoelt en hoeveel van dagen als piekdagen zijn gedefinieerd. Met deze onduidelijkheid is onze zienswijze dat een inschrijving niet mogelijk is	Naar aanleiding van deze consultatie is de minimale dienstregeling op het onderdeel minimale capaciteit op drukke dagen verduidelijkt. Hierbij gaat het om de capaciteit die de concessiehouder ten minste op een verbinding moet kunnen aanbieden om aan de vervoervraag in termen van aantal reizigers en indien van toepassing hun motorrijtuigen te kunnen voorzien teneinde te voldoen aan eis 2.1.12.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
112	Markt-consultatie	Op grond van eis 1.1.3 kan de concessieverlener de concessiehouder toestaan om in geval van een substantiële afname van de vervoervraag in een jaar minder afvaarten te bieden. Een substantiële afname van de vervoervraag heeft een zeer significante invloed op winstgevendheid van de concessie. Anders verwoord, een substantiële afname van de vervoervraag zal betekenen dat ofwel de concessie verlieslatend wordt, ofwel betekenen dat de ticketprijs aanzienlijk verhoogd moet worden al dan niet in combinatie met een aanpassing van de dienstregeling. Daarbij geldt dat het aantal afvaarten inderdaad een 'knop om aan te draaien' is, maar dat alleen zal vermoedelijk niet afdoende zijn. Als sprake is van een substantiële afname van de vervoervraag moet het voor de concessiehouder mogelijk zijn om maatregelen te nemen zoals het aanpassen van de dienstregeling en het aanpassen van de ticketprijzen en voor het overige is compensatie door de concessieverlener vereist. Dit laatste geldt te meer naar mate de concessieverlener verlangt dat de dienstregeling op peil blijft en/of grenzen stelt aan de stijging van de ticketprijzen. Wij verzoeken u om te voorzien in een sluitende regeling in geval van een substantiële afname van de vervoervraag	Voor een afname van het aantal reizigers waarvan de financiële impact op te vangen is met maatregelen in de dienstregeling, acht IenW de bepaling in eis 1.1.3 voldoende. Mochten er zich majeure ontwikkelingen voordoen waarbij er sprake is van een zeer grote afname van het aantal reizigers en/of structurele impact op de dienstverlening, is een procesbepaling voor majeure ontwikkelingen uitgewerkt.
113	Markt-consultatie	Het is onduidelijk op welke situatie deze eis van toepassing is met 'de huidige situatie' in eis 1.2.f. Het doel van dit artikel is het borgen van de laatste aansluiting van aansluitend openbaar vervoer op het vaste land. Het laatste deel van deze eis ("...waarbij geldt dat de afspraken niet mogen leiden tot een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie".) is daarmee overbodig. Onze zienswijze is om dit te schrappen.	De zinsnede over de huidige situatie is naar aanleiding van deze opmerking verwijderd. Het belangrijkste voor IenW is dat de afstemming plaatsvindt.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
114	Markt-consultatie	De huidige deadline van 1 mei voor het conceptvervoerplan en tarievenvoorstel is te vroeg in de plancyclus. Belangrijke input zoals de beleidsprioriteitenbrief en jaarverantwoording zijn dan vaak nog niet beschikbaar, terwijl ook de begroting voor het nieuwe jaar moet worden opgesteld. Bovendien is er onzekerheid over tijdige instemming met de tarievenindexatie door de Tweede Kamer. Voor een zorgvuldig en transparant proces stellen wij voor de deadline te verschuiven naar 1 juni, met een aansluitende consultatieronde van 1 juni t/m 15 juli.	Naar aanleiding van deze opmerking is het tariefvoorstel losgekoppeld van het vervoerplanproces met een ander tijdsplan. Dit wordt voorgelegd op 1 augustus aan de decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW, met een reactietermijn van zes weken.
115	Markt-consultatie	Eis 1.4.2. is ons inziens problematisch in die zin dat er geen sprake is van overmacht indien de concessieverlener vaststelt dat de kapitein in redelijkheid niet tot dat oordeel had kunnen komen. Dit is in strijd met het zelfstandige oordeel dat de kapitein moet kunnen vellen. In de huidige concessie is bepaald dat de concessieverlener bij de beoordeling van de overmacht het zeemanschap van de kapitein nadrukkelijk zal mee laten wegen. Dat zou ook in eis 1.4.2. verankerd moeten worden. Onze zienswijze is dat de concessieverlener de eis zodanig herformuleert dat de eis hieraan invulling geeft	De exacte definitie van overmacht is nader uitgewerkt in het concessiebesluit. RWS kan controleren of de overmachtsmeldingen overeenkomen met de gegevens over waterstanden etc. waarover hij beschikt.

2. Uitvoeringskwaliteit

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
116	Advies-brieven	Vervoerplicht 2.1.8 Waarom als eis om in ieder geval op die twee afvaarten plaatsen vrij te houden. Dit zijn de meest ongunstige tijden. De eis is te beperkt en doet te weinig recht aan de belangen van de eilandbewoners. In de ideale situatie zou dit voor iedere afvaart moeten gelden. Immers, de plekken kunnen bij geen gebruik alsnog als reserveplaats aan een toerist worden toegewezen. Ook is het de vraag of 24 uur als laatste moment wel wenselijk is. Denk daarbij aan een plotseling ziekenhuisbezoek. De patiënt kan dan weliswaar met de hulpdienst naar de wal, maar de familie zal dan moeten achterblijven. Het CWO vraagt zich daarom af op basis waarvan de criteria van 4/48 uur en 2/24 uur zijn bepaald.	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost. Het is financieel niet haalbaar om op elke afvaart plekken gereserveerd te houden.
117	Advies-brieven	2.1.10 vervoerplicht wordt voldaan. Het CWO vraagt zich af hoe dit werkt bij reserveringen, immers als vrachtwagens reserveren, neemt per definitie de mogelijkheid voor het vervoer van personenauto's af. Deze kunnen al niet meer reserveren als het vol is vrachtwagens. Anderzijds is het natuurlijk ook niet wenselijk dat vrachtvervoer pas mee mag als blijkt dat er capaciteit over is. Het is wenselijk om de 'optionele' mogelijkheid om vrachtvervoer te faciliteren duidelijk wordt gedefinieerd in een maximum, een tijdsblok voor de afvaart (zie 2.1.8?) en een duidelijke prioriteitsstelling. De eisen aan de nieuwe concessie zijn bij uitstek het moment om hier duidelijkheid in te creëren. Wanneer de spelregels duidelijk in het PvE zijn opgenomen hebben de vrachtvervoerders ook de mogelijkheid om daar op in te spelen	Om een goede inschatting van de ruimtereservering voor vrachtvervoer te waarborgen, organiseert de concessiehouder periodiek overleg met de betrokken vrachtvervoerders. Op deze manier kan de beschikbare ruimte op de veerboot efficiënt worden benut. Deze bepaling was reeds opgenomen in het Ontwerp-PvE.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
118	Advies-brieven	Punctualiteit 2.3.2 Bij de punctualiteit wordt geen onderscheid gemaakt tussen de reguliere dienst en de sneldienst. Voor beiden geldt een norm van 10 minuten. Voor de reguliere veerdienst is 10 minuten 16% van de vaartijd (uitgaande van een vaartijd van 60min) en voor de sneldienst 10 minuten 50% (uitgaande van een vaartijd van 20 minuten). Hoewel het begrijpelijk is dat het percentage wegens de kortere vaartijd hoger is bij de sneldienst, is een toegestane vertraging van 50% wel heel extreem. Een optie is om een percentage (bijvoorbeeld 20%) van de vaartijd als norm te nemen, dus voor zowel de sneldienst als de reguliere dienst.	De punctualiteitseisen in het PvE zijn al aangescherpt ten opzichte van de huidige situatie, onder meer door per verbinding en per type dienst specifieke punctualiteitscijfers vast te leggen, evenals cijfers voor aankomstpunctualiteit. Verdere aanpassing van deze bepalingen vindt IenW niet wenselijk.
119	Advies-brieven	2.1 'De rederij is verplicht reizigers die beschikken over een geldig reisproduct voor een afvaart te vervoeren'. Voor eilanders die plotseling een specifieke afvaart moeten halen, maar geen vervoerbewijs kunnen krijgen omdat de afvaart vol is wringt dit. Ook het gestelde in 2.1.8 biedt hier te weinig garantie.	Het aantal verkochte tickets voor een specifieke afvaart zal nooit het aantal beschikbare zitplaatsen overschrijden. In dat kader dient iedereen met een geldig plaatsbewijs voor die afvaart te worden vervoerd. Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost. Het is financieel niet haalbaar om op elke afvaart plekken gereserveerd te houden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
120	Advies-brieven	2.1.12 "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% of hoger zal zijn, zet de Concessiehouder tijdens dat Tijdblok op de betreffende Verbinding en Richting ten minste één extra Afvaart met de Reguliere dienst in". Wij vinden de beschrijving in deze paragraaf te weinig concreet. Er wordt in de tekst een termijn van een maand gehanteerd. Wat is er van toepassing wanneer de rederij het gestelde in 2 of 3 weken voor de afvaart redelijkerwijs kan voorzien? En hoe definieer je 'redelijkerwijs'? Wij adviseren de eis meetbaar te maken.	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet.
121	Advies-brieven	2.1.3 'De Concessiehouder biedt Reizigers de mogelijkheid om hun bagage door het Personeel aan en van boord te laten brengen zodat de bagage tijdens de overtocht veilig vervoerd wordt. De Concessiehouder geeft bij de terminal en op zijn website duidelijk aan hoe Reizigers van deze dienst gebruik kunnen maken. De Concessiehouder brengt voor deze dienst geen extra kosten bij Reizigers in rekening'. Hoe reëel is dit bij de sneldiensten? Daarop gaan geen bagagekarren mee. Moet in het PvE niet beter worden aangegeven dat voor sneldiensten een andere eis geldt?	In het PvE is verduidelijkt dat de bagageservice uitsluitend van toepassing is op de reguliere dienst.
122	Advies-brieven	Reizigersoordeel 2.5 Maak in het klanttevredenheidsonderzoek onderscheid tussen eilanders en niet-eilanders. Eilanders zijn geen keuzereizigers, zij hebben geen alternatief. Betrek dat ook in de weging van totaalscore.	In het PvE wordt op het gebied van klanttevredenheid een onderscheid gemaakt tussen de beoordeling van eilandbewoners en bezoekers.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
123	Advies-brieven	Punctualiteit Definieer ook de duur van een vaart, alleen sturen op een vertrektijd volstaat niet.	Er is conform deze wens een (maximale) vaartijd in het PvE opgenomen. Hierbij wordt genoeg flexibiliteit geboden aan de concessiehouder om de dienstverlening te optimaliseren.
124	Advies-brieven	U stelt als eis (2.1.12) om bij voorziene volloop van de schepen op de termijn van een maand een extra schip in te zetten. Wij adviseren hierbij om niet tot 1 maand voor de afvaarten te wachten, maar zo gauw gesignaleerd wordt, dat de geplande afvaarten vol lopen met passagiers of met auto's extra afvaarten in zetten. Wij wijzen er verder op dat ook op dagen met veel dagtoerisme extra schepen ingezet moeten worden. Dit is afhankelijk van het seizoen en het weer, en alleen op korte termijn te bepalen. Ook moeten deze passagiers vervolgens weer naar huis kunnen. Wij vragen u eis 2.1.12 met deze categorie uit te breiden of een extra eis toe te voegen	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet.
125	Advies-brieven	Wij vragen u het volgende: Als eis toe te voegen dat er op iedere afvaart het hele jaar rond voldoende plaatsen worden vrijgehouden voor eilanders en voor forenzen. Bestaande afspraken omtrent het niet hoeven reserveren van pashouders voor de reguliere vaart moeten ook in de nieuwe concessie opgenomen worden.	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost. Het is financieel niet haalbaar om op elke afvaart plekken gereserveerd te houden.
126	Advies-brieven	Wij vragen u het volgende: Als eis toe te voegen dat er op iedere afvaart plaatsen worden vrijgehouden voor eilanders in urgente situaties ('nood en dood', niet-planbaar ziekenhuisbezoek), en dat er een transparante en voor alle eilanders toegankelijke procedure is hoe daarop aanspraak kan worden gemaakt.	IenW heeft hiervoor geen specifieke eis in het PvE opgenomen. Wel is er in de praktijk in principe voldoende plek voor passagiers zonder auto op de veerdiensten. Daarnaast is in het PvE voorzien in gereserveerde autoplekken voor eilandbewoners op de eerste afvaart vanaf en de laatste afvaart naar een Waddeneiland.
127	Advies-brieven	Wij vragen u het volgende: Als eis toe te voegen dat plaatsen aan boord voor fietsen door eilanders gereserveerd kunnen worden, bijvoorbeeld via een 'fietspas' vergelijkbaar met andere passen voor eilanders.	Dit is operationeel uitdagend en brengt extra meerkosten voor de concessiehouder met zich mee. Daarom wordt deze suggestie niet overgenomen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
128	Advies-brieven	Voor Schiermonnikoog: 2.1 Vervoerplicht 2.1.12 laatste regel: Dit is zo te interpreteren dat de reder geen tweede boot hoeft in te zetten als de reder geen tweede boot heeft. Het komt nu voor dat er voor Schiermonnikoog geen tweede boot beschikbaar is omdat deze ingezet wordt bij Ameland. Dat is onwenselijk. Deze tekst dient aangepast te worden.	IenW kan deze suggestie niet overnemen, aangezien de eis mede afhankelijk is van de beschikbaarheid van schepen.
129	Advies-brieven	Voor Schiermonnikoog: 2.3 Punctualiteit 2.3.2 en 2.3.3: De punctualiteit dient voor de Reguliere dienst en de Sneldienst apart geregistreerd en gecommuniceerd te worden. Dit zou ook per verbinding moeten en niet per concessie. Op dit moment hebben we geen inzicht in de punctualiteit van de Reguliere dienst en de Sneldienst afzonderlijk.	In de jaarverantwoording (13.1.6) zal de punctualiteit per verbinding en per type dienst afzonderlijk worden gerapporteerd.
130	Advies-brieven	2.3.4 Hier wordt verwezen naar eis 2.2.2 en 2.2.3, maar dat moet waarschijnlijk 2.3.2 en 2.3.3 zijn.	Dit klopt. Dit is aangepast in eis 2.3.4, waarbij nu wordt verwezen naar eis 2.3.2 en eis 2.3.3.
131	Advies-brieven	2.5.1 Dit gaat over het reizigersoordeel. De eis is dat de concessiehouder zorgt dat per verbinding het gemiddelde reizigersoordeel zoals dat volgt uit de OV-klantenbarometer, ten minste gelijk is aan het referentiejaar 2024. Dit zowel als het gaat om het totaal oordeel van de afvaart als voor de onderliggende kwaliteitskenmerken afzonderlijk.	In het PvE is opgenomen dat de concessiehouder ervoor zorgt dat per verbinding het gemiddelde oordeel van eilandbewoners en bezoekers gezamenlijk zowel als het gaat om het totaal oordeel over de afvaart als voor het oordeel over de onderliggende kwaliteitskenmerken afzonderlijk, zoals dat volgt uit de OV-klantenbarometer (zie paragraaf 13.3), ten minste een 8,0 bedraagt dan wel ten minste gelijk is aan het referentiejaar 2024 (bijlage 8 Referentiescores OV-klantenbarometer 2024) wanneer het gemiddelde reizigersoordeel in 2024 lager was dan een 8,0.
132	Openbare consultatie	Een aparte rij op de autoopstelling voor eilanders op de reguliere dienst.	Dit is operationeel uitdagend en brengt extra meerkosten voor de concessiehouder met zich mee. Daarom wordt deze suggestie niet overgenomen.
133	Openbare consultatie	Een aparte rij voor eilanders bij het inschepen aan boord.	Dit is operationeel uitdagend en brengt extra meerkosten voor de concessiehouder met zich mee. Daarom wordt deze suggestie niet overgenomen.
134	Openbare consultatie	Inzet extra boten. Een rederij zou een intelligente manier van monitoring moeten doen om extra boten eerder in te zetten	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
135	Openbare consultatie	Het opnemen van een service waarmee eilanders apart hun auto kunnen verschepen.	Het staat de rederij vrij om deze service aan te bieden, zolang maar aan de eisen van de concessie voldaan wordt. Hier worden echter geen eisen over opgenomen in het PvE. IenW kan deze suggestie, gezien de operationele en financiële uitdagingen, niet overnemen.
136	Openbare consultatie	Bij uitval heeft de Concessiehouder iets uit te leggen. Dat staat beschreven in de eisen 2.2.1. t/m 2.2.3. Tenslotte is de concessiehouder ervoor verantwoordelijk dat ook bij tijdelijke nietbeschikbaarheid van een Schip de uitvoering van de Dienstregeling geborgd is. Het zou juist zijn bij deze eisen op te nemen dat de Concessiehouder de kosten draagt voor de eilanders die door uitval van het schip verplicht zijn om aan de wal een onderkomen te zoeken (logies en verblijf). Wellicht zou dat kunnen leiden tot minder uitval.	In paragraaf 12.5 van het PvE is een compensatieregeling voor reizigers opgenomen zodat reizigers een passende compensatie ontvangen in het geval van een onderbroken reis. Verordening (EU) 1177/2010 stelt duidelijke normen om reizigers te beschermen tegen ongemakken door vertragingen, annuleringen of andere reisproblemen.
137	Openbare consultatie	Het reserveringssysteem moet zodanig zijn ingericht dat eilandbewoners ook op drukke dagen tot 24 uur voor het vertrektijdstip kans hebben om reisproduct voor een afvaart te kopen. De termijn van 24 uur is te lang. Eilanders zouden ad hoc moeten kunnen reizen.	IenW heeft op dit punt in paragraaf 9.2 algemeen geldende bepalingen opgenomen die voor alle reizigers gelden. Het is aan de concessiehouder om op dit punt eventueel aanvullende voordelen aan eilandbewoners te bieden, maar IenW wil dit in het PvE niet verplichten.
138	Openbare consultatie	Regeling bij noodgevallen voor werknemers.	IenW begrijpt dat de veerverbindingen de enige reismogelijkheid van en naar het eiland zijn. Om de bereikbaarheid te waarborgen is een minimale dienstregeling opgenomen in het PvE. Dit biedt ruimte voor de concessiehouder om een dienstregeling vorm te geven die past bij bijzondere doelgroepen, waaronder forenzen. In het PvE kan echter vanuit financieel en operationeel oogpunt geen aparte regeling worden opgenomen voor (specifieke) werknemers.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
139	Openbare consultatie	Waarborgen dat werknemers naar eiland kunnen	IenW begrijpt dat de veerverbindingen de enige reismogelijkheid van en naar het eiland zijn. Om de bereikbaarheid te waarborgen is een minimale dienstregeling opgenomen in het PvE. Dit biedt ruimte voor de concessiehouder om een dienstregeling vorm te geven die past bij bijzondere doelgroepen, waaronder forenzen. In het PvE kan echter vanuit financieel en operationeel oogpunt geen aparte regeling worden opgenomen voor (specifieke) werknemers.
140	Openbare consultatie	Wanneer wel en wanneer geen extra boot inzetten?	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet.
141	Openbare consultatie	Van belang is dat de concessiehouder lokale leefbaarheid van de bewoners ondersteunt in de breedste zin van het woord. Denk hierbij aan mogelijkheid te bieden (gegarandeerd) voor een overtocht naar het wooneiland of de wal. Of het instellen voor een fast-lane of snelle incheck voor eilanders met een bootpas.	IenW begrijpt dat de veerverbindingen voor de eilanders de enige reismogelijkheid van het eiland zijn. Daarom is in het PvE rekening gehouden met specifieke regelingen voor eilandbewoners, zowel rond tarifiering als voor gereserveerde (auto)plekken voor eilandbewoners. Het is vanuit financieel en operationeel oogpunt niet haalbaar om daarbovenop een PvE-verplichting voor een snelle incheck voor eilanders met een bootpas op te nemen.
142	Openbare consultatie	Wij vragen u dan ook een nieuwe concessiehouder te kiezen, die voldoende plaats voor de auto's aanbiedt op elke dag.	In het PvE is een bepaling (6.3.5) opgenomen dat er op de Reguliere dienst voldoende ruimte moet zijn voor auto's
143	Openbare consultatie	Eis 2.1.8. geeft duidelijk aan dat de plaatsen aan boord met een auto niet echt bestemd is voor de eilanders. De plekken op de boot laten zich niet vaak plannen van tevoren. Eilanders zullen in alle gevallen voorrang moeten hebben met de auto op de boot. Het zou de voorkeur hebben dat eilanders een eigen opstelstrook krijgen, zowel voor de gereserveerde plekken als voor de niet gereserveerde plekken, zodat meteen duidelijk is hoeveel er nodig is op de boot.	In het PvE wordt het aanbieden van een aparte rijstrook voor eilanders niet verplicht, dit zou inefficiënt gebruik van de ruimte zijn.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
144	Openbare consultatie	2.1.10- Het vrachtverkeer kan alleen mee op de veerboot, als er ruimte is. Het zou de voorkeur hebben dat er speciale vrachtboten varen, apart van het personenvervoer.	De hoofddoelstelling van de concessieverlening is het personenvervoer tussen het vasteland en de Waddeneilanden, hiervoor zet de concessiehouder veerdiensten in passend bij personenvervoer. Wel is het de concessiehouder toegestaan om vracht te vervoeren op de reguliere veerdiensten. In het PvE is een bepaling opgenomen dat de concessiehouder op de reguliere dienst op iedere verbinding ten minste één schip per dag inzet dat geschikt is voor vervoer van voertuigen tot een aslast van 12,5 ton en vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals beschreven in paragraaf 6.2.
145	Openbare consultatie	2.1.12- Tevreden gasten willen vaak hun auto (of camper/caravan) met of zonder aanhanger graag boeken voor de vakantieperiode in het volgende jaar. Nu al geeft WPD de onmogelijkheid hiervoor aan, omdat alle ruimte al gereserveerd is op de boot. Ze zullen dus eerder een of meerdere extra afvaart(en) kunnen inzetten, al ruim van tevoren. Als de bezettingsgraad een jaar van tevoren al boven de 80% is. Het aantal afvaarten kan dus verhoogd worden.	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet.
146	Openbare consultatie	Bij enkele evenementen op het eiland is ruim van tevoren bekend dat er een hoog aantal bezoekers zullen komen. Zo ook vorige week nog met het 'Rugby toernooi' en het 'Rondje Ameland'. De boten zitten dan overvol. Eerst naar het eiland toe en na het toernooi van het eiland af. Het zou een oplossing zijn om deze boten te 'ontlasten van drukte' door zg. Vóórboten in te zetten, bijv. door kleinere passagiersboten.	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet.
147	Openbare consultatie	2.3.4- Soms wordt van tevoren al bepaald dat er door tij een boot gaat vervallen. Is tij overmacht? De vervallen veerboot zou dan op een later tijdstip moeten worden ingezet, zodat iedereen met de boot meekan.	De waterstanden, bijvoorbeeld extreem hoog of extreem laag maken onderdeel uit van de definitie van overmacht. Wat wordt verstaan onder overmacht is nader uitgewerkt in het concessiebesluit. Daarnaast is in eis 2.2.3 verduidelijkt in welke gevallen de concessiehouder verplicht is om reizigers in principe met de eerstvolgende afvaart maar in ieder geval op dezelfde dag te vervoeren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
148	Openbare consultatie	2.4.4. Bij vertraging van een bus op het Waddeneiland wacht de kapitein tot ten minste 5 minuten na de in de Dienstregeling opgenomen vertrektijd van de aansluitende Afvaart, tenzij duidelijk is dat de vertraagde bus niet binnen die 5 minuten zal arriveren. Als het de laatste Afvaart van de dag betreft mag de kapitein besluiten langer te wachten, waarbij hij de belangen van Reizigers die al aan boord zijn afweegt tegen de belangen van Reizigers die zich in de vertraagde bus bevinden. Als je met OV de laatste boot nog wilt halen, dan is de kans aanwezig dat je die laatste boot niet meer haalt en niet meer naar huis kan. De kapitein moet net zolang wachten tot alle passagiers, dus ook die met het OV komen aan boord zijn. Ook hierbij wordt het belang over het hoofd gezien van de eilander die gewoon naar huis wil. Óf hij regelt een alternatief met een extra in te zetten kleinere boot.	De wachttijd voor de laatste afvaart is nu ingeperkt naar 30 minuten. Aangezien het aansluitend openbaar vervoer ook wacht op de veerdienst, acht IenW dit een redelijke tussenweg.
149	Openbare consultatie	2.1.3. Bagage vervoer moet toereikend zijn en werkbaar. Uitgaan van 1 stuks handbagage per persoon is niet genoeg.	In het PvE is verduidelijkt dat de bagageservice uitsluitend van toepassing is op de reguliere dienstregeling en dat de service moet aansluiten op de vraag. Hulpstukken zoals rollators of kinderwagens zijn op alle afvaarten toegestaan en er is voldoende ruimte voor bagage, met uitzondering van scootmobielen op de sneldienst.
150	Openbare consultatie	2.1.12 Draai dit om, maximale inzet voertuigen op basis van historie en opschalen als zelfs dat niet voldoende is.	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet.
151	Openbare consultatie	2.2.1 Bij uitval verzorgen van alternatief, desnoods door inzet van concullega vervoerder.	IenW kan deze suggestie niet overnemen. Het direct verzorgen van een alternatief leidt in de praktijk tot operationele uitdagingen. Wel is in eis 2.2.3 verduidelijkt in welke gevallen de concessiehouder verplicht is om reizigers in principe met de eerstvolgende afvaart maar in ieder geval op dezelfde dag te vervoeren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
152	Openbare consultatie	Het voorstel gaat uit van de dienstregeling van 2025, met extra afvaarten pas bij 80% bezetting. Maar er wordt niet uitgelegd of het hier om auto's of personen gaat. Hoe vaak zijn afvaarten echt met 80% personen bezet? Daarbij is de inzet van een tweede boot optioneel en dus niet gegarandeerd. We hebben gewoon weer een robuuste, vaste dienstregeling nodig – zoals vóór juli 2023.	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet.
153	Openbare consultatie	Er komt géén verplichte ruimte voor vracht. Onbegrijpelijk, want het eiland is volledig afhankelijk van goede bevoorrading. Dat zou minimaal vastgelegd moeten worden in de concessie. Zonder vaste plek voor vracht lopen horeca, bouw, winkels en zorg onnodig risico.	De concessiehouder krijgt geen exclusief recht op goederenvervoer. Er zijn nu ook andere ondernemingen die vracht naar de Waddeneilanden vervoeren. Bij een exclusief recht zouden die niet meer mogen varen. Het is de concessiehouder wel toegestaan om vrachtauto's op de passagiersschepen mee te nemen, zolang hij voldoet aan zijn verplichtingen voor personenvervoer.
154	Openbare consultatie	Er worden straks alleen op de eerste afvaart (6.00 uur) en laatste terug (19.45 uur) een paar autoplaatsen voor eilanders gegarandeerd. De bekende 'eilandersplekken' op andere tijden kunnen dan verdwijnen. Dat beperkt onze bewegingsvrijheid – voor werk, familie en noodgevallen.	Er wordt een bepaald aantal autoplaatsen tot een bepaald moment voor vertrek vrijgehouden voor eilandbewoners, dit is conform de huidige praktijk bij Waddenveren West. Daarbovenop zal de reservelijst dat momenteel wordt toegepast bij Waddenveren Oost als aanvullende eis worden opgenomen in het PvE. Dit zal een verbetering zijn t.o.v. de huidige praktijk.
155	Openbare consultatie	Op drukke zomerdagen komt het nu al voor dat je als eilander niet meer met de auto naar de wal kunt. Maar soms moet je wél – voor een ziekenhuisafpraak, een uitvaart, of familie die komt helpen bij mantelzorg. Er moet ruimte blijven voor dat soort urgente situaties, juist op de momenten dat het eiland vol is. De verbinding moet er niet alleen zijn voor toeristen, maar ook voor ons.	Er wordt een bepaald aantal autoplaatsen tot een bepaald moment voor vertrek vrijgehouden voor eilandbewoners, dit is conform de huidige praktijk bij Waddenveren West. Daarbovenop zal de reservelijst dat momenteel wordt toegepast bij Waddenveren Oost als aanvullende eis worden opgenomen in het PvE. Dit zal een verbetering zijn t.o.v. de huidige praktijk.
156	Openbare consultatie	Voorts lezen wij in het PvE dat er voor de inzet van extra schepen alleen gekeken zal worden naar de bezetting van passagiers en niet die van auto's. Een extra punt van zorg dus.	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
157	Openbare consultatie	Beschikbare plekken voor eilanders op de boten, zowel voor personen en auto's; ondernemers moeten vaak naar het vasteland, hiertoe moet altijd een mogelijkheid toe geboden worden. Zonder voldoende gereserveerde plekken op elke afvaart zal dit met name in drukke periodes simpelweg niet mogelijk zijn.	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost.
158	Openbare consultatie	Voldoende vrachtvervoer borgen in de concessie; bevoorrading van de winkels en andere ondernemingen op de eilanden zijn cruciaal voor het dagelijkse leven van bewoners en bezoekers, dit is nog onvoldoende geborgd. Hier moet in de concessie rekening mee worden gehouden dat de concessiehouder hier een verplichting heeft hier of zelf in te voorzien of voldoende ruimte te garanderen voor derden.	De concessiehouder krijgt geen exclusief recht op goederenvervoer. Er zijn nu ook andere ondernemingen die vracht naar de Waddeneilanden vervoeren. Bij een exclusief recht zouden die niet meer mogen varen. Het is de concessiehouder wel toegestaan om op de veerboten vrachtauto's mee te nemen, zolang hij voldoet aan zijn verplichtingen voor personenvervoer.
159	Openbare consultatie	Voorstel: De concessiehouder maakt speciale voorzieningen op het autodek voor het vervoer van huisdieren of wijst aan boord van de reguliere veerdienst en de snelboot een speciaal en afgesloten deel aan voor reizigers met huisdieren.	Een aparte ruimte voor reizigers met huisdieren ziet IenW als een operationele afweging voor de concessiehouder, en niet als eis in het PvE.
160	Openbare consultatie	4 (48u) en 2 (24u) autoplekken is te weinig. Voorstel: aantal vrijgehouden plekken vergroten en maatwerk maken per eiland	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost.
161	Openbare consultatie	Voorstel: De Concessiehouder zorgt dat transport van levende have te allen tijde, zowel op hun heen- als terugreis, mee kunnen op afvaarten van de Reguliere dienst en voorrang krijgen op alle andere motorrijtuigen	Transport van levende have valt niet onder eis 2.1.9. Deze eis geldt voor hulpdiensten, rampenbestrijding en rouwauto's. IenW ziet dit als een operationele afweging voor de concessiehouder, en niet als eis in het PvE.
162	Openbare consultatie	Voorstel: Verbeter de dienstverlening bij vertragingen van meer dan 30 minuten door teruggave van het vervoersticket en het aanbieden van gratis maaltijd en drinken.	De compensatieregelingen ten aanzien van uitval en vertraging zijn geregeld in Europese wetgeving. In het PvE wordt geëist dat de concessiehouder deze regels duidelijk maakt aan de reizigers. Verder stelt IenW als concessiehouder hier geen aanvullende eisen aan.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
163	Openbare consultatie	Voorstel; De concessieverlener doet, in samenwerking met de consumentenorganisatie, jaarlijks onderzoek naar de klanttevredenheid onder eilanders en incidentele reizigers. De kosten voor deze onderzoeken worden gedragen door de concessieverlener.	De concessiehouder zal in opdracht van de concessieverlener ten minste jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek uitvoeren. Anno nu zal dit middels de OV-klantenbarometer worden gedaan. De OV-Klantenbarometer is een landelijk onderzoek onder reizigers. Deze vragen gaan in op belangrijke aspecten van de reizigerservaring. In het PvE zal voor de klanttevredenheid ook een onderscheid worden gemaakt tussen de beoordeling van eilandbewoners en bezoekers. De totale score van eilandbewoners wordt ook meegenomen.
164	Openbare consultatie	2.1.10 Overbodig: toestaan vrachtauto's te vervoeren e.d., schrappen	Deze eis blijft onverminderd opgenomen in het PvE. Het is de concessiehouder toegestaan om vrachtvervoer te vervoeren op de veerdiensten, mits hij zijn verplichtingen met betrekking tot personenvervoer nakomt. De concessiehouder krijgt hierbij echter geen exclusief recht, hierdoor kunnen ook andere vrachtvervoerders vracht vervoeren van en naar de eilanden.
165	Openbare consultatie	2.1.11 Overbodig, waarom moet concessiehouder overleggen met vervoerders (vracht), schrappen	Om een goede inschatting van de ruimtereservering voor vrachtvervoer te waarborgen, organiseert de concessiehouder periodiek overleg met de betrokken vrachtvervoerders. Op deze manier kan de beschikbare ruimte op de veerboot efficiënt worden benut.
166	Openbare consultatie	2.1.14 Overbodig: Concessiehouder organiseert periodiek overleg met vrachtvervoerders, schrappen	Om een goede inschatting van de ruimtereservering voor vrachtvervoer te waarborgen, organiseert de concessiehouder periodiek overleg met de betrokken vrachtvervoerders. Op deze manier kan de beschikbare ruimte op de veerboot efficiënt worden benut.
167	Openbare consultatie	2.3.1 Overbodig: Boot mag niet eerder vertrekken dan tijd in dienstregeling, schrappen	Deze eis blijft onverminderd opgenomen in het PvE. Om een betrouwbare dienstregeling te kunnen waarborgen is het van belang dat de concessiehouder zich houdt aan de vastgelegde dienstregeling.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
168	Openbare consultatie	2.4.2 Waarom moet concessiehouder op verzoek consumentenorganisaties en decentrale overheden inzage geven in het draaiboek? Overbodig, schrappen	De bepaling is opgenomen omdat IenW als concessieverlener van de rederij en decentrale overheden als concessieverleners van het aangrenzend openbaar vervoer inzicht moeten hebben in de afspraken die gemaakt zijn. De deelnemers aan het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren' zijn hieraan toegevoegd, zodat zij hetzelfde kennisniveau hebben.
169	Openbare consultatie	2.5.2 Het is vanzelfsprekend dat de concessiehouder zich inspant om klant tevredenheid te bevorderen. Schrappen: als hij dat niet doet gooit hij zijn eigen glazen in.	Deze eis blijft onverminderd opgenomen in het PvE. De concessie heeft tot doel de afspraken tussen concessieverlener en concessiehouder duidelijk vast te leggen. In dit kader is het essentieel dat de concessiehouder aantoonbare inspanningen levert om de klanttevredenheid continu te verbeteren, zodat een hoogwaardige dienstverlening voor zowel eilandbewoners als eilandbezoekers gewaarborgd blijft.
170	Openbare consultatie	Capaciteit voor voertuigen en aanhangers: Toeristen met campers of auto's + caravans nemen meer ruimte in op de veerboot dan gewone personenauto's. Het komt nu al voor dat in drukke weken de autoplekken op populaire afvaarten volledig volgeboekt zijn, waardoor laatboekers moeten uitwijken naar ongewenste tijden. Het PvE zou moeten eisen dat de nieuwe concessiehouder voldoende capaciteit voor grote voertuigen garandeert. Dit kan bijvoorbeeld door in het ontwerp voorschriften op te nemen voor een minimum aantal meter voertuigdek dat beschikbaar moet zijn per afvaart of per dag, óók tijdens piekuren.	In het PvE is opgenomen dat de reguliere veerdienst over voldoende ruimte voor auto's moet beschikken. Daarnaast zal in het PvE de minimale capaciteit van de vloot (o.a. voor voertuigen) worden opgenomen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
171	Openbare consultatie	Het PvE zou kunnen voorschrijven dat de ferry-operator samenwerkt met lokale partijen om bagagevervoer te faciliteren, of zelf voorzieningen treft zoals bagagewagens of bezorgservice naar accommodaties. Idealiter kunnen voetpassagiers met veel kampeerspullen hun bagage bij de haven afgeven, en weer ophalen op het eiland. Service: ondersteuning voor voetgangers met kampeerspullen (bagagevervoer, karren) en vriendelijke bediening voor toeristen die voor het eerst de overtocht maken.	In eis 2.1.3 is reeds opgenomen dat de concessiehouder zijn medewerking verleent aan initiatieven van derden op het gebied van voor- en/of natransport van bagage. Deze medewerking omvat minimaal het delen van kennis, actieve deelname aan overleggen, en het zichtbaar maken van deze initiatieven op de website van de ticketverkoop.
172	Openbare consultatie	De huidige norm (>90% bezetting) is vooral gericht op passagiers, maar de grootste druk zit vaak bij voertuigen. Het PvE moet expliciet opnemen dat extra afvaarten worden ingezet op basis van dekbelasting, met prioriteit voor functioneel noodzakelijke voertuigen (zoals caravans) en minder voor recreatieve auto's. Stimuleer daarnaast alternatieve concepten zoals het topbagagevervoer of een caravancombinatie zonder auto, zodat er minder voertuigen nodig zijn aan boord.	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet. Hier zijn motorrijtuigen aan toegevoegd.
173	Openbare consultatie	Het eiland moet ook buiten reguliere vaartijden bereikbaar zijn voor hulpdiensten, spoedeisende zorg en andere noodzakelijke transporten. Het PvE moet daarom verplichten dat de concessiehouder een seminoodverbinding garandeert, bijvoorbeeld voor brandweer, Liander, arrestantenvervoer en ziekenhuisbezoek.	De definitie van calamiteit is aangepast zodat deze eis ook van kracht is buitenom de dienstregeling en toegevoegd dat het vaarklaar maken ten behoeve van hulpdiensten is in eis 3.1.7.
174	Openbare consultatie	Bepaal dat op de reguliere veerdiensten reizigers zonder motorvoertuig en reizigers met een fiets altijd een vervoerplicht geldt ook als deze niet vooraf hebben gereserveerd. Leg vast dat deze vervoerplicht ook geldt voor sneldiensten, waarbij dit voor Ameland en Schiermonnikoog pas geldt zodra hier schepen zijn geïntroduceerd met meer zitplaatsen.	De veerdienst is van een andere aard dan bijvoorbeeld busvervoer, waarbij relatief eenvoudig een extra voertuig kan worden ingezet. Voor de veerdienst zou hiervoor een extra schip nodig zijn, wat vanuit financieel en operationeel oogpunt niet haalbaar is.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
175	Openbare consultatie	Wij adviseren in overleg met eilandbewoners tot een ruimere regeling te komen ten aanzien van het vrijhouden van autoplekken. Wij denken daarbij aan het op elke afvaart in beide richtingen vrijhouden van tenminste twee autoplekken vanaf 48 uur tot 12 uur voor geplande vertrektijd en tenminste één autoplek vanaf 12 uur tot 4 uur voor geplande vertrektijd en in zomermaanden eventueel ook nog aanvullend twee autoplekken vanaf 96 uur tot 48 uur voor de geplande vertrektijd.	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost.
176	Openbare consultatie	Definieer welke situaties kwalificeren als overmacht voor het meten van de punctualiteit en pas hierop het ontwerp-PvE aan (o.a. eis 2.3.4 en eis 1.4.2)	De definitie van overmacht is vastgelegd in het concessiebesluit. Daarnaast zijn de punctualiteitseisen in het ontwerp-PvE al aangescherpt ten opzichte van de huidige situatie, onder meer door per verbinding en per type dienst specifieke punctualiteitscijfers vast te leggen, evenals cijfers voor aankomstpunctualiteit. Verdere aanpassing van deze bepalingen vindt IenW niet wenselijk.
177	Openbare consultatie	Meet voor zowel reguliere veerdiensten als voor de sneldiensten zowel de aankomstpunctualiteit op 3 minuten als op 10 minuten. Reken de concessiehouder in ieder geval voor de sneldienst maar bij voorkeur ook voor de reguliere veerdienst af op de 3 minuten punctualiteit.	De punctualiteitseisen in het ontwerp-PvE zijn ten opzichte van de huidige situatie al aangescherpt, onder andere door het opnemen van specifieke punctualiteitscijfers per verbinding en per type dienst, evenals cijfers voor aankomstpunctualiteit. Verdere aanpassing van deze bepalingen vindt IenW niet wenselijk.
178	Openbare consultatie	Weeg afvaarten die later vertrekken of aankomen in verband met het bieden van aansluitingen wel mee in de punctualiteitscijfers. Tel indien u dit advies niet overneemt in de geschoonde punctualiteitscijfers in ieder geval wel alle afvaarten mee in de aankomstpunctualiteit die in verband met een aansluiting later zijn vertrokken maar wel binnen 10 minuten van de reguliere vertrektijd. Monitor sowieso de punctualiteit ook zonder opschoning voor overmacht en aansluitingsgarantie en maak ook dit ongeschoonde punctualiteitscijfer openbaar op een dashboard.	De punctualiteitseisen blijven behoudens overmachtssituaties en behoudens situaties waarin een afvaart later vertrekt om een goede aansluiting te kunnen bieden op vertraagd aansluitend openbaar vervoer. De concessiehouder heeft hier immers geen invloed op. Daarnaast wordt voor alle afvaarten punctualiteit en uitval gerapporteerd volgens eis 3.1.6 en wordt dit ook openbaar gemaakt volgens eis 13.1.9.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
179	Openbare consultatie	Wij adviseren positief op het meten van het klantoordeel per verbinding afzonderlijk, Wij adviseren in aanvulling daarop bij de meting en publicatie van de OV-klantenbarometer onderscheid te maken tussen eilandbewoners en eilandbezoekers en tussen reguliere diensten en sneldiensten.	In het PvE wordt op het gebied van klanttevredenheid een onderscheid gemaakt tussen de beoordeling van eilandbewoners en bezoekers.
180	Openbare consultatie	Wij adviseren te verduidelijken dat handbagage in de ruimste zin van het woord gratis meegenomen mag worden mits de reiziger dit zelf zonder hulp kan vervoeren. Wij adviseren expliciet uit te sluiten dat extra kosten in rekening worden gebracht voor bagage op basis van gewicht of omvang.	In het PvE is verduidelijkt dat de bagageservice uitsluitend van toepassing is op de reguliere dienstregeling. Hulpstukken zoals rollators of kinderwagens zijn op alle afvaarten toegestaan en er is voldoende ruimte voor bagage, met uitzondering van scootmobielen op de sneldienst.
181	Openbare consultatie	De punctualiteitseis van maximaal 10 minuten te laat vertrekken en aankomen gelden behoudens overmacht (eis 2.3.4). Hierbij wordt verwezen naar eis 2.2.2 en 2.2.3. Dit moet zijn eis 2.3.2 en eis 2.3.3.	Dit klopt. Dit is aangepast in eis 2.3.4, waarbij wordt verwezen naar eis 2.3.2 en eis 2.3.3.
182	Openbare consultatie	Beschikbare plekken voor eilanders op de boten, zowel voor personen en auto's; eilanders moeten regelmatig naar het vasteland, hiertoe moet altijd een mogelijkheid toe geboden worden. Zonder voldoende gereserveerde plekken op elke afvaart zal dit met name in drukke periodes simpelweg niet mogelijk zijn.	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost.
183	Openbare consultatie	De inzet van extra boten dient nader beschreven te worden; bij 80% geboekte auto's dient er een extra boot te worden ingezet. Dus niet alleen bij personen.	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet. Hier zijn motorrijtuigen aan toegevoegd.
184	Openbare consultatie	Voor eilanders (captive reizigers) die ongepland mee moeten, moet er altijd een uitzondering mogelijk zijn.	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
185	Openbare consultatie	Het bagage vervoer van en naar het vakantie adres dient naar ons inzicht beter beschreven te worden. Landelijk zijn er diverse initiatieven (luchtvaart) die naadloos aansluiten op deze wens.	Het bagagetransport van en aan boord valt onder de concessie. Vervoer van bagage naar vakantieadressen valt niet onder de scope van de concessies. Wel is reeds in het PvE opgenomen dat de concessiehouder zijn medewerking verleent aan initiatieven van derden op het gebied van voor- en/of natransport van bagage. Deze medewerking omvat minimaal het delen van kennis, actieve deelname aan overleggen, en het zichtbaar maken van deze initiatieven op de website van de ticketverkoop.
186	Openbare consultatie	2) de uitvoering en kwaliteit vervoerplicht en punctualiteit moet beter worden	De punctualiteitseisen in het ontwerp-PvE zijn reeds aangescherpt ten opzichte van de huidige situatie, onder meer door het opnemen van punctualiteitscijfers per verbinding en per type dienst, evenals specifieke cijfers voor aankomstpunctualiteit. Verdere aanpassing van deze bepalingen vindt IenW niet wenselijk. De verplichting tot uitvoering en kwaliteit van het vervoer blijft ongewijzigd. IenW kan deze verplichting niet direct vergelijken met het openbaar vervoer. De veerdienst is namelijk van een andere aard dan bijvoorbeeld busvervoer, waarbij relatief eenvoudig een extra voertuig kan worden ingezet. Voor de veerdienst zou dit een extra schip vereisen, wat zowel financieel als operationeel niet haalbaar is.
187	Openbare consultatie	Betreft de gereserveerde plaatsen. Hier staat dat deze alleen voor de eerste afvaart van het eiland en de laatste afvaart naar het eiland zijn. Ik vind, dat als je aan kan tonen dat je naar het ziekenhuis moet, er buiten wat er al geregeld is in de PvE ook 1 autoplaats per afvaart gereserveerd moet worden voor de eilanders.	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost.
188	Openbare consultatie	Op alle afvaarten plek op de boot voor eilander auto's. Met name voor hun die ziekenhuis of andere bijzondere afspraken hebben.	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
189	Openbare consultatie	Als inwoner van Schiermonnikoog wil ik graag reageren op het Ontwerp PvE voor de veerdienst Lauwersoog - Schiermonnikoog. Ik gebruik de veerdienst regelmatig, waarbij ik de meeste overtochten met de auto maak. Hier is veel winst te behalen door de volgende zaken in de toekomst goed mee te nemen: • Scheiding van auto's en fietsen. Op dit moment staan de fietsen op het autodek. Dit zorgt ervoor dat je ten eerste lang moet wachten – met name op Lauwersoog – voordat je boot op mag rijden. Daarnaast staan de fietsen naast je auto en lopen mensen met de fietsen en tassen tegen je auto aan met kans op schade. Bij aankomst rijden wij met de auto altijd als eerste van de boot af. De meeste fietsers weten dat niet waardoor mensen al rijen dik naast de auto's staan. Dit zorgt voor onveilige situaties. Door auto's en fietsen in de toekomst helemaal van elkaar te scheiden wordt de overtocht sneller, veiliger en overzichtelijker • Scheiding van auto's en op het dek zitten. Mensen die tijdens de overtocht op het dek willen zitten moeten via het autodek. Dat betekent dat er heel veel mensen langs de auto's lopen met tassen en andere spullen. Officieel mag er niemand op het autodek komen, maar dat gebeurt zeker in de zomermaanden constant. Door toegang tot het buitendek rechtstreeks mogelijk te maken wordt het autodek veiliger • Bredere autobaan op de boot. Auto's moeten nu rechts of links in een smalle autobaan rijden. Zeker met een grotere auto is dit krap en zorgt ervoor dat uitstappen lastig omdat de deuren bijna niet open kunnen. Een bredere autobaan op de boot maakt dit comfortabeler.	In het PvE is verduidelijkt dat fietsplekken en autoplekken van voldoende kwaliteit dienen te zijn, dat de duidelijke markeringen er voor moeten zorgen dat auto's van fietsen gescheiden worden, met aandacht voor beschikbare ruimte en afgestemd op de verwachte vraag. Er wordt geen exact aantal voorgeschreven in het PvE.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
190	Openbare consultatie	Met de boot over kunnen, ook met een auto zou voor Amelanders te allen tijde mogelijk moeten zijn. Gereserveerde plekken voor de auto zijn belangrijk. Het missen van ziekenhuisafspraken, begrafenissen of andere urgente zaken zijn in het verleden gebeurd en mag niet weer gebeuren.	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost.
191	Openbare consultatie	Vervoerplicht 2.1 'De rederij is verplicht reizigers die beschikken over een geldig reisproduct voor een afvaart te vervoeren'. Voor eilanders die plotseling een specifieke afvaart moeten halen, maar geen vervoerbewijs kunnen krijgen omdat de afvaart vol is wringt dit. Ook het gestelde in 2.1.8 biedt hier te weinig garantie.	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost.
192	Openbare consultatie	Bezetting en extra afvaarten 2.1.12 "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% of hoger zal zijn, zet de Concessiehouder tijdens dat Tijdblok op de betreffende Verbinding en Richting ten minste één extra Afvaart met de Reguliere dienst in". De definitie in deze paragraaf is te weinig concreet. Er wordt in de tekst een termijn van een maand gehanteerd. Wat is er van toepassing wanneer de rederij het gestelde in 2 of 3 weken voor de afvaart redelijkerwijs kan voorzien? En hoe definieer je 'redelijkerwijs'? De eis moet SMART vastgelegd worden in het PvE.	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet.

193	Openbare consultatie	De extra afvaart dient zo vroeg mogelijk in het vaarschema te worden opgenomen, om te voorkomen dat de ene afvaart overvol is en de andere bijna leeg. De ervaring op Vlieland is dat wanneer er een passagiersbezetting is van meer dan 75%, dus 600 van de 800 zitplaatsen, de boot oncomfortabel vol zit. Niet alle zitplaatsen zijn gevuld, maar mensen blijven staan of gaan op de trappen zitten. Ze verdelen zich niet evenredig over de beschikbare ruimte. Bij het bepalen van de inzet van een extra afvaart dient dit te worden meegewogen. De keuze voor de inzet van een extra afvaart is bovendien tijdsafhankelijk. Bij deze keuze is er een verschil tussen de verwachte bezetting een maand voor afvaart of een week voor de afvaart. De huidige rederij zet pas bij een bezetting van 90% (per halve dag) een extra afvaart in, doorgaans een snelboot. Dat besluit wordt vaak pas enkele dagen voor vertrek genomen, al geboekte reizigers ontvangen daarover een mailbericht, zodat ze nog kunnen omboeken. In de praktijk gebeurt dat weinig. Het gevolg is dat er een overvolle boot en een bijna lege extra boot vertrekken. Ons advies is om in het PvE op te nemen dat de rederij streeft naar een meer evenredige bezetting bij de inzet van een extra afvaart, bijvoorbeeld door prikkels in te bouwen die een deel van de reizigers stimuleert om hun reis om te boeken naar het andere schip. De veerboot wordt oncomfortabel bij meer dan 60% bezetting (600 van 800). Voor een betere spreiding kan het een oplossing zijn om de extra afvaart eerder in te plannen. Bijvoorbeeld: 1 maand vooruit bij een bezetting van >60% = extra afvaart 3 weken vooruit bij een bezetting van >65% = extra	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet.
-----	----------------------	---	---

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
		afvaart 2 weken vooruit bij een bezetting van >70% = extra afvaart 1 week vooruit bij een bezetting van >75% = extra afvaart	
194	Openbare consultatie	Bagage 2.1.3 'De Concessiehouder biedt Reizigers de mogelijkheid om hun bagage door het Personeel aan en van boord te laten brengen zodat de bagage tijdens de overtocht veilig vervoerd wordt. De Concessiehouder geeft bij de terminal en op zijn website duidelijk aan hoe Reizigers van deze dienst gebruik kunnen maken. De Concessiehouder brengt voor deze dienst geen extra kosten bij Reizigers in rekening'. Hoe reëel is dit bij de sneldiensten? Daarop gaan geen bagagekarren mee. Moet in het PvE niet beter worden aangeven dat voor sneldiensten een andere eis geldt?	In het PvE is verduidelijkt dat de bagageservice uitsluitend van toepassing is op de reguliere dienstregeling en dat de service moet aansluiten op de vraag.
195	Openbare consultatie	Reizigersoordeel 2.5 Maak in het klanttevredenheidsonderzoek onderscheid tussen eilanders en niet-eilanders. Eilanders zijn geen keuzereizigers, zij hebben geen alternatief. Betrek dat ook in de weging van totaalscore. Bij een eigen tevredenheid van de eilanders horen ook eigen performance criteria. De Reder heeft een lijst van alle eilanders, deze kan gebruikt worden voor het raadplegen van de eilanders (en niet alleen aan boord).	In het PvE wordt op het gebied van klanttevredenheid een onderscheid gemaakt tussen de beoordeling van eilandbewoners en bezoekers.
196	Openbare consultatie	Punctualiteit Definieer ook de duur van een vaart, alleen sturen op een vertrektijd volstaat niet. De afvaart duur mag niet langer worden dan in de huidige situatie. Een (substantieel) kortere vaartduur zou een gunningscriterium kunnen zijn (bij dezelfde prijsstelling).	Er is conform deze wens een (maximale) vaartijd in het PvE worden opgenomen. Hierbij wordt genoeg flexibiliteit geboden aan de concessiehouder om de dienstverlening te optimaliseren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
197	Openbare consultatie	2.1.3. Het door de concessiehouder aan te bieden bagagevervoer dient toereikend en werkbaar te zijn. Uitgaan van bijvoorbeeld 1 stuk handbagage per persoon is niet voldoende;	In het PvE is verduidelijkt dat de bagageservice uitsluitend van toepassing is op de reguliere dienstregeling en dat de service moet aansluiten op de vraag. Hulpstukken zoals rollators of kinderwagens zijn op alle afvaarten toegestaan en er is voldoende ruimte voor bagage, met uitzondering van scootmobielen op de sneldienst.
198	Openbare consultatie	2.1.8. Aanvullen met 1 autoplek voor niet-eilandbewoners die vanwege een calamiteit onverwacht terug naar de wal moeten (bijvoorbeeld ongeval of overlijden familielid). De kaders hiervoor duidelijk omschrijven;	Deze eis is bedoeld voor eilandbewoners en is niet aangevuld met een aanvullende eis voor niet-eilandbewoners. In geval van calamiteiten is er reeds een eis opgenomen. Dit betreft eis 2.1.9 waarbij de concessiehouder ervoor zorgt dat hulpdiensten, rampenbestrijdingsdiensten en rouwauto's te allen tijde, zowel op hun heen- als terugreis, mee kunnen op afvaarten van de reguliere veerdienst.
199	Openbare consultatie	2.1.12. Suggestie: draai dit om, maximale inzet van veerboten op basis van de bekende historie en opschalen als zelfs dat niet voldoende is. Veel toeristen maken in januari/februari boekingen voor de zomervakantie, als alle veerboten dan nog niet in het systeem staan gaan ze echt niet een maand van te voren nog eens kijken of ze wel mee kunnen.	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet.
200	Openbare consultatie	2.2. Suggestie: Bij (langdurige) uitval kan de concessiehouder verplicht worden een alternatief Schip in te zetten, desnoods van een collega-vervoerder.	IenW neemt deze suggestie niet over. Het direct verzorgen van een alternatief leidt in de praktijk tot operationele uitdagingen. Wel is eis 2.2.3 verduidelijkt in welke gevallen de concessiehouder verplicht is om reizigers in principe met de eerstvolgende afvaart maar in ieder geval op dezelfde dag te vervoeren.
201	Openbare consultatie	2.5. Suggestie: opnemen dat de concessiehouder het rapport reizigersoordeel openbaar publiceert. En het oordeel van eilandbewoners en overige reizigers dient ook apart van elkaar te worden vermeld in het rapport.	In het PvE wordt op het gebied van klanttevredenheid een onderscheid gemaakt tussen de beoordeling van eilanders en bezoekers. Het klanttevredenheidsonderzoek wordt gepubliceerd door de concessiehouder.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
202	Openbare consultatie	De kapitein beslist wanneer sprake is van overmacht, tenzij de concessieverlener vaststelt dat dit geen redelijk oordeel is (1.4.2; 2.3.4). Echter wordt het begrip overmacht vaak te snel gebruikt als excuus voor uitval. Bijvoorbeeld motorpech kan overmacht zijn, maar niet als deze gevolg is van onvoldoende onderhoud. Om verwarring en misbruik van de term te voorkomen zou er een indicatieve lijst moeten komen van wat overmacht is en wat daar in principe buiten valt. Daarnaast is het belangrijk dat er bij uitvallende afvaarten door overmacht zo snel mogelijk gecommuniceerd wordt. Weersomstandigheden zijn vaak al dagen van tevoren bekend. Op dit moment worden mensen met een reservering worden meestal dagen van tevoren geïnformeerd wanneer er door dergelijke omstandigheden afvaarten komen te vervallen. Dit geeft zoveel mogelijk tijd om de plannen waar mogelijk aan te passen.	De definitie van overmacht is opgenomen in het concessiebesluit. Daarnaast is eis 2.4.3 verduidelijkt waarbij de concessiehouder bij uitval en overmacht reizigers zo spoedig mogelijk informeert via de relevante communicatiekanalen en via audiovisuele displays en omroepberichten aan boord en in de havens.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
203	Openbare consultatie	In het PvE zijn maar zeer beperkt gereserveerde plekken opgenomen voor eilanders. Alleen op de eerste reguliere afvaart vanaf het eiland en de laatste reguliere afvaart naar het eiland, hoeft de concessiehouder plekken vrij te houden; vier plekken tot 48 uur vantevoren en twee plekken tot 24 uur van tevoren (2.1.8). Het gaat daarbij alleen om autoplekken. Het opnemen in het PvE van een minimaal aantal gereserveerde plekken voor de eilanders op elke afvaart in de PvE is essentieel aangezien de veerboot de enige verbinding is met het vasteland. Dit moet gelden voor zowel auto's als personen. Op de sneldienst moet ook een voorrang reserveringsregeling voor de eilanders komen zodat eilanders verzekerd zijn van de mogelijkheid om overgezet te kunnen worden (9.3.). Een online reserveringssysteem waar de staatssecretaris naar wil kijken ziet alleen op de systematiek en niet op de hoeveelheid beschikbare plekken, dit is dus geen oplossing om meer zekerheid aan eilanders te geven.	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost.
204	Openbare consultatie	Tot slot moet het mogelijk blijven en goed om dit ook in PvE op te nemen dat er voor eilanders altijd een mogelijkheid is om op een reservelijst te komen staan als de boot vol is. Er vallen altijd wel reserveringen af en daarmee wordt voor eilanders de kans op een overtocht groter én worden alle plekken op de boten benut.	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
205	Openbare consultatie	Extra afvaarten Als de concessiehouder een maand van tevoren redelijkerwijs kan voorzien dat de gemiddelde bezettingsgraad op de reguliere afvaarten binnen een tijdblok 80% of hoger zal zijn, moet de concessiehouder in dat tijdblok ten minste één extra afvaart in, tenzij alle beschikbare schepen al ingezet worden (2.1.12). Voor Terschelling en Ameland is het belangrijk dit af te meten op basis van de capaciteit van auto's, dus al extra boten erbij wanneer 80% van de autoplekken vol zit. De boten zijn daar namelijk dusdanig groot, dat de 80% bezettingsgraad alleen vanwege het hoge aantal personenplekken wellicht gehaald wordt op zeer drukke weekenden met evenementen. Ook als de autoplekken wel al vol zitten, waardoor er dus geen extra afvaarten verplicht zullen zijn. Dit is zeer problematisch voor de bereikbaarheid van eilandbewoners en toeristen, die met de auto over moeten kunnen. Als er vanwege deze eis inderdaad extra boten worden ingezet, moet de reder dit vroegtijdig bekend maken; zij is hiertoe in staat gezien het inzicht in de bezetting van schepen op drukke dagen goed in te schatten is.	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet.
206	Openbare consultatie	IenW voert jaarlijks een tevredenheidsonderzoek uit (2.5), waarbij de concessiehouder zich moet aantoonbaar moet inspannen om de klanttevredenheid voor zowel eilandbewoners als eilandbezoekers voortdurend te verhogen (2.5.2). Daarbij is het echter belangrijk dat de tevredenheid van eilandbewoners apart gemonitord wordt, zodat iedere eilander gehoord wordt. Dit is makkelijk uitvoerbaar, want de rederij heeft de gegevens van de eilanders, dus een monitoring kan direct verstuurd worden.	In het PvE wordt op het gebied van klanttevredenheid een onderscheid gemaakt tussen de beoordeling van eilandbewoners en bezoekers.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
207	Openbare consultatie	Toegankelijkheid is belangrijk voor toeristen en daarmee ook voor de ondernemers. Dit moet bij verschillende punten in het ontwerpprogramma beter geborgd worden. Zo moet bij 2.1.2 bijvoorbeeld ook de rolstoel worden toegevoegd. Dit is vooral een probleem bij de sneldienst, waar rolstoeltoegankelijkheid totaal niet op orde is. Rolstoelgebruikers kunnen vaak simpelweg niet mee. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met bagage; het gebeurt regelmatig dat de gangpaden vol bagage staan. Er zijn meer bagagewagens nodig om dit te voorkomen..	IenW hecht groot belang aan toegankelijke schepen. Daarom is in het PvE al een eis opgenomen (eis 4.1.1) die toegankelijkheidseisen stelt voor alle schepen, inclusief de sneldienst.
208	Openbare consultatie	Rapporteer vervoerscijfers en klanttevredenheid separaat voor bewoners en bezoekers. Maak deze informatie actief beschikbaar voor lokale stakeholders, zodat zij hun belangen goed kunnen onderbouwen en monitoren.	In het PvE wordt op het gebied van klanttevredenheid een onderscheid gemaakt tussen de beoordeling van eilandbewoners en bezoekers. De resultaten van het klanttevredenheidsonderzoek worden openbaar.
209	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling):3.Voorgang voor transport van levende have op de reguliere veerdienst.	Transport van levende have valt niet onder eis 2.1.9, die geldt voor hulpdiensten, rampenbestrijding en rouwauto's. IenW ziet dit als een operationele afweging voor de concessiehouder, en niet als eis in het PvE.
210	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling):8. Gratis op- en afrij service van motorvoertuigen (auto's) voor eilanders.	Het staat de rederij vrij om deze service aan te bieden, zolang maar aan de eisen van de concessie voldaan wordt. Hier worden echter geen afspraken over opgenomen in het PvE. IenW kan deze suggestie, gezien de operationele en financiële uitdagingen, niet overnemen.
211	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling):10. Altijd toegang op reguliere veerboot voor eilanders (ook als deze volgeboekt is).	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost. Het is financieel niet haalbaar om op elke afvaart plekken gereserveerd te houden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
212	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling): 22. Respect overleden eilanders en gasten. De begrafenisauto kan altijd mee op de veerboot. Wanneer een overleden persoon aan boord staat hangt uit respect de vlag halfstok en rijdt de begrafenisauto als eerste vaan boord, daarna rest van de auto's en passagiers.	Er is reeds een eis opgenomen die bedoeld is voor spoedsituaties, en verplicht de concessiehouder ervoor zorg te dragen dat hulpdiensten, rampenbestrijdingsdiensten en rouwauto's te allen tijde, zowel op de heen- als de terugreis, kunnen meevaren op afvaarten van de reguliere dienst, met voorrang op alle andere motorrijtuigen.
213	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling): 26. Reserve plaatsen vasthouden voor eilander auto's voor eilanders die dringend naar de wal moeten. bv ziekenhuis opname familie.	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost. Het is financieel niet haalbaar om op elke afvaart plekken gereserveerd te houden.
214	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling): 28. Gratis op- en afrijservice voor auto's bestemd voor eilander garagebedrijven.	Het staat de rederij vrij om deze service aan te bieden, zolang maar aan de eisen van de concessie voldaan wordt. Hier worden echter geen afspraken over opgenomen in het PvE. IenW kan deze suggestie, gezien de operationele en financiële uitdagingen, niet overnemen.
215	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling): 29. Regeling waarbij het eilander garagebedrijf pechauto's van toeristen kan boeken en op laten halen door een berger.	Het staat de rederij vrij om deze service aan te bieden, zolang maar aan de eisen van de concessie voldaan wordt. Hier worden echter geen afspraken over opgenomen in het PvE. IenW kan deze suggestie, gezien de operationele en financiële uitdagingen, niet overnemen.
216	Openbare consultatie	In geval van onvoorziene omstandigheden zoals ernstige ziekte bij eerste graads familie, sterfgeval, ziekenhuisopname o.i.d., voor eilandbewoners altijd 25-35 zitplaatsen en een aantal meters voor auto's gereserveerd houden. Dit bijvoorbeeld tot 12 uur voor vertrek. Tot één uur voor vertrek nog 10 zitplaatsen vrij houden en één autoplaats. Bovengenoemde voor alle veerdiensten van en naar Harlingen opnemen.	IenW begrijpt deze wens, maar zal hiervoor geen specifieke eis in het PvE opnemen. Wel wordt er in de praktijk in principe voldoende plek geboden voor passagiers zonder auto op de veerdiensten. Daarnaast is in het PvE voorzien in gereserveerde autoplekken voor eilandbewoners op de eerste afvaart vanaf en de laatste afvaart naar een Waddeneiland en is er een reservelijst.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
217	Openbare consultatie	Ook moet het PvE de concessiehouder verplichten tot inzet van extra afvaarten bij overschrijding van de vraag, en garanderen dat iedere reiziger die tijdig in de rij staat voor de laatste afvaart, diezelfde dag wordt overgezet. Heldere communicatie over wijzigingen en afstemming met het openbaar vervoer zijn hierbij cruciaal.	In het PvE is inderdaad opgenomen dat de concessiehouder extra afvaarten kan inzetten bij overschrijding van de vervoersvraag, conform de bepalingen in artikel 2.1.12. Daarnaast dient iedereen met een geldig plaatsbewijs voor een betreffende afvaart te worden vervoerd. Heldere communicatie over dienstregelingswijzigingen en afstemming met het openbaar vervoer zijn ook belangrijke punten die reeds in het PvE zijn vastgelegd.
218	Openbare consultatie	Het PvE regelt slechts minimaal een paar autoplekken voor eilanders op de eerste en laatste reguliere afvaart. In het hoogseizoen zijn boten vaak weken van tevoren volgeboekt. Eilanders moeten ook tussendoor kunnen reizen. Daarom moeten er op elke afvaart gereserveerde plekken zijn voor zowel auto als persoon. Ook op de sneldienst moet voorrangreservering voor eilanders komen. En er moet een wachtlijststelsel komen, zodat eilanders alsnog kunnen meevaren als plekken vrijkomen. Flexibiliteit is essentieel voor onverwachte reizen.	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost. Het is financieel niet haalbaar om op elke afvaart plekken gereserveerd te houden.
219	Openbare consultatie	Het begrip 'overmacht' moet nader worden omschreven. Motorpech als gevolg van slecht onderhoud is bijvoorbeeld geen overmacht. Er moet een indicatieve lijst komen van wat wel/niet overmacht is.	Een heldere definitie van overmacht is vastgelegd in het concessiebesluit.
220	Openbare consultatie	Daarnaast moet bij afvaarten die vervallen vanwege weer of andere omstandigheden, altijd worden geprobeerd deze later alsnog te laten doorgaan. Eilanders met reservering moeten verplaatst worden naar een andere vaart	Deze wens is reeds opgenomen in eis 2.2.3. van het PvE
221	Openbare consultatie	Inbreng eilanders door een apart kwaliteitsonderzoek, niet samengevoegd met de toeristen die een veel groter deel vertegenwoordigen in het aantal overtochten	In het PvE wordt op het gebied van klanttevredenheid een onderscheid gemaakt tussen de beoordeling van eilandbewoners en bezoekers.
222	Openbare consultatie	In evaluaties verschil maken in toerist/ eilander;	In het PvE wordt op het gebied van klanttevredenheid een onderscheid gemaakt tussen de beoordeling van eilandbewoners en bezoekers.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
223	Openbare consultatie	Vervoersplicht vreemd geformuleerd: iedereen die een plaatsbewijs heeft moet vervoerd worden (dat lijkt ons nogal logisch). Maar als de boot vol is, kan je geen plaatsbewijs meer kopen en is er dus geen verplichting om te vervoeren. Het zelfde geldt voor het OV verhaal, als je je plaats moet reserveren heeft het hebben van een OV kaart weinig zin. Er uit dus.	Het aantal verkochte tickets voor een specifieke afvaart zal nooit het aantal beschikbare zitplaatsen overschrijden. In dat kader dient iedereen met een geldig plaatsbewijs voor die afvaart te worden vervoerd.
224	Markt-consultatie	Wij nemen aan dat deze bepaling alleen van toepassing is op de reguliere dienst en vragen u dit te verduidelijken. Op de sneldienst dragen passagiers hun bagage momenteel altijd zelf aan boord en wordt er geen gebruik gemaakt van bagagekarren.	In het PvE is verduidelijkt dat de bagageservice uitsluitend van toepassing is op de reguliere dienstregeling. Hulpstukken zoals rollators of kinderwagens zijn op alle afvaarten toegestaan, en er is, ook op de sneldienst, voldoende ruimte voor bagage.
225	Markt-consultatie	Wij nemen aan dat er met deze bepaling is beoogd om aansluiting te zoeken met de huidige praktijk. Die is anders dan u beschrijft. De huidige concessiehouder zorgt juist dat er 48 uur voor vertrek twee autoplaatsen vrijvallen (met andere woorden: deze plaatsen worden eerst achtergehouden en pas 48 uur voor vertrek boekbaar gemaakt) en 24 uur voor vertrek maakt de huidige concessiehouder nog eens twee autoplaatsen boekbaar, voor eilanders die niet in staat waren eerder te boeken. Dit doet de huidige concessiehouder alleen op de reguliere dienst op de eerste afvaart van de dag naar de vaste wal en op de laatste afvaart van de dag naar het eiland. De vier autoplaatsen zijn niet alleen boekbaar voor eilanders, maar ook voor toeristen om een inefficiënt gebruik van de capaciteit tegen te gaan. Maar doordat toeristen hun reis vaak ver vooruit boeken en liever niet in de vroege ochtend of late avond reizen, komen de plaatsen in de praktijk ten goede aan de eilanders. De huidige systematiek werkt goed, wij adviseren deze ongewijzigd te laten in de volgende concessieperiode.	Er wordt een bepaald aantal autoplaatsen tot een bepaald moment voor vertrek vrijgehouden voor eilandbewoners, dit is conform de huidige praktijk bij Waddenveren West. Daarbovenop zal de reservelijst dat momenteel wordt toegepast bij Waddenveren Oost als aanvullende eis worden opgenomen in het PvE. Dit zal een verbetering zijn t.o.v. de huidige praktijk.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
226	Markt-consultatie	Wij adviseren u, om misbruik te voorkomen, aan deze bepaling toe te voegen dat dit geldt voor voertuigen waarvoor niet vooraf een boeking gemaakt kon worden in verband met het spoedeisende karakter van het betreffende transport.	IenW neemt het voorstel over om aan deze bepaling (eis 2.1.9.) toe te voegen dat dit geldt voor voertuigen waarvoor niet vooraf een boeking gemaakt kon worden in verband met het spoedeisende karakter van het betreffende transport.
227	Markt-consultatie	Wij adviseren het door u voorgestelde beleid op enkele punten aan te passen. Ten eerste: extra afvaarten moeten in onze ogen ook afvaarten van de sneldienst kunnen zijn. De bezetting zou verder beoordeeld moeten kunnen worden per groepje van twee aansluitende tijdsblokken in plaats van per enkel tijdsblok. Wat de capaciteit betreft moet duidelijk zijn of het gaat om het totale aantal zitplaatsen binnen of om het aantal passagiers dat op basis van het certificaat van het schip maximaal vervoerd mag worden. Het is niet verstandig om uit te gaan van een bezettingspercentage van 80% of meer van de totale capaciteit die is ingezet. Op dagen dat er toch al veel extra afvaarten zijn, gaat het dan namelijk in absolute zin om een relatief hoog aantal beschikbare plaatsen. Het is beter om uit te gaan van minder dan 20% nog beschikbare plaatsen ten opzichte van de capaciteit van de minimum dienstregeling (bijlage B3 onder A). Daarmee wordt voorkomen dat er extra afvaarten ingezet (moeten) worden, terwijl er in absolute zin nog voldoende beschikbare capaciteit is. Wij adviseren ook een eis op te nemen voor het vraag gestuurd inzetten van extra afvaarten voor voertuigen, mits de capaciteit en bezetting van de autodekken per hele dag (en niet per tijdsblok) beoordeeld kunnen worden.	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet. Zo is in het PvE onder andere aangegeven dat het de concessiehouder is toegestaan om in plaats van een extra afvaart van een reguliere dienst een of meer extra afvaarten van een sneldienst te bieden wanneer de noodzaak tot het bieden van een extra afvaart uitsluitend wordt ingegeven door het te verwachten aantal over te zetten reizigers en niet door het te verwachten aantal over te zetten motorrijtuigen.
228	Markt-consultatie	Uitval door het niet deugdelijk functioneren van de Rijksinfrastructuur die de concessiehouder moet gebruiken, zou door de concessiehouder aangemerkt moeten kunnen worden als overmacht.	Ja, storingen aan autobridgen kunnen als overmacht worden gezien. Overmacht is opgenomen in het concessiebesluit.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
229	Markt-consultatie	Vertraging door het niet deugdelijk functioneren van de Rijkswaterstaat die de concessiehouder moet gebruiken, zou door de concessiehouder aangemerkt moeten kunnen worden als overmacht.	Ja, dit kan inderdaad als overmacht worden gezien, bijvoorbeeld bij storingen aan de bruggen van Rijkswaterstaat.
230	Markt-consultatie	Kunt u verduidelijken dat dit alleen geldt voor personen en niet voor voertuigen?	Dit is een harde eis voor personen, maar concessiehouder dient zich ook zoveel mogelijk in te spannen om ook voertuigen mee te nemen
231	Markt-consultatie	Op dit moment wacht de veerboot maximaal 15 minuten als het de laatste afvaart van de dag naar het eiland betreft. Wij adviseren u deze maximale wachttijd niet te verruimen. De redenen hiervoor zijn dat er in voorkomende gevallen vaak al veel reizigers aan boord zitten te wachten die ook op een redelijke tijd op hun bestemming willen aankomen, dat het personeel aan boord te maken heeft met een maximaal toegestane arbeidstijd en dat er na aankomst nog sprake is van natransport met de bussen op de eilanden (die dan ook onredelijk lang zouden moeten wachten).	De wachttijd voor de laatste afvaart is nu ingeperkt naar 30 minuten. Aangezien het aansluitend openbaar vervoer ook wacht op de veerdienst, acht IenW dit een redelijke tussenweg.
232	Markt-consultatie	Het kiezen van 2024 als referentiejaar is in onze ogen niet redelijk en bij voorbaat moeilijk haalbaar. Wij adviseren op dit gebied dezelfde eisen te hanteren als in de huidige concessies het geval is.	In het PvE is opgenomen dat de concessiehouder ervoor zorgt dat per verbinding het gemiddelde oordeel van eilandbewoners en bezoekers gezamenlijk zowel als het gaat om het totaal oordeel over de afvaart als voor het oordeel over de onderliggende kwaliteitskenmerken afzonderlijk, zoals dat volgt uit de OV-klantenbarometer (zie paragraaf 13.3), ten minste een 8,0 bedraagt dan wel ten minste gelijk is aan het referentiejaar 2024 (bijlage 8 Referentiescores OV-klantenbarometer 2024) wanneer het gemiddelde reizigersoordeel in 2024 lager was dan een 8,0.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
233	Markt-consultatie	In eis 2.1.9 is opgenomen dat hulpdiensten, rampenbestrijdingsdiensten en rouwauto's te allen tijde mee moeten kunnen op Afvaarten en voorrang dienen te krijgen op alle andere Motorrijtuigen. Onze zienswijze is dat dit tegenstrijdig is met eis 2.1.5 waarin een vervoerplicht is opgenomen voor alle Motorrijtuigen met een geldig reisproduct voor de betreffende afvaart. De aankomst van hulpdiensten is niet vooraf te voorzien door het urgente karakter van dit soort Motorrijtuigen. Wanneer een hulpdienst, rampenbestrijdingsdienst of rouwauto voorrang dient te krijgen, kan dit ten koste gaan van een reguliere Motorrijtuig. Onze zienswijze is dat aan deze eis wordt toegevoegd, "...op Afvaarten van de Reguliere dienst en voorrang krijgen op alle andere Motorrijtuigen, ook al moet een regulier Motorrijtuig hiervoor omgeboekt worden naar een andere afvaart". De voornoemde omboeking levert geen strijd op met eis 2.1.5	Op dit punt is eis 2.1.9 in het PvE aangepast. Aan deze eis is toegevoegd dat het de Concessiehouder is toegestaan, na overleg met de betreffende Reiziger(s), een Reisproduct voor een Motorrijtuig naar een andere Afvaart om te boeken indien op de betreffende Afvaart geen ruimte meer is voor deze auto's
234	Markt-consultatie	Wij verzoeken u om bij de invulling van het begrip overmacht in de nieuwe concessie expliciet op te nemen dat ook het uitvallen of defect raken van afmeerinstallaties, zoals de autobruginstallatie, daaronder valt. De concessiehouder is hoofdgebruiker van deze voorzieningen, maar heeft geen zeggenschap over het beheer en onderhoud ervan. Een defect aan de autobrug is daarmee een externe omstandigheid die direct van invloed is op de uitvoering van de dienstregeling, maar niet aan de concessiehouder kan worden toegerekend. In lijn met de huidige concessiebepalingen – waarin de concessiehouder niet gehouden is aan KPI's bij oorzaken die niet aan hem zijn toe te rekenen – verzoeken wij om storingen aan afmeerinstallaties die buiten zijn beheer vallen, als overmacht aan te merken	Ja, dit kan inderdaad als overmacht worden gezien, bijvoorbeeld bij storingen aan de bruggen van Rijkswaterstaat.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
235	Markt-consultatie	De sneldienstschepen in de concessie Waddenveren Oost zijn relatief kleine schepen en niet ingericht op het vervoeren van alle soorten en hoeveelheden bagage en hulpmiddelen. Onze zienswijze is om de huidige omschrijving van eis 2.1.2 specifiek toe te spitsen op de Reguliere Dienst en het volgende toe te voegen: "Op de Sneldienst zijn handbagage en hulpmiddelen (waaronder kinderwagen, rollator, vouwfiets en rolstoel) toegestaan met alleen een geldige reservering voor de betreffende afvaart"	In het PvE is verduidelijkt dat de bagageservice uitsluitend van toepassing is op de reguliere dienstregeling en dat de service moet aansluiten op de vraag. Hulpstukken zoals rollators of kinderwagens zijn op alle afvaarten toegestaan en er is voldoende ruimte voor bagage, met uitzondering van scootmobielen op de sneldienst.
236	Markt-consultatie	Het is onduidelijk op welke wijze de rederij de eilander autoplekken, uit eis 2.1.8, moet vrijhouden 48 uur en 24 uur voor het geplande vertrek. Onze zienswijze is om de omschrijving van deze eis aan te passen: "De Concessiehouder houdt 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 vier autoplekken vrij voor Eilandbewoners. Op 48 uur voor de geplande vertrektijd komen twee autoplekken vrij om te reserveren voor eilandbewoners en op 24 uur voor de geplande vertrektijd nogmaals twee autoplekken. Indien de vier autoplekken 4 uur voor vertrek niet gereserveerd zijn door Eilandbewoners, komen de autoplekken vrij voor een openbare reservering".	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
237	Markt-consultatie	Het is de concessiehouder toegestaan om, binnen de mogelijkheden van de Infrastructuur aan wal, met de Reguliere dienst Vrachtauto's en aanhangwagens zonder trekkend voertuig te vervoeren, zolang voldaan wordt aan de verplichtingen omtrent personenvervoer. Indien van die mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, organiseert de concessiehouder periodiek een overleg met vrachtvervoerders en wordt op basis daarvan een inschatting gemaakt van de ruimtereservering. De ruimtereservering voor vrachtvervoer en de vraag naar personenvervoer zijn dynamische zaken en in zekere zin communicerende vaten. Het is aan de concessiehouder – en het betreft ook bij uitstek de deskundigheid van de concessiehouder – om het inregelen hiervan vorm te geven, zodat op efficiënte wijze aan de vraag naar personenvervoer en de vraag naar vrachtvervoer wordt voldaan. De afspraken met de vrachtvervoerders (en de vraag naar personenvervoer) resulteren in de planning van de concessiehouder. Er is in dit kader geen nut en noodzaak om de concessieverlener te informeren over de uitkomsten van het overleg met de vrachtvervoerders. Wij verzoeken u daarom om de laatste zin van eis 2.1.11 te laten vervallen.	Met het oog op de monitoring van het vrachtvervoer blijft deze eis onverminderd van toepassing
238	Markt-consultatie	In artikel 2.2 en 2.3 wordt de term Overmacht meerdere keren genoemd. Er ontbreekt in het Programma van Eisen en bijlagen echter een heldere definitie van Overmacht. Onze zienswijze is dat een duidelijke en ondubbelzinnige definitie van het begrip overmacht noodzakelijk is. Het verzoek is dit toe te voegen, zodat reders een goede afweging kunnen maken om redelijkerwijs aan de eisen in 2.2 en 2.3 te kunnen voldoen met inachtneming van eventuele boetes	Een heldere definitie van overmacht is opgenomen in het concessiebesluit.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
239	Markt-consultatie	In eis 2.4.5 is opgenomen dat Afvaarten naar het eiland ten minste 10 minuten moeten wachten op de aansluiting van een trein/bus. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen Reguliere en Sneldienst. Deze wachttijd is voor de Sneldienst in de concessie Waddenveren Oost erg fors. De overtocht bedraagt ongeveer 20 minuten, deze wachttijd kan zorgen voor een toename van 50% van de reistijd. Onze zienswijze is het voorstel om eis 2.4.5 alleen van toepassing te verklaren voor de Reguliere Dienst, met uitzondering van de laatste Afvaart naar het eiland.	Vanwege de lange wachttijd tot de volgende sneldienst blijft de wachttijd 10 minuten.

3. Veiligheid

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
240	Advies-brieven	In eis 3.1.6 het woord 'auto's' te vervangen door 'voertuigen', de brandveiligheid geldt voor alle elektrische voertuigen	Deze eis is verwijderd, omdat deze niet operationeel uitvoerbaar blijkt. Wel is opgenomen in het PvE dat wanneer auto's zich onderdeks bevinden passagiers het autodek en hun auto moeten verlaten omwille van de veiligheid. Ten aanzien van veiligheid geldt er geen specifieke wet- en regelgeving alleen voor de Waddenzee.
241	Advies-brieven	Expliciet benoemen. Vaarbereidheid bij crisissituaties In de huidige concessievoorwaarden is opgenomen dat de rederij binnen één uur een vaarklaar schip beschikbaar moet kunnen stellen ten behoeve van het vervoer van crisisfunctionarissen. Deze essentiële bepaling ontbreekt in het huidige concept-PvE. Wij stellen voor om deze eis in aangepaste vorm opnieuw op te nemen, met de volgende formulering: "Bij schaarste van personeel of materieel als gevolg van een crisis, incident of ramp 5 dient de rederij in staat te zijn binnen één uur een schip vaarklaar te hebben voor inzet ten behoeve van crisisfunctionarissen en/of hulpdiensten op de aangegeven locatie.	De definitie van calamiteit is aangepast zodat deze eis ook van kracht is buiten de dienstregeling om. Daarnaast is in eis 3.1.7 toegevoegd dat schepen binnen een uur vaarklaar gemaakt moeten kunnen worden ten behoeve van hulpdiensten.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
242	Advies-brieven	Expliciet benoemen. Deelname aan multidisciplinaire oefeningen Ter bevordering van de samenwerking en afstemming tussen de rederij en hulpdiensten, is deelname aan multidisciplinaire rampenoefeningen noodzakelijk. Wij stellen voor om de volgende bepaling op te nemen in het Programma van Eisen: "De rederij neemt minimaal één keer per twee jaar deel aan een multidisciplinaire oefening, georganiseerd door of in samenwerking met de Veiligheidsregio Fryslân, ter toetsing en afstemming van veiligheidsprotocollen."	De rampensimulatietraining is opgenomen in eis 3.4, die tot stand is gekomen na overleg met de veiligheidsregio.
243	Openbare consultatie	Dichtheid van de auto's op het autodek en de veiligheid.	In paragraaf 3.1 is opgenomen dat reizigers verplicht zijn om tijdens de afvaart hun auto en het autodek te verlaten wanneer de auto's zich onderdeks bevinden. Reizigers met een beperkte mobiliteit kunnen hierbij assistentie krijgen.
244	Openbare consultatie	Dichtheid van de auto's op het autodek en de consequenties voor toegankelijkheid en veiligheid	Veiligheid wordt geborgd via wet- en regelgeving. Daarnaast geldt dat eisen t.a.v. positionering op het autodek voor de concessiehouder moeilijk operationeel uitvoerbaar zijn en meerkosten met zich meebrengen. Wel is naar aanleiding van de consultatie opgenomen dat reizigers tijdens de vaart de auto en het dek moeten verlaten wanneer het autodek zich onderdeks bevindt. Reizigers met een beperkte mobiliteit kunnen hierbij assistentie krijgen. Er zijn eisen opgenomen in hoofdstuk 4 van het PvE ten aanzien van toegankelijkheid voor mensen met beperktere mobiliteit.
245	Openbare consultatie	Brandgevaar elektrische auto's. Het zou een ramp worden als er brand uitbreekt op een boot geladen met elektrische auto's.	Veiligheid wordt geborgd via wet- en regelgeving. Daarnaast geldt dat eisen t.a.v. positionering op het autodek voor de concessiehouder moeilijk operationeel uitvoerbaar zijn en meerkosten met zich meebrengen. Wel is naar aanleiding van de consultatie opgenomen dat reizigers tijdens de vaart de auto en het dek moeten verlaten wanneer het autodek zich onderdeks bevindt. Reizigers met een beperkte mobiliteit kunnen hierbij assistentie krijgen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
246	Openbare consultatie	Gezien het beperkt aantal auto's op de veerboot L->S en S->L, en het feit dat passagiers gehele overtocht ook op het autodek komen, is de eis om de auto tijdens de overtocht te verlaten, een beetje overdreven. (3.1.6). Misschien nuttig als er ooit een afgesloten autodek zou komen.	Mede naar aanleiding van deze inbreng hoeven reizigers tijdens de vaart alleen hun auto te verlaten als deze onderdeks geparkeerd is.
247	Openbare consultatie	In 3.1.6 (pag. 19) is opgenomen dat om de brandveiligheid van het Schip te waarborgen de Concessiehouder verplicht is te handhaven dat reizigers hun voertuigen gedurende de vaart verlaten. Er zijn situaties dat het voertuig gebruikt wordt voor transport van zieken of mensen die slecht ter been zijn. Hoe kan worden voorkomen dat dit artikel zal leiden tot onwenselijke situaties omdat de concessiehouder verplicht is te handhaven? In eis 4.1.10 is dat weliswaar opgenomen, maar in de huidige praktijk wordt deze situatie niet herkend.	Om brandveiligheid te borgen, zal de concessiehouder reizigers verplichten om hun voertuig gedurende de vaart te verlaten. Voor zieken is er een ziekenboek aan boord. Er zijn eisen opgenomen in hoofdstuk 4 van het PvE ten aanzien van toegankelijkheid voor mensen met beperktere mobiliteit.
248	Openbare consultatie	Het vervoer van consumentenvuurwerk wordt niet benoemd. Vraag: zijn voor de handhaving, instructies of eisen te stellen aan de Concessiehouder?	Vuurwerk is benoemd in de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen (VLG), waar in het PvE naar wordt verwezen.
249	Openbare consultatie	3.1.6 a. de Concessiehouder verplicht Reizigers om hun voertuigen gedurende de vaart te verlaten en handhaaft hierop; De huidige situatie is zeker niet veilig aan boord op het autodek. En er wordt ook niet gehandhaafd. Ik maak mij grote zorgen. De auto's zijn nu breder dan voorheen. Het autodek wordt zodanig vol gezet met allerlei voertuigen, dat je je auto vaak niet meer uit kan, simpelweg omdat de deur niet open kan. Ook oudere mensen en minder validen in een rolstoel in de auto kunnen de auto niet uit. Dit is zeer beslist een onveilige situatie.	De huidige concessies bevatten geen bepalingen ten aanzien van het verlaten van de voertuigen. Voor de toekomstige concessies geldt: om brandveiligheid te borgen, zal de concessiehouder reizigers verplichten om hun voertuig gedurende de vaart te verlaten en dit te handhaven wanneer de auto's zich onderdeks bevinden. Mensen met een beperkte mobiliteit kunnen dichtbij een lift parkeren. Voor zieken is er een ziekenboek aan boord.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
250	Openbare consultatie	3.1.6 b. de Concessiehouder spant zich in om voertuigen op het autodek, in het bijzonder elektrische auto's, zodanig te positioneren dat dit de (brand)veiligheidsrisico's minimaliseert. Ook aan dit punt wordt niet voldaan. De elektrische auto's worden niet gescheiden van de andere auto's.	De huidige concessies bevatten geen bepalingen ten aanzien van het verlaten van de voertuigen. Voor de toekomstige concessies geldt: om brandveiligheid te borgen, zal de concessiehouder reizigers verplichten om hun voertuig gedurende de vaart te verlaten en dit te handhaven wanneer de auto's zich onderdeks bevinden.
251	Openbare consultatie	3.2.2. Over gedragscodes en huisregels. Het WPD-personeel handhaaft op dit moment niet op gedragsregels. Als gasten hun drank hebben gekocht bij de NOBEL boetiek in Holwerd, of ze dragen zelf een krat bier bij zich, dan is de kans groot dat de gasten snel beschonken raken en vervelend worden in hun gedrag. Vaak zijn er met groepen gasten één of meerdere beatboxen aanwezig en het volume wordt vaak hoog gezet. Dit is voor een normale reiziger vaak erg vervelend en soms ook bedreigend. Ook hier wordt niet op gehandhaafd. Overal op het terrein wordt aangegeven dat het een ROOKVRIJ terrein is. Menig roker steekt z'n sigaret aan als hij voet aan wal zet. Dit is vervelend en hierop wordt niet gehandhaafd.	Mede naar aanleiding van deze reactie is in 3.2 aangescherpt dat de concessiehouder zorgt voor handhaving van de huisregels. Ook zijn de huisregels bespreekbaar bij de overleggen over de vervoerplannen, omdat deze regels onder de algemene voorwaarden vallen.
252	Openbare consultatie	3.5.2 Schrappen, deze maatregelen zullen alleen maar kosten verhogend werken en zorgt voor een afvaart waarbij niemand geholpen is. Combinatie met personen niet mogelijk. Kosten verhogend en dient geen doel anders dan schijnveiligheid.	Het kan dat in de loop der jaren nodig zijn aanvullende maatregelen te treffen om het veilige vervoer van gevaarlijke stoffen te borgen. Deze eis is om die reden toegevoegd. Deze eis is geen verplichting tot aanvullende maatregelen.
253	Openbare consultatie	Voorstel: een extra eis opnemen die vermeldt dat het is niet toegestaan om elektrisch aangedreven voertuigen onderdeks te vervoeren in combinatie met passagiers.	Het is niet uitvoerbaar om elektrische voertuigen niet te vervoeren in combinatie met passagiers aan boord. Het aantal elektrische auto's zal naar verwachting toenemen en een andere positionering van deze auto's zou tot grote vertraging leiden bij het vertrekken en aankomen (daarom is eis 3.1.6b geschrapt omdat dit operationeel niet haalbaar is). Wel wordt geëist dat als auto's onderdeks vervoerd worden passagiers de auto's en het dek moeten verlaten.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
254	Openbare consultatie	Waarom contact met KNRM over het veiligheidsmanagementsysteem? Dit is een beetje raar, KNRM is gewoon een partij. Dit soort contacten lopen via bevoegde autoriteiten zoals Rijkswaterstaat, de Kustwacht en Veiligheidsregio's. Periodiek oefenen met KNRM i.v.m. man-over-boord en evacuatie acties is wel een goed idee. Voorstel: Deze eis schrappen of herschrijven.	Voor het geval dit nodig mocht zijn blijft deze eis in het PvE staan. De eis is vrijblijvend geformuleerd doordat er 'zo nodig' in staat.
255	Openbare consultatie	Op de eisen veiligheid schiet het Programma schromelijk tekort. Niets over beschikbaarheid van reddingmiddelen, niets over brandslangen, niets over vluchtroutes aan boord, niets over signaleren man over boord, niets over calamiteit schip, niets over instructies kapitein bij calamiteit	Deze eisen schrijft IenW niet een-op-een voor, maar worden geborgd middels wet- en regelgeving zoals aan bod komt in paragraaf 3.1 (verantwoordelijkheid en veiligheidsniveau), paragraaf 3.3 (veiligheidsmanagementsysteem) en paragraaf 3.4 (rampsimulatietraining).
256	Openbare consultatie	3.1.7 Onduidelijk waarom bij een calamiteit een schip binnen 1 uur vaarklaar moet zijn. Waar slaat dit op? Schrappen	In noodsituaties kunnen schepen beschikbaar worden gesteld aan veiligheidsdiensten. Dit is momenteel, in de huidige concessies, ook het geval.
257	Openbare consultatie	3.2.2 Huisregels, waar kan ik die vinden? Waarom die benoemen? Schrappen	De huidige concessiehouders hebben de huisregels op hun websites gepubliceerd. Om een prettige en veilige reis voor alle reizigers te borgen, zijn huisregels van belang. Daarom neemt IenW hierover eisen op in de nieuwe concessies, net als in de huidige.
258	Openbare consultatie	3.2.3 Overbodig, rechtstreeks contact schip – wal! Die is er permanent met kantoor en ook met de kustwacht. Schrappen.	Omdat dit er permanent moet blijven, wil IenW dit laten staan.
259	Openbare consultatie	3.2.5 Communicatie rond incidenten, Overbodig, de kapitein heeft alle communicatiemiddelen tot zijn beschikking, schrappen	De kapitein heeft inderdaad al deze middelen tot zijn beschikking en dit moet in de toekomst ook zo blijven. Daarom blijft deze eis staan. Het andere personeel is ook in staat om correct te handelen en passagiers te begeleiden bij calamiteiten. Deze eis moet dus breder gelden dan alleen de kapitein.
260	Openbare consultatie	3.5.1 Gevaarlijke stoffen mogen niet op een schip met pax worden vervoerd. In deze formulering schrappen, schrappen	Om veiligheid aan boord te borgen zijn worden er eisen gesteld aan gevaarlijke goederen die ook met de veerboot naar de eilanden moeten. Het gaat dan om het voorkomen van brand, explosies, etc.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
261	Openbare consultatie	3.6.7 Schrappen: reder moet meewerken aan landelijke onderzoeken naar sociale veiligheid onder reizigers en personeel, zo vanzelfsprekend dat je dit kunt, schrappen	Zonder het op te nemen is er geen garantie dat dit ook daadwerkelijk gebeurt. Daarnaast is dit een zeer actueel thema en wordt zo aangesloten bij het beleid dat hierover geldt van de Rijksoverheid.
262	Openbare consultatie	3.6.8 Maatregelen sociale veiligheid, te bevoogdend, schrappen	Zonder het op te nemen is er geen garantie dat dit ook daadwerkelijk gebeurt. Daarnaast is dit een zeer actueel thema en wordt zo aangesloten bij het beleid dat hierover geldt van de Rijksoverheid.
263	Openbare consultatie	Tot slot moet de veerdienst rekening houden met veiligheid voor alle passagiers, wat bij campers/caravans inhoudt: deugdelijke vastzetprocedures aan boord (voorkomen van schade bij golven), en bij campers eventueel voorzieningen zoals stroompunten of ventilatie als mensen in hun camper verblijven tijdens de overtocht (voor zover toegestaan).	De Concessiehouder heeft een vervoerplicht om reizigers en hun voertuigen te vervoeren als deze over een geldig vervoerbewijs beschikken. Hier vallen caravan of campers ook onder. IenW ziet geen aanleiding om hierover specifieke eisen op te stellen.
264	Openbare consultatie	Er wordt gesteld dat de kapitein altijd beslist, maar de concessieverlener kan tot een ander oordeel komen. Wij vragen ons dan ook af op welke gronden de concessieverlener dat andere oordeel baseert. De reguliere veerdienst moet tegen ijsgang en alle weersomstandigheden kunnen (kunnen de Willems niet). Wat is de grens van alle weersomstandigheden, dit dient beschreven te worden.	In eis 6.2.2 is aangegeven dat het alle weersomstandigheden betreft m.u.v. omstandigheden die eens per 10 jaar voorkomen.
265	Openbare consultatie	Ook het vervoer van elektrische en hybride auto's zijn i.v.m. de brandveiligheid op deze schepen gevaarlijk, hiervoor zullen extra maatregelen genomen moeten worden. Het vervoer van elektrische auto's en hybride auto's moet gelet op zelfontbranding zéér goed geregeld worden, tot nu toe is het zéér slecht geregeld, onderzoek gewenst.	De huidige concessies bevatten geen bepalingen ten aanzien van het verlaten van de voertuigen. Voor de toekomstige concessies geldt: om brandveiligheid te borgen, zal de concessiehouder reizigers verplichten om hun voertuig gedurende de vaart te verlaten en dit te handhaven wanneer de auto's zich onderdeks bevinden.
266	Openbare consultatie	De ontscheping bij noodgevallen, bijvoorbeeld een aanvaring kan slechts via 1 zijde plaatsvinden.	De kenmerken van de schepen moeten voldoen aan de veiligheidsvoorschriften volgens wet- en regelgeving. Naar het inzicht van IenW heeft dit geen plaats in het PvE maar is dit een maatregel die besproken kan worden voor het Rampenbestrijdingsplan Waddenzee zoals bedoeld in eis 3.2.5.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
267	Openbare consultatie	Wij doen daarom een dringend beroep op u om bij de opstelling van het Programma van Eisen voor de nieuwe concessiehouders nadrukkelijk rekening te houden met de eisen voor inzetbaarheid van hulpdiensten vanaf het water. Dit is noodzakelijk om de veiligheid van passagiers, bemanning en hulpverleners te kunnen waarborgen.	De kenmerken van de schepen moeten voldoen aan de veiligheidsvoorschriften volgens wet- en regelgeving. Naar het inzicht van IenW heeft dit geen plaats in het PvE maar is dit een maatregel die besproken kan worden voor het Rampenbestrijdingsplan Waddenzee zoals bedoeld in eis 3.2.5.
268	Openbare consultatie	De versoerde dienstregeling is alleen efficiënt voor de bedrijfsvoering, de veiligheid lijkt daarin ondergeschikt, immers er worden op drukke dagen extra afvaarten ingezet, onafhankelijk van het tij. We kunnen niet zomaar van het eiland met de auto...	Ongeacht de dienstregeling dient de concessiehouder zich altijd te houden aan de geldende maatregelen op het gebied van veiligheid.
269	Openbare consultatie	Qua calamiteiten dienen de boten ten alle tijde op het eiland op Ameland te blijven liggen, en binnen een bepaalde tijd inzetbaar zijn. Dit is echt een vereiste, als de helikopter niet vliegt en de reddingboot niet vaart is de enige optie de veerboot. Het ROAZ (regionale organisatie acute zorg) zou dit ook in hun stukken moeten opnemen voor de eilanden.	In het PvE is opgenomen dat in ieder geval in de nacht de schepen aangemeerd liggen op Ameland. Ook is opgenomen dat de schepen binnen een uur vaarklaar moeten zijn.
270	Openbare consultatie	Het aanpassen van de schepen als er nieuwe veiligheidseisen van kracht worden. Te denken valt aan een verplichting aan de concessiehouder om schepen na een maximale "grace -periode" van bijvoorbeeld 5 jaar na de invoering van nieuwe regels met betrekking tot nieuwbouwschepen ook de bestaande schepen aan die nieuwe regels aan te passen	Schepen moeten voldoen aan wet- en regelgeving, ook nieuwe wet- en regelgeving. Hierover zijn bepalingen opgenomen in paragraaf 3.1, eis 3.3.1 en eis 6.1.1.
271	Openbare consultatie	Wij willen u graag verzoeken om in het Programma van Eisen voor de nieuwe concessiehouders rekening te houden met de bereikbaarheid van veerboten voor hulpdiensten vanaf het water en vanuit de lucht.	De kenmerken van de schepen moeten voldoen aan de veiligheidsvoorschriften volgens wet- en regelgeving. Naar het inzicht van IenW heeft dit geen plaats in het PvE maar is dit een maatregel die besproken kan worden voor het Rampenbestrijdingsplan Waddenzee zoals bedoeld in eis 3.2.5.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
272	Markt-consultatie	Bij het naderen van de havens begeven de bestuurders en mede-inzittenden van de voertuigen zich weer naar het autodek, om na aankomst vlot te kunnen ontschepen. Wij vragen u te verduidelijken dat dit mogelijk blijft.	In eis 3.1.6 is toegevoegd dat wanneer het schip de haven nadert passagiers alvast weer naar hun auto mogen om snel te kunnen ontschepen. De concessiehouder bepaalt wanneer dit weer kan.
273	Markt-consultatie	Wij vragen u te verduidelijken welke instanties kunnen bepalen dat er sprake is van een calamiteit en op welke manier de kosten die gepaard gaan met deze extra dienstverlening doorbelast kunnen worden aan de autoriteiten.	IenW heeft dit verduidelijkt door toe te voegen dat een schip vaarklaar moet zijn ten behoeve van de hulpdiensten.
274	Markt-consultatie	Wij adviseren u duidelijk in het Programma van Eisen op te nemen dat de schepen gecertificeerd moeten zijn volgens de ISM code. De manier waarop deze eis nu is geformuleerd biedt in onze ogen ruimte om de code wel te volgen, maar de schepen niet te certificeren.	De ISM code is toegevoegd aan eis 6.1.5.
275	Markt-consultatie	Wij adviseren u deze eis te schrappen of anders te formuleren. Het is ondoenlijk om alle procedures consequent en continu af te stemmen op (wijzigingen van) alle veiligheidsprocedures van diverse andere partijen. Het is wel mogelijk om dit periodiek te doen in samenwerking met Rijkswaterstaat en de Veiligheidsregio, mits de bepaling alleen betrekking heeft op de procedures waarvan partijen gezamenlijk besluiten dat ze relevant genoeg zijn om op elkaar afgestemd te worden.	Eis 3.3.2 is naar aanleiding van deze opmerking aangepast. Alleen over de relevante passages vindt periodiek afstemming plaats.
276	Markt-consultatie	Concessiehouders moeten wettelijk gezien voldoen aan de NIS2 regelgeving. Een extra ISO certificering is daardoor in onze ogen overbodig en onnodig kostenverhogend. Wij adviseren om deze eis te laten vervallen.	De eisen over ISO-certificering omtrent digitale veiligheid zijn verwijderd.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
277	Markt-consultatie	Onze zienswijze op deze eis is dat de beschreven handhaving en de positionering van de bedoelde elektrische auto's - zodat dit de (brand)veiligheidsrisico's minimaliseert - een onevenredig effect hebben op de capaciteit en/of bezetting van de schepen en de tijd van laden en lossen. Deze laad- en lostijd moet met minimaal een kwartier worden verlengd in geval van handhaving en het minimaliseren van de (brand)veiligheidsrisico's. Deze verlenging van laad- en lostijd is van grote invloed op het aantal afvaarten en dus op de haalbaarheid van de minimale dienstregeling. Wij verzoeken u om deze eis te schrappen.	IenW neemt deze suggestie over. Er wordt geen scheiding gemaakt tussen elektrische auto's en auto's die op brandstof rijden. Om de veiligheid te borgen blijft de eis dat passagiers tijdens de vaart hun auto en het autodek moeten verlaten, tenzij het autodek niet overkapt is.

4. Toegankelijkheid

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
278	Advies-brieven	4.1 De eisen 4.1.1 tot en met 4.1.10 hebben betrekking op de toegankelijkheid van de schepen. Geleide-lijnen voor blinden en slechtzienden worden niet specifiek genoemd. Voorgesteld wordt om toe te voegen dat op de schepen goede geleide-lijnen aanwezig zijn, zodat blinden en slechtzienden zoveel mogelijk zelfstandig hun weg kunnen vinden.	Blinden en slechtzienden worden inderdaad niet specifiek genoemd in het PvE omdat deze personen vallen onder mensen met beperkte mobiliteit. Het zijn wettelijke eisen dat aan deze personen assistentie moet worden verleend. IenW is van mening dat het doel hiermee wordt bereikt, het specifiek voorschrijven van een middel is daarmee overbodig.
279	Openbare consultatie	Voorstel: De concessiehouder zorgt voor een aparte afgezonderde ruimte op de reguliere veerboten en snelboten waar patiënten zoals hierboven beschreven zich kunnen terugtrekken tijdens de overtocht.	Er wordt een aparte ruimte voorgeschreven in eis 6.3.3 voor afvaarten langer dan 30 minuten.
280	Openbare consultatie	4.1.7 Contrasterende kleuren en herkenbaarheid knoppen: het is geen bus! Schrappen	Deze eis is verwijderd.
281	Openbare consultatie	4.2.1 Personeel dat assistentie geeft aan reizigers met beperkte mobiliteit moet een daarvoor een opleiding hebben gehad. Dan zou een groot deel van de bemanning een opleiding moeten hebben. Schrappen	Dit betreft geen aanscherping van de huidige praktijk maar een continuering. Het gaat overigens alleen om het assisteren aan boord en niet ook het verzorgen tijdens de vaart.
282	Openbare consultatie	Ik adviseer om in het PvE op te nemen dat nieuwe veerboten volledig rolstoeltoegankelijk moeten zijn, inclusief lift tussen autodek en salondek, en aangepast sanitair. Verder kan gedacht worden aan voldoende zitplaatsen (binnen) met goede ondersteuning, aangezien ouderen minder lang willen staan. Wellicht kan de concessiehouder verplicht worden om op aanvraag assistentie te bieden aan minder mobiele reizigers (bijvoorbeeld hulp bij het in- en uitstappen, vergelijkbaar met assistentie die NS biedt op stations).	Deze suggestie is gedeeltelijk opgenomen in wet- en regelgeving en wordt gedeeltelijk afgedekt door eis 4.2.1.
283	Openbare consultatie	4) De toegankelijkheid van de schepen bij slechtweer is slecht. 8) De infrastructuur zoals wachtruimten is slecht voor ouderen, invaliden en ouders met zeer jonge kinderen.	IenW hecht veel waarde aan toegankelijke schepen. Daarom bevat het PvE al een eis (4.1.1) die toegankelijkheidseisen stelt voor alle schepen, inclusief de sneldienst. Ook zijn er in het PvE eisen opgenomen voor de toegankelijkheid van wachtruimten (eis 8.3.2).

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
284	Openbare consultatie	Sneldiensten zijn onvoldoende rolstoeltoegankelijk. Het PvE moet eisen stellen aan toegankelijkheid voor mindervaliden, inclusief voldoende ruimte voor bagagewagens en het vrijhouden van gangpaden.	IenW hecht groot belang aan toegankelijke schepen. Daarom is in het PvE al een eis opgenomen (eis 4.1.1) die toegankelijkheidseisen stelt voor alle schepen, inclusief de sneldienst.
285	Markt-consultatie	Contrasterende kleuren gebruiken voor de gehele inrichting is praktisch onuitvoerbaar. Wij adviseren deze eis te laten vervallen of om te verduidelijken dat het gaat om de zichtbaarheid van de inrichting die in het kader van de veiligheid belangrijk is. De reguliere wet- en regelgeving die van toepassing is op schepen zorgt er al voor dat de schepen veilig zijn voor het vervoeren van alle passagiers (inclusief passagiers met een beperkte mobiliteit).	Deze eis is verwijderd.
286	Markt-consultatie	Deze eis is alleen goed uitvoerbaar als de betreffende reizigers met een beperkte mobiliteit ruim (tenminste 24 uur?) voor vertrek aangeven dat zij gebruik willen maken van deze mogelijkheid én tenminste 30 minuten voor vertrek aanwezig zijn. Wij verzoeken u dit te verwerken in de eis.	In eis 4.1.8 is toegevoegd dat passagiers het 24 uur van tevoren moeten aangeven en ten minste 30 minuten van tevoren aanwezig moeten zijn.

5. Personeel

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
287	Advies-brieven	In het PvE een eis op te nemen dat de aanbieder een kwalitatieve beschrijving geven van de invulling van hun rol in de haarvaten van de eilander gemeenschappen, per eiland.	IenW stuurt als concessieverlener op lokale en regionale binding door een inspanningsverplichting in eis 5.4.4. Deze moet de concessiehouder ieder jaar invullen in het vervoerplan waar de decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW over adviseren. Ook komt dit onderwerp aan bod in het gunningscriterium voor regionale binding en samenwerking.
288	Advies-brieven	Om in het PvE op te nemen dat de concessienemer al het personeel overneemt en dat de arbeidsvoorwaarden en de standplaatsen ongewijzigd blijven, en daarbij maatwerk te leveren per eiland, omdat de situatie per eiland verschilt. Daarbij dient de brede definitie van personeel te worden gehanteerd, zoals (terecht) in het PvE is opgenomen.	Het personeel dat bij het aflopen van de huidige concessie in dienst is bij de huidige concessiehouder wordt, in het geval dat er een nieuwe concessiehouder komt, in principe overgenomen door de volgende concessiehouder. Voor de overname van personeel gelden wettelijke bepalingen. Deze zijn onder andere te vinden artikel 37 van de Wp2000. Daarin is "direct" en "indirect" personeel expliciet benoemd.
289	Advies-brieven	Onder 5.4 staan de bepalingen over de maatschappelijke bijdrage. Die gaat niet alleen over personeel, maar juist ook over de brede rol van de reders in de eilander gemeenschap. Bij onze algemene opmerkingen hebben wij hier al het nodige over gezegd.	De maatschappelijke bijdrage, die ook breder bedoeld wordt dan alleen personeel, is op deze plek opgenomen zodat duidelijk is dat het bedrag voor SROI in regionale binding gebruikt kan worden. IenW stuurt als concessieverlener op lokale en regionale binding door een inspanningsverplichting in eis 5.4.4. Deze moet de concessiehouder ieder jaar invullen in het vervoerplan waar de decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW over adviseren. Ook komt dit onderwerp aan bod in het gunningscriterium voor regionale binding en samenwerking.
290	Openbare consultatie	Zekerheid werknemers huidige rederij ontbreekt in het stuk	Het personeel dat bij het aflopen van de huidige concessie in dienst is bij de huidige concessiehouder wordt, in het geval dat er een nieuwe concessiehouder komt, in principe overgenomen door de volgende concessiehouder. Voor de overname van personeel gelden wettelijke bepalingen. Deze zijn onder andere te vinden artikel 37 van de Wp2000. Daarin is "direct" en "indirect" personeel expliciet benoemd.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
291	Openbare consultatie	Bij de Maatschappelijke Bijdrage (5.4) staat dat de rederij een bijdrage kan leveren aan de samenleving, dit moet volgens mij moet zijn.	De toelichting is aangepast. 'Kan' is vervangen door 'levert'.
292	Openbare consultatie	In het PvE mis ik de nadere uitwerking hoe omgegaan wordt met personeel dat niet formeel in dienst is van de concessiehouders. De huidige rederij is op het eiland één van de grootste werkgevers en vervult dus een belangrijke sociaal-economische rol, iets wat geborgd moet worden voor de toekomst.	Het personeel dat bij het aflopen van de huidige concessie in dienst is bij de huidige concessiehouder wordt, in het geval dat er een nieuwe concessiehouder komt, in principe overgenomen door de volgende concessiehouder. Voor de overname van personeel gelden wettelijke bepalingen. Deze zijn onder andere te vinden artikel 37 van de Wp2000. Daarin is "direct" en "indirect" personeel expliciet benoemd.
293	Openbare consultatie	Wij zouden graag zien in het PvE opgenomen zien dat de toekomstige concessiehouder: -Zich aantoonbaar verbindt met de Lauwersoogse bedrijfscultuur -Van lokaal-regionale komaf is – met korte beslislijnen en een duidelijke binding met de lokaal-regionale omgeving -Zich aantoonbaar verbindt met de duurzaamheidsambities van het Lauwersoogse bedrijfsleven en actief gaat samenwerken - Indien mogelijk bij voorkeur investeert en inkoopt bij het lokaal-regionale bedrijfsleven - Aantoonbaar werkt met oog voor de natuurlijke omgeving - Aantoonbaar werkt aan actieve verbindingen met de sociale omgeving en bij voorkeur haar medewerkers rekruteert in de directe omgeving	IenW stuurt als concessieverlener op lokale en regionale binding door een inspanningsverplichting in eis 5.4.4. Deze moet de concessiehouder ieder jaar invullen in het vervoerplan waar de decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW over adviseren. Ook komt dit onderwerp aan bod in het gunningscriterium voor regionale binding en samenwerking.
294	Openbare consultatie	Wij zien graag in het PvE opgenomen dat de toekomstige concessiehouder: - Aantoonbaar een actieve en gepaste rol vervult voor of in de betrokken gemeenschappen (Ameland, Holwerd, Lauwersoog en Schiermonnikoog) – uitgedrukt in concrete doelen -Aantoonbaar een actieve rol visie heeft op het werken in Werelderfgoed Waddenzee, Nationaal Park Schiermonnikoog en Nationaal Park Lauwersmeer	IenW stuurt als concessieverlener op lokale en regionale binding door een inspanningsverplichting in eis 5.4.4. Deze moet de concessiehouder ieder jaar invullen in het vervoerplan waar de decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW over adviseren. Ook komt dit onderwerp aan bod in het gunningscriterium voor regionale binding en samenwerking.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
295	Openbare consultatie	Een toekomstige concessiehouder dient niet alleen commerciële activiteiten en evenementen te ondersteunen.	De rederij stelt voor inwerkingtreding van de concessie een plan op hoe zij invulling geeft aan de verplichting tot Social Return on Investment. In het PvE is dit expliciet gekoppeld aan regionale binding. Het gaat hierbij om een bepaald bedrag dat de concessiehouder moet besteden om aan de Social Return verplichting te voldoen. De invulling is aan de rederij, maar IenW moet dit plan goedkeuren. Ook moet de concessiehouder jaarlijks beschrijven in het vervoerplan wat het plan ten aanzien van regionale binding is.
296	Openbare consultatie	Voorstel: eisen m.b.t. paragraaf 5 schrappen en herschrijven zodat een percentage van de winst op de veerdienst wordt gestort in een fonds voor maatschappelijke doelen. Ieder eiland heeft zijn eigen fonds en het fonds wordt beheerd door de gemeenteraad.	IenW stuurt als concessieverlener op lokale en regionale binding door een inspanningsverplichting in eis 5.4.4. Deze moet de concessiehouder ieder jaar invullen in het vervoerplan waar de decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW over adviseren. Ook komt dit onderwerp aan bod in het gunningscriterium voor regionale binding en samenwerking. De verplichting tot SROI is Rijksbreed beleid en kan niet zomaar verwijderd worden.
297	Openbare consultatie	Voorstel: Eis 5.4.5 schrappen en herschrijven zodanig dat er transparantie van de winst komt voor alle reizigers en dat het winstdeel voor de samenleving (regionale en lokale maatschappelijke initiatieven) in een fonds gestort wordt dat beheerd wordt door een eerlijke en transparante vertegenwoordiging uit de bevolking (bijvoorbeeld de gemeenteraad)	De bepalingen in artikel 5.4 over de maatschappelijke bijdrage en het principe van overwinst worden ten onrechte op één lijn gezet. IenW wil de concessiehouder in de reguliere bedrijfsvoering een maatschappelijke bijdrage levert, omdat veel belanghebbenden aangeven dat het belangrijk is dat de concessiehouder geworteld is in de samenleving op het eiland. Ook wil IenW voorkomen dat er overwinst wordt gerealiseerd. In de financiële bepalingen is vastgelegd wat het maximale rendement is dat de concessiehouder met de uitvoering van de concessie mag realiseren. Als er overwinst dreigt, wordt geborgd dat dit (bijvoorbeeld met een lagere stijging van de tarieven) terugvloeit naar de reiziger. IenW is het daarbij eens met het principe dat de prijs van de overtocht in verhouding moet staan tot de kosten. De concessiehouder moet echter wel in staat worden gesteld om met de uitvoering een redelijke winst te boeken. Daarmee kan de concessiehouder financiële tegenvallers opvangen en blijven investeringen in de dienstverlening.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
298	Openbare consultatie	5.2.2 schrappen: kennis personeel van het waddengebied	Eis 5.2.2 is toegevoegd zodat personeel dat in contact staat met klanten iets kan vertellen over het gebied, bezienswaardigheden, andere ov-diensten etc. IenW vindt het belangrijk dat reizigers geïnformeerd worden en wil deze eis daarom behouden.
299	Openbare consultatie	5.3.2 Reder moet jaarlijks een belevingsonderzoek door een onafhankelijke partij onder medewerkers/sters laten uitvoeren. Wat een onzin. Doet het Ministerie dat ook onder eigen personeel? Schrappen.	De frequentie in eis 5.3.2 is aangepast naar ten minste een keer in de drie jaar.
300	Openbare consultatie	5.4 Reder moet kansen bieden voor mensen uit de regio met afstand tot de arbeidsmarkt. Dat is niet vanzelfsprekend voor varende personeel, het kan maar in een deel van de veerdienst.	Dit is een voorbeeld van de invulling van de SROI-verplichting. SROI is echter een breed begrip (zie https://www.maatwerkvoormensen.nl/sroi-uitgelegd/dit-is-sroi).
301	Openbare consultatie	5.4.1 de brutaliteit om daar de veerdienst met € 200.000 te belasten. Schrappen, 5.4 is al voldoende	De verplichting tot SROI is Rijksbreed beleid en kan niet zomaar verwijderd worden (zie https://www.maatwerkvoormensen.nl/sroi-uitgelegd/dit-is-sroi).
302	Openbare consultatie	5.4.2 Plan van aanpak SROI – verplichting moeilijk	De verplichting tot SROI is Rijksbreed beleid en kan niet zomaar verwijderd worden (zie https://www.maatwerkvoormensen.nl/sroi-uitgelegd/dit-is-sroi).
303	Openbare consultatie	5.4.4 Overbodig	IenW ontvangt veelvuldig de wens dat de concessiehouder een actief onderdeel is van de lokale en regionale gemeenschappen op en rond de Waddeneilanden. Eis in 5.4.4 is bedoeld om hier invulling aan te geven. Ook komt dit onderwerp aan bod in het gunningscriterium voor regionale binding en samenwerking.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
304	Openbare consultatie	5.4.5 Waarom vermelding van de gehonoreerde initiatieven in de regio in het vervoerplan? Past niet, schrappen, reder moet in de eerste plaats presteren en het hangt van de bedrijfsresultaten af of er mogelijkheden zijn om initiatieven van derden te honoreren. Doeksen komt op allerlei manieren de eigen bevolking tegemoet in het kader van de levensaderlijn, zoals de tegemoetkomingen voor sportverenigingen, vervoer van postduiven, bloedmonsters, zieken en slecht ter been zijnde passagiers, boeren die met ziek vee naar een kliniek moeten, begrafenissen, ouders met pas geboren babies (uit ziekenhuis), uitjes van scholen en verenigingen, waar nodig extra veerboot en reducties tarieven voor eilanders en hun vervoermiddelen, op en afrij service van voertuigen van eilanders, enz.	Belanghebbenden hebben voor eis 5.4.5 gepleit, zodat de decentrale overheden en consumentenorganisaties enige invloed hebben in de invulling van regionale binding door de concessiehouder. Daarom wil IenW deze eis behouden.
305	Openbare consultatie	Toetsingspunten toevoegen: 1. De rederij is bereid te investeren investeringen in lokale culturele, maatschappelijke en economische organisaties. De rederij geeft een percentage van het jaarlijks bedrijfsresultaat aan de gemeente ter ondersteuning van toeristische en cultuurhistorische evenementen. 2. De rederij is bereid aandelen aan te bieden aan reizigers 3. De rederij streeft naar behoud van de werkgelegenheid voor de lokale gemeenschap	IenW stuurt als concessieverlener op lokale en regionale binding door een inspanningsverplichting in eis 5.4.4. Deze moet de concessiehouder ieder jaar invullen in het vervoerplan waar de decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW over adviseren. Ook komt dit onderwerp aan bod in het gunningscriterium voor regionale binding en samenwerking. IenW stelt geen eisen aan de eigendomsstructuur van de concessiehouder. Het personeel dat bij het aflopen van de huidige concessie in dienst is bij de huidige concessiehouder wordt, in het geval dat er een nieuwe concessiehouder komt, in principe overgenomen door de volgende concessiehouder. Voor de overname van personeel gelden wettelijke bepalingen. Deze zijn onder andere te vinden artikel 37 van de Wp2000. Daarin is "direct" en "indirect" personeel expliciet benoemd.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
306	Openbare consultatie	Een hele belangrijke, en die vinden wij niet terug in het ontwerp PvE is de maatschappelijke betrokkenheid van de rederij in de eilander gemeenschap. De huidige rederij is tot in de haarvaten van het eiland betrokken doormiddel van steun aan allerlei maatschappelijke initiatieven van sport, cultuur, duurzaamheid, enzovoort. Doordat het personeel van de rederij ook op het eiland woont weet de rederij ook wat er leeft en speelt op het eiland. Het spreekt van zelf dat de positie van het personeel in het PvE meegenomen dient te worden!	IenW stuurt als concessieverlener op lokale en regionale binding door een inspanningsverplichting in eis 5.4.4. Deze moet de concessiehouder ieder jaar invullen in het vervoerplan waar de decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW over adviseren. Ook komt dit onderwerp aan bod in de gunningscriteria. Het personeel dat bij het aflopen van de huidige concessie in dienst is bij de huidige concessiehouder wordt, in het geval dat er een nieuwe concessiehouder komt, in principe overgenomen door de volgende concessiehouder. Voor de overname van personeel gelden wettelijke bepalingen. Deze zijn onder andere te vinden artikel 37 van de Wp2000. Daarin is "direct" en "indirect" personeel expliciet benoemd.
307	Openbare consultatie	De huidige consessiehouder is de grootste werkgever op het eiland, dit willen we graag zou houden en het is belangrijk dat het personeel wat er nu zit, meegenomen wordt, mocht er een nieuwe consessiehouder komen. Dit geldt zowel voor het varende als het ondersteunende personeel.	Het personeel dat bij het aflopen van de huidige concessie in dienst is bij de huidige concessiehouder wordt, in het geval dat er een nieuwe concessiehouder komt, in principe overgenomen door de volgende concessiehouder. Voor de overname van personeel gelden wettelijke bepalingen. Deze zijn onder andere te vinden artikel 37 van de Wp2000. Daarin is "direct" en "indirect" personeel expliciet benoemd.
308	Openbare consultatie	De bijdrage aan lokale en regionale maatschappelijke initiatieven (5.4.4) is te vrijblijvend omschreven. Over welke bedragen of welk percentage van de winst hebben we het, die uiteindelijk ten goede komt aan maatschappelijke projecten of initiatieven? Bij 5.4.5 de bijdrage die wordt geleverd aan lokale initiatieven duidelijk opnemen in het rapport en beschrijven welke initiatieven in aanmerking gekomen zijn.	IenW stuurt als concessieverlener op lokale en regionale binding door een inspanningsverplichting in eis 5.4.4. Deze moet de concessiehouder ieder jaar invullen in het vervoerplan waar de decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW over adviseren. Ook komt dit onderwerp aan bod in het gunningscriterium voor regionale binding en samenwerking. IenW wil niet dwingend voorschrijven welke initiatieven de concessiehouder moet ondersteunen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
309	Openbare consultatie	Er is beschreven hoe de schepen getaxeerd zijn en overgenomen worden (6), maar niet wat met het personeel gebeurt. Behoud van personeel in tijden van arbeidsmarktkrapte is belangrijk voor een stabiele dienstverlening. Wij gaan ervan uit dat hier een wettelijke regeling is, die waarborgt, dat het personeel zijn werk ook bij een nieuwe concessiehouder behoudt. Kan verduidelijkt worden in het PvE hoe dat wordt geborgd?	Het personeel dat bij het aflopen van de huidige concessie in dienst is bij de huidige concessiehouder wordt, in het geval dat er een nieuwe concessiehouder komt, in principe overgenomen door de volgende concessiehouder. Voor de overname van personeel gelden wettelijke bepalingen. Deze zijn onder andere te vinden artikel 37 van de Wp2000. Daarin is "direct" en "indirect" personeel expliciet benoemd.
310	Openbare consultatie	De concessiehouder moet verplicht worden om bepaalde evenementen op Terschelling te sponsoren.	IenW stuurt als concessieverlener op lokale en regionale binding door een inspanningsverplichting in eis 5.4.4. Deze moet de concessiehouder ieder jaar invullen in het vervoerplan waar de decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW over adviseren. Ook komt dit onderwerp aan bod in het gunningscriterium voor regionale binding en samenwerking. IenW wil niet dwingend voorschrijven welke initiatieven de concessiehouder moet ondersteunen.
311	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling): 31. Sponsoring grote en kleine evenementen op het eiland door de concessiehouder. De eilander economie draait voor een substantieel deel op grote en kleinere evenementen. Zonder sponsoring kunnen deze evenementen niet voortbestaan.	IenW stuurt als concessieverlener op lokale en regionale binding door een inspanningsverplichting in eis 5.4.4. Deze moet de concessiehouder ieder jaar invullen in het vervoerplan waar de decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW over adviseren. Ook komt dit onderwerp aan bod in het gunningscriterium voor regionale binding en samenwerking. IenW wil niet dwingend voorschrijven welke initiatieven de concessiehouder moet ondersteunen.
312	Openbare consultatie	Bijdragen aan lokale en maatschappelijke initiatieven zijn te vrijblijvend geformuleerd. Concrete bedragen of percentages van de winst moeten worden vastgelegd, evenals rapportageverplichtingen over gesteunde initiatieven	IenW stuurt als concessieverlener op lokale en regionale binding door een inspanningsverplichting in eis 5.4.4. Deze moet de concessiehouder ieder jaar invullen in het vervoerplan waar de decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW over adviseren. Ook komt dit onderwerp aan bod in het gunningscriterium voor regionale binding en samenwerking. IenW wil niet dwingend voorschrijven welke initiatieven de concessiehouder moet ondersteunen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
313	Openbare consultatie	Ook personeelsovername bij concessiewisseling moet geregeld worden.	Het personeel dat bij het aflopen van de huidige concessie in dienst is bij de huidige concessiehouder wordt, in het geval dat er een nieuwe concessiehouder komt, in principe overgenomen door de volgende concessiehouder. Voor de overname van personeel gelden wettelijke bepalingen. Deze zijn onder andere te vinden artikel 37 van de Wp2000. Daarin is "direct" en "indirect" personeel expliciet benoemd.
314	Markt-consultatie	In artikel 2.10 van de Binnenvaartregeling staan de eisen die gesteld worden aan de bemanningsleden van veerboten. De in dit artikel genoemde wettelijke opleidingen Zoute Veren Nautisch en Zoute Veren Technisch worden momenteel gefaciliteerd door het Maritiem Instituut Willem Barentsz, in opdracht van de stichting Zoute Veren. In deze stichting hebben vier rederijen (TESO, WPD, TSM en Westerschelde Ferry) zich verenigd om te zorgen dat de bemanningsleden over alle specifieke kennis beschikken die zij nodig hebben om te werken op veerboten in de Nederlandse maritieme binnenwateren. Het is van belang dat een eventuele nieuwe concessiehouder via de concessie-eisen verplicht lid wordt van deze stichting, zitting neemt in het bestuur en bij gaat dragen aan het in stand houden van de genoemde opleidingen.	IenW heeft deze suggestie niet overgenomen, omdat de opleiding Zoute Veren niet verplicht is gesteld in het PvE.
315	Markt-consultatie	De SROI-verplichting kan na de Mid Term Review eenzijdig worden verhoogd, wat leidt tot financiële onzekerheid voor inschrijvers. In basis staan wij welwillend tegenover de SROI-verplichting. Tegelijkertijd is een substantiële verhoging nu niet in te schatten en kan de businesscase ondermijnen of tot hogere ticketprijzen leiden. Dit is één van meerdere open einden in het PvE die risicobeheersing bemoeilijken. Wij verzoeken daarom het SROI-bedrag van €200.000 (+ indexatie) te handhaven gedurende de concessie, of latere wijzigingen afhankelijk te maken van instemming van de concessiehouder	Is eis 5.4.1 is de herziening (van de indexatie) van de minimumwaarde van de SROI-maatregelen verwijderd.

6. Schepen

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
316	Advies-brieven	Onder 6.3.8 is opgenomen dat een Concessiehouder zijn medewerking verleent aan initiatieven van derden op het gebied van transport van bagage. Voor een optimale dienstverlening, reizigerstevredenheid en op termijn mogelijk minder overzetten van motorvoertuigen kan het voor- en natransport van bagage cruciaal zijn.	Dat klopt. Om die reden dient de concessiehouder zijn medewerking te verlenen aan initiatieven van derden op het gebied van voor- en/of natransport van bagage. Deze medewerking omvat in ieder geval het delen van kennis, actieve deelname aan overleggen en het vindbaar maken van de initiatieven van voor- en/of natransport van bagage op de website van de ticketverkoop.
317	Advies-brieven	Schepen 6.3.4 c. Bij nieuwe of verbouwde Schepen: een vanaf elke zitplaats goed bereikbare, werkende stroomaansluiting met voldoende vermogen om een smartphone/laptop op te laden'. Definieer bij de stroomvoorziening voor het opladen van een mobiele telefoon of een laptop welke aansluitingen bedoeld worden. Alleen een USB-aansluiting volstaat dan niet. Wenselijk is ook een Schuko stopcontact. Als voorbeeld, WPD heeft bij de laatste refit alle Schuko-stopcontacten vervangen door USB punten, met als gevolg dat hierdoor apparaten die niet met een USB-kabel maar met een netvoedingsadapter worden opgeladen (zoals sommige mobiele telefoons en laptops) niet meer kunnen worden aangesloten.	In eis 6.3.3 van het PvE is nu opgenomen dat in nieuwe of verbouwde schepen vanaf elke zitplaats in de binnenruimte een goed bereikbare, werkende stroomaansluiting moet zijn met voldoende vermogen en de juiste aansluiting om een smartphone/laptop op te laden.
318	Advies-brieven	Netheid en comfort 6.3.4,c 'Bij nieuwe of verbouwde Schepen: een vanaf elke zitplaats goed bereikbare, werkende stroomaansluiting met voldoende vermogen om een smartphone/laptop op te laden'. Definieer de eisen aan de stroomaansluiting, bereikbaar vanaf elke zitplaats. Ons advies is netspanning voor adapters van laptops en telefoonladers en een usb aansluiting voor overige toepassingen	In eis 6.3.3 van het PvE is nu opgenomen dat in nieuwe of verbouwde schepen vanaf elke zitplaats in de binnenruimte een goed bereikbare, werkende stroomaansluiting moet zijn met voldoende vermogen en de juiste aansluiting om een smartphone/laptop op te laden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
319	Advies-brieven	Expliciet benoemen. Afstemming bij duurzaamheidsontwikkelingen In het kader van mogelijke toekomstige aanpassingen in de vloot (bijvoorbeeld op het gebied van verduurzaming), is tijdige afstemming met de hulpdiensten van belang voor het vaststellen van aangepaste handelingsperspectieven. Wij stellen daarom voor de volgende bepaling toe te voegen: “Eventuele relevante ontwikkelingen in de vloot – bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid, aandrijving of inrichting – worden tijdig gedeeld met de Veiligheidsregio Fryslân, ten behoeve van de voorbereiding en afstemming van hulpdiensten.”	Aan bijlage B8 "Procedure aanschaf lease of verbouw schepen" is toegevoegd dat eventuele relevante ontwikkelingen in de vloot tijdig gedeeld worden met de Veiligheidsregio Fryslân.
320	Advies-brieven	6.2.4: Alle schepen in de reguliere dienst dienen geschikt te zijn voor zware voertuigen, om te voorkomen dat er perioden zijn dat het eiland niet bevoorrad kan worden.	In het PvE is een eis opgenomen dat de concessiehouder ten minste één schip per verbinding per dag inzet die geschikt moet zijn voor vrachtwagens. Zo is de bevoorrading van de eilanden gewaarborgd.
321	Advies-brieven	6.3.5. De schepen dienen vervoermiddelen, waaronder ook (elektrische fietsen), dusdanig te kunnen vervoeren dat beschadigingen worden vermeden.	In het PvE is in eis 6.3.5 uitvoeriger beschreven dat er voldoende ruimte moet zijn voor fietsplekken die aansluit bij de vervoervraag.
322	Advies-brieven	Voor Ameland: bij eis 8.1.10 (standplaats schepen in het kader van MIRT Ameland) wordt genoemd dat de concessiehouder en concessieverlener in overleg gaan. De gemeente Ameland dient hier aan deel te nemen, gezien de grote maatschappelijke effecten die een heroverweging van standplaats zou inhouden.	Het genoemde overleg betreft de majeure ontwikkeling. De gemeente Ameland zal betrokken worden als stakeholder van de MIRT-verkenning door het projectteam van de MIRT-verkenning alsook betrokken worden binnen de governance en de advisering over de uitkomsten van de verkenning.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
323	Advies-brieven	2.1.12 Dit gaat over de inzet van extra afvaarten met de reguliere dienst. In de laatste zin staat dat de verplichting om extra afvaarten in te zetten niet geldt wanneer de concessiehouder alle beschikbare schepen al inzet voor de uitvoering van de veerdiensten. Worden er ook eisen gesteld met betrekking tot het minimaal aantal beschikbare schepen?	In de minimale dienstregeling wordt een minimaal aantal afvaarten geëist waarnaar op drukke dagen kan worden opgeschaald.
324	Openbare consultatie	Er wordt niet over capaciteit in aantallen mensen en auto's geschreven.	In het PvE is nu de capaciteit van de vloot opgenomen.
325	Openbare consultatie	Bagage(project) uit PvE houden.	Ondanks dat eerdere pogingen vooralsnog niet zijn geslaagd, wil IenW in het PvE borgen dat de concessiehouder haar medewerking verleent aan een eventueel nieuw initiatief op dit vlak, omdat het kan bijdragen aan een prettige reisbeleving. Uiteraard dient deze medewerking voor de concessiehouder proportioneel te zijn. Vandaar dat dit in eis 6.3.8 is beperkt tot een bepaalde inzet.
326	Openbare consultatie	Voor de overtocht L->S en S->L moeten er minimaal twee schepen geschikt zijn voor vrachtvervoer. (Als er 1 uitvalt of een werfbeurt krijgt, moet er nog wel bevoorraad kunnen worden.)	In het PvE is een eis opgenomen dat de concessiehouder ten minste één schip per verbinding per dag inzet die geschikt moet zijn voor vrachtwagens. Deze eis geldt ook wanneer er een schip in onderhoud moet. Alleen wanneer een schip door externe omstandigheden uitvalt kan een reder zich beroepen op overmacht.
327	Openbare consultatie	In 6.3 (pag. 28) staat: "Verder moeten schepen vanuit het oogpunt van comfort over voldoende zitplaatsen, over voldoende ruimte voor bagage en over voldoende plekken voor het stallen van fietsen beschikken. Een aanpassing van de faciliteiten voor het parkeren/stallen van fietsen aan boord van de reguliere veerboten is hoogst gewenst.	In eis 6.3.4 is duidelijker beschreven hoe de kwaliteit van de fietsplekken op de schepen eruit ziet.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
328	Openbare consultatie	Bij eis 6.3.4. a bij voldoende gezonde opties graag toevoegen: vegetarische opties. Bij b): Aangezien Schiermonnikoog al vele jaren een Fairtrade gemeente is, zouden bij voorkeur ook op de veerboot Fairtrade producten (bijv. koffie/thee) verkrijgbaar moeten zijn. Momenteel voldoet de catering van de veerboot aan de Fairtrade criteria.	In het PvE staat dat de reder bij voorkeur voor duurzame producten zorgt, hier vallen vegetarische en Fairtrade producten ook onder. IenW is niet van plan ook te eisen dat vegetarische en Fairtrade producten beschikbaar moeten zijn.
329	Openbare consultatie	Het is van belang dat bij de inrichting van (nieuwe) schepen meer aandacht komt voor de forens/ werkende op de boot.	In het PvE is verduidelijkt dat de concessiehouder bij de inrichting van de schepen ook aandacht heeft voor ruimtes die invulling geven aan de behoefte van verschillende doelgroepen.
330	Openbare consultatie	Sub G: Een WIFI netwerk van ten minste 5 GHz als dat haalbaar is.	In het PvE is een bepaling opgenomen dat de concessiehouder ervoor zorgt dat alle schepen voorzien zijn van een goed werkend, voor reizigers gratis wifi-netwerk met voldoende snelheid voor normaal internetgebruik. Het is aan de concessiehouder om hier uitvoering aan te geven. IenW heeft het PvE hier niet op aangepast.
331	Openbare consultatie	Sub A: Wat is de definitie van lokaal en gezond? NB: Het aanbieden van inleveren van statiegeld in alle terminals en op de schepen. Een keuze kan zijn om reizigers het geld terug te laten krijgen of dat mensen het kunnen schenken aan een goed doel (Inzamelpunt).	Onder 'lokaal' verstaat IenW maaltijden en dranken afkomstig uit de regio (bijv. Waddengebied, provincie Fryslân). Onder 'gezond' verstaat IenW maaltijden en dranken die bijdragen aan een goede gezondheid, bijvoorbeeld volgens richtlijnen van het Voedingscentrum. In het PvE worden geen eisen opgenomen op het gebied van statiegeld, dit is aan de reders zelf.
332	Openbare consultatie	Sub C: Stopcontact met stekker en USB A en USB C aansluiting.	In eis 6.3.3 van het PvE is nu opgenomen dat in nieuwe of verbouwde schepen vanaf elke zitplaats een goed bereikbare, werkende stroomaansluiting moet zijn met voldoende vermogen en de juiste aansluiting om een smartphone/laptop op te laden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
333	Openbare consultatie	De concessiehouder dient zich boven alles bewust te tonen van het feit dat passagiers aan boord zijn voor de bestemming en niet voor de geweldige schepen en de prachtige overtocht. De overtocht is het middel om de bestemming (het eiland) te bereiken. Om de voorzieningen en leefbaarheid op het eiland te kunnen bieden wonen en werken er mensen. De concessiehouder dient deze mensen die er wonen en werken te ondersteunen.	Het PvE bevat zowel eisen voor een betrouwbare, frequente en structurele dienstverlening als eisen voor een prettige reisbeleving.
334	Openbare consultatie	6.3.3 Bij de Horeca schetst u de voorkeur voor lokale en duurzame dranken en maaltijden. Op dit moment wordt hierin niet voorzien, maar dat zou wel de voorkeur zijn.	De huidige concessiehouder hoeft hier op dit moment (in de huidige concessie) nog niet aan te voldoen. Deze eis geldt voor de toekomstige concessies.
335	Openbare consultatie	6.3.5 Is de sneldienst wel rolstoelvriendelijk? Er is krap ruimte voor de rolstoel op de loopbrug, maar een beetje geavanceerde rolstoel past er niet door.	In eis 4.1.1. is opgenomen dat alle schepen (dus ook van de sneldienst) toegankelijk zijn voor reizigers met een beperkte mobiliteit.
336	Openbare consultatie	Ik weet niet of ik het heb gelezen, maar ik zou graag zien dat er een aparte ruimte is voor mensen die onwel zijn of die ziek zijn en naar het ziekenhuis moeten. Een soort van ziekenruimte. Op dit moment is dat er niet, maar een speciale ruimte zou van nut zijn.	In het PvE is een bepaling opgenomen onder 6.3.3.b dat de concessiehouder moet zorgen voor een aparte ruimte voor zieken.
337	Openbare consultatie	Voorstel: Eis 6.2.5 schrappen en herschrijven waarbij er rekening gehouden wordt met ontwikkelingen en innovaties van de energietransitie en de veiligheid van accupakketten in de scheepvaart.	Op basis van onderzoek naar de verduurzaming van de Waddenveren is geconcludeerd dat elektrificatie de meest kansrijke vorm van verduurzaming is. Dit is ook besproken met marktpartijen tijdens de marktconsultatie. Voor elektrificatie is laadinfrastructuur nodig, maar deze wordt alleen aangelegd als er ook zekerheid is dat deze infrastructuur gebruikt gaat worden. Daarom is dit in het PvE gespecificeerd. Gelet op de onzekerheid over het moment waarop de laadinfrastructuur gereed is, zal elektrificatie onderdeel uitmaken van de procedure voor majeure ontwikkelingen.
338	Openbare consultatie	Voorstel: a) Horecaprijzen aan boord jaarlijks afstemmen met consumentenorganisatie of horecaplatform. b) Extra eis opnemen dat het is toegestaan om eigen meegebrachte eten- en drinkwaren te nuttigen aan boord van de reguliere veerboot.	Het is aan de concessiehouder om de horecaprijzen te bepalen, niet aan IenW. Daarnaast neemt IenW geen eisen op in het PvE over het wel of niet toestaan van het nuttigen van eigen meegebrachte eten- en drinkwaren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
339	Openbare consultatie	Voorstel: Bij een bezetting van 90% zitplaatsen van de reguliere veerdienst de boot als vol beschouwen	Eis 2.1.12 is naar aanleiding van de consultatie aangepast. In deze is eis verduidelijkt hoe de regeling voor de inzet van extra afvaarten eruit ziet.
340	Openbare consultatie	6.1.2 Wat is overname waarde van een schip. Zitten daar de ontwikkelingskosten en bouwbegeleiding door de eigen organisatie ook in? Veerboten gaan doorgaans veertig tot vijftig jaar mee. De concessie houdt hier geen rekening mee. Bovendien zijn de alternatieve aanwendingsmogelijkheden van een schip na een aantal jaren zeer beperkt, omdat de schepen specifiek zijn ontwikkeld en zijn gebouwd voor het ondiepe Waddengebied.	Schepen gaan inderdaad doorgaans langer mee dan een concessieperiode. De nieuwe concessie houdt hier rekening mee door middel van een overnameregeling, die onderdeel is van de financiële bepalingen. Daarbij wordt meegenomen dat schepen mogelijk niet of moeilijk elders inzetbaar zijn.
341	Openbare consultatie	6.1.8 Overbodig: vervanging veiligheidsgevoelige componenten. Schrappen.	Deze bepaling hangt nauw samen met veiligheid. IenW hecht aan een veilige overtocht en wil deze eis behouden.
342	Openbare consultatie	6.2.3 Het betreden van de passagiers van het boven(buiten) dek is vanzelfsprekend, schrappen	Deze eis beschrijft de bestaande praktijk, die bijdraagt aan een prettige reisbeleving. IenW wil deze eis daarom behouden.
343	Openbare consultatie	6.2.4 Overbodig: vervoer gevaarlijke stoffen op een schip met passagiers is verboden. Verder is het onzin om de reder te verplichten een vrachtwagen met een as last van max 12,5 ton mee te nemen. Het is toch en passagiersdienst? Of hebben we het over een levenslijn? Wees consequent, schrappen	Gevaarlijke stoffen zijn niet verboden, maar aan het vervoer zijn wel strenge regels verbonden. Met het oog op de leefbaarheid van de eilanden moeten zowel gevaarlijke stoffen als overige vracht kunnen worden overgezet.
344	Openbare consultatie	6.2.5 Utopie, wanneer is er voldoende elektrische stroom in de veerhavens om de schepen te tanken? Zadel niet de concessiehouder op met deze eis als de Staat zelf in gebreke blijft om te zorgen dat de elektrische voorzieningen er zijn. Buiten Nederland gaat dit blijkbaar gemakkelijker. Je kunt de wenselijkheid uitspreken, maar dat is het dan.	Op basis van onderzoek naar de verduurzaming van de Waddenveren is geconcludeerd dat elektrificatie de meest kansrijke vorm van verduurzaming is. Dit is ook besproken met marktpartijen tijdens de marktconsultatie. Voor elektrificatie is laadinfrastructuur nodig, maar deze wordt alleen aangelegd als er ook zekerheid is dat deze infrastructuur gebruikt gaat worden. Daarom is dit in het PvE gespecificeerd. Gelet op de onzekerheid over het moment waarop de laadinfrastructuur gereed is, zal elektrificatie onderdeel uitmaken van de procedure voor majeure ontwikkelingen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
345	Openbare consultatie	6.2.6 Overbodig: een reder zal het wel laten om een ongeschikt of minder geschikt schip in te zetten, hooguit zal hij dat doen bij calamiteiten, schrappen.	In deze eis wordt hier expliciet aandacht voor gevraagd, omdat de verwachte vervoervraag over de tijd kan veranderen. Denk bijvoorbeeld aan eventueel gemeentelijk autobeleid. Dit kan forse impact hebben op de eisen aan de schepen.
346	Openbare consultatie	6.3.1 Overbodig: schone en nette schepen is vanzelfsprekend, schrappen	Een prettige reisbeleving is één van de vier hoofddoelen van de concessie. Een schoon schip maakt daar onderdeel van uit en is niet vanzelfsprekend.
347	Openbare consultatie	6.3.2 Onderhoud terreinen schrappen	IenW wil deze eis handhaven, omdat deze essentieel is voor de veiligheid, functionaliteit en uitstraling van de faciliteiten.
348	Openbare consultatie	6.3.3 b Betere omschrijving van ziekenboeg, wel of niet met toilet en stromend water, afmetingen	Aan eis 6.3.3 is toegevoegd dat er passende voorzieningen moeten zijn in de rustruimte voor zieken. In het PvE stond al dat de grootte van de ruimte moet passen bij de capaciteit van het schip.
349	Openbare consultatie	6.3.3 h afvalbakken, overbodig, schrappen	Een prettige reisbeleving is één van de vier hoofddoelen van de concessie. Een schoon schip maakt daar onderdeel van uit en is niet vanzelfsprekend.
350	Openbare consultatie	6.3.4 Overbodig voorschriften horeca, schrappen	Een prettige reisbeleving is één van de vier hoofddoelen van de concessie. Een horecagelegenheid aan boord maakt hier onderdeel van uit, zeker als de reistijd langer is. Deze eis geldt daarom alleen voor de reguliere veerdienst en niet voor de sneldienst.
351	Openbare consultatie	6.3.5 Overbodig, nakomen vervoersplicht, schrappen	De vervoerplicht zorgt ervoor dat de concessiehouder zijn verantwoordelijkheid voor het uitvoeren van de vervoersdienst ook daadwerkelijk nakomt.
352	Openbare consultatie	6.3.6 Overbodig: reizigers moeten voldoen aan de huisregels, schrappen	Huisregels zijn van belang om de sociale veiligheid aan boord te borgen en te zorgen voor een prettige reis voor alle passagiers.
353	Openbare consultatie	6.3.6 Overbodig: reizigers moeten voldoen aan de huisregels, schrappen	Huisregels zijn van belang om de sociale veiligheid aan boord te borgen en te zorgen voor een prettige reis voor alle passagiers.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
354	Openbare consultatie	Het PvE zou kunnen benoemen dat de schepen voorzieningen voor kinderen moeten hebben – zoals een verschoontafel voor baby's, eventueel een kleine speelhoek of in ieder geval kindvriendelijke zitplaatsen. Minstens zo belangrijk is een kindveilig ontwerp: hekwerken en relingen op het schip dienen kindveilig te zijn, en personeel moet alert zijn op kinderen tijdens het in- en uitrijden (bijvoorbeeld kinderen aan de hand laten van ouders i.p.v. los rondrennen op autodek).	Aan eis 6.3.3 is een verschoonruimte voor baby's toegevoegd. Daarnaast is eis 6.3.6 toegevoegd, waarin staat dat de concessiehouder zich inspant om de schepen zodanig in te richten dat de ruimtes aansluiten bij de behoeften van verschillende doelgroepen. Aan eis 6.1.5 is toegevoegd dat schepen zijn gecertificeerd volgens de International Management Code for Safe Operations of Ships and for Pollution Prevention.
355	Openbare consultatie	Hoewel een EV voor de overtocht functioneel niet verschilt van een brandstofauto, zijn er toch een paar aandachtspunten. Zo zijn EV's gemiddeld zwaarder; het schip en het voertuigdek moeten berekend zijn op een grotere asdruk per voertuig. Het PvE kan hier eisen stellen aan de scheepsontwerp/belading (bijv. maximale toelaatbare gewicht per voertuig verhogen indien nodig, of vloeren ontwerpen op EV-gewichtnormen). Ook is brandveiligheid een punt – hoewel incidenteel, is bekend dat een accubrand anders verloopt dan brandstofbranden. De concessiehouder zou plannen moeten hebben voor incidentmanagement met EV's (bijvoorbeeld blusmiddelen geschikt voor accubranden paraat).	Aan eis 6.1.5 is toegevoegd dat schepen zijn gecertificeerd volgens de International Management Code for Safe Operations of Ships and for Pollution Prevention. In eis 3.3.1 was al opgenomen dat de concessiehouder moet beschikken over een veiligheidsmanagement systeem (SMS). In eis 3.4.1 was al opgenomen dat de concessiehouder deelneemt aan rampensimulatietrainingen (waarbij al dan niet een incident met elektrische voertuigen wordt gesimuleerd).

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
356	Openbare consultatie	De veerdienst moet voldoende fietscapaciteit voorzien. Op piekafvaarten kan het aantal fietsen enorm oplopen (groepen wielrenners, gezinnen met meerdere fietsen). Het PvE zou een minimum aantal fietsen per afvaart moeten vastleggen dat gratis (of tegen een redelijk tarief) meegenomen kan worden, zonder dat fietsers achterblijven door capaciteitstekort. Eventueel moet de vervoerder bij extreme drukte een aparte fietsensluit of extra fietswagen kunnen inzetten. Voor e-bikes specifiek geldt dat zij zwaarder en duurder zijn; de rederij dient veilige stalling aan boord te bieden (voldoende stabiele fietsklemmen om omvallen te voorkomen, en bij voorkeur beschut/indoor om zoutwaternevel te vermijden).	In eis 6.3.4 wordt nu een betere beschrijving van de kwaliteit van de fietsplekken gegeven. IenW wil echter geen aantallen fietsplekken opnemen in het PvE. Dat is een operationele afweging voor de concessiehouder.
357	Openbare consultatie	Wij adviseren het eerste jaar te gebruiken als overgangsjaar waarbij geen grote wijzigingen worden doorgevoerd in de exploitatie tenzij deze gunstig zijn voor de reiziger. Wij adviseren de wisseling van veerboten buiten het toerismeseizoen te doen en niet tegelijkertijd te doen met de concessiewisseling. Leg vast dat de huidige schepen na de beoogde introductiedatum van nieuwe schepen nog een tijd beschikbaar blijven als terugvaloptie.	Dit aandachtspunt zal worden meegenomen in de implementatieperiode. In eis 6.2.7 is nu opgenomen dat de concessiehouder bij het in de vaart nemen van nieuwe schepen rekening houdt met het toeristisch seizoen. Verder zal dit aandachtspunt zal worden meegenomen in de implementatieperiode
358	Openbare consultatie	Stel in het PvE vast hoeveel zitplaatsen de schepen voor de sneldiensten tenminste moeten bevatten bij vervanging van deze schepen. Ga daarbij voor Ameland en Schiermonnikoog uit van een aanzienlijk hoger aantal zitplaatsen dan de huidige schepen voor de sneldiensten zodat op de nieuwe schepen alle reizigers die meewillen ook mee kunnen op deze diensten.	De minimale vlootcapaciteit is nu opgenomen in PvE.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
359	Openbare consultatie	Verplicht ook voor nieuwe of verbouwde schepen voor de sneldienst bereikbare stopcontacten vanaf elke zitplaats en specificeer voor alle nieuwe of verbouwde schepen dat naast een USB-laadpunt ook een Schuko-stopcontact aanwezig dient te zijn dan wel de technische standaard die gangbaar is op het moment van aanschaf/verbouw. Overweeg zowel USB-A als USB-C te specificeren.	In eis 6.3.3 van het PvE is nu opgenomen dat in nieuwe of verbouwde schepen vanaf elke zitplaats een goed bereikbare, werkende stroomaansluiting moet zijn met voldoende vermogen en de juiste aansluiting om een smartphone/laptop op te laden.
360	Openbare consultatie	Wij geven in overweging om voor nieuwe of te verbouwen schepen extra eisen op te nemen in het programma van eisen ten aanzien van stille werkplekken op de schepen idan wel dit als wens op te nemen.	Mede naar aanleiding van deze reactie is in eis 6.3.6. een inspanningsverplichting opgenomen om ruimtes in te richten naar behoeften van doelgroepen. Ook is aangegeven dat hier bij de aanschaf van nieuwe schepen in het bijzonder aandacht voor is.
361	Openbare consultatie	Neem eisen op voor de uitstapruimte voor auto's op nieuwe schepen.	Eis 4.1.10 bevat bepalingen ten aanzien van toegankelijkheid voor passagiers die mogelijk moeilijker uit hun auto kunnen komen. Ten aanzien van brandveiligheid is in artikel 3.1.6. opgenomen dat wanneer auto's zich onderdeks bevinden passagiers hun auto moeten verlaten.
362	Openbare consultatie	Wij adviseren u te borgen dat ook in geval van leasen de continuïteit van de Waddenveren gewaarborgd blijft bijvoorbeeld door een verlengingsoptie van het leasecontract.	De overnameregeling wordt dusdanig dat ook in het geval van lease de continuïteit van de Waddenveren gewaarborgd wordt.
363	Openbare consultatie	Wij adviseren eis 6.3.5 aan te scherpen ten aanzien van de kwaliteit en de omvang van de stallingsmogelijkheden voor fietsen aan boord. U kunt bijvoorbeeld voor nieuwe of verbouwde schepen het minimum aantal beschikbare fietsplekken relateren aan het aantal zitplaatsen en eisen dat deze stallingen moet voldoen aan de eisen van Fietsparkeur. Ook kunt u eisen stellen aan de beschikbare ruimte voor bolderkarren en buitenmodelfietsen.	Mede naar aanleiding van deze reactie is in eis 6.3.5. gespecificeerd dat het aantal fietsplekken moet aansluiten bij de vervoervraag en in verhouding moet staan tot de capaciteit van het schip. De fietsplekken moeten voldoende ruim zijn en toegankelijk voor passagiers.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
364	Openbare consultatie	Wij adviseren eis 6.3.5 aan te scherpen zodat het vervoer van fietsen aan boord ook verplicht wordt voor nieuwe of verbouwde schepen voor de sneldiensten en voor deze schepen ten aanzien van het fietsvervoer dezelfde normen gaan gelden voor de aantallen fietsplekken en de kwaliteit van deze plekken als die gelden voor de schepen voor reguliere verbindingen (gerelateerd aan het aantal zitplaatsen).	Het staat reders vrij om fietsen ook toe te staan op sneldiensten. IenW vindt het belangrijk dat er een manier is waarop fietsen gebruik kunnen maken van de veren, maar is niet van plan voor te schrijven dat dit ook op de sneldiensten moet.
365	Openbare consultatie	Het ministerie geeft met dit ontwerp PvE aan niet op de hoogte te zijn van zaken zoals die aan boord van schepen geregeld is. Wij noemen: palen waaraan passagiers zich kunnen vast houden. Iedere passagier aan boord heeft een zitplaats, het is geen bus of trein! Afval wordt in Friesland door Omrin na gescheiden, dus aparte afvalbakken zijn niet nodig!	Mede naar aanleiding van deze reactie is in eis 7.2.2 opgenomen dat de concessiehouder voor afvalscheiding aansluit bij het beleid van de regionale overheden. Ondanks dat er voldoende zitplekken aan boord zijn, is het wenselijk dat reizigers die tijdens (een deel van) de reis staan of rondlopen zich vast kunnen houden. Dit is opgenomen in eis 6.3.3 c en eis 6.3.4 b.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
366	Openbare consultatie	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' Bij meer dan windkracht 8 (uit een bepaalde hoek) vaart de huidige rederij niet naar Vlieland. Voor Terschelling gelden er andere normen. De schepen kunnen het wellicht wel aan maar is het verantwoord om te varen met passagiers die er niet tegen kunnen...? De 'Willems' van Rederij Doeksen voldoen niet aan bovenstaan de eis, ze varen in de <u>reguliere</u> dienst, maar zijn van aluminium en kunnen <u>geen</u> ijs breken. Deze eis zou betekenen dat deze schepen in de volgende concessie niet kunnen worden ingezet. Idee voor herformulering: wellicht is het voldoende om per route 1 ijsbrekend schip te hebben.	Mede naar aanleiding van deze reactie is eis 6.2.2 geherformuleerd en wordt per route ten minste één schip met ijsversterking geëist.
367	Openbare consultatie	Netheid en comfort 6.3.4,c 'Bij nieuwe of verbouwde Schepen: een vanaf elke zitplaats goed bereikbare, werkende stroomaansluiting met voldoende vermogen om een smartphone/laptop op te laden'. Definieer de eisen aan de stroomaansluiting, bereikbaar vanaf elke zitplaats. Ons advies is netspanning voor adapters van laptops en telefoonladers en een USB aansluiting voor overige toepassingen.	In 6.3.3 is gespecificeerd dat het niet alleen gaat om voldoende vermogen, maar ook om de juiste aansluiting. Er kan nu niet worden voorgeschreven welke dat te zijner tijd precies is, vandaar dat dit alleen functioneel is gespecificeerd.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
368	Openbare consultatie	In 6.1.6 wordt geëist dat de concessiehouder gedurende de concessie zorgt voor een kwaliteitsniveau van de schepen ten minste gelijk aan dat in 2025. Echter zijn de schepen in 2025 deels al 25 – 40 jaar oud. Met deze kwaliteitseis voor de toekomst is de vraag of het wel aan alle eisen kan voldoen en hoe de duurzaamheid gewaarborgd kan worden.	Deze eis is komen te vervallen.
369	Openbare consultatie	Bij de eisen over netheid en comfort hebben wij ook enkele aanvullingen; bij de eisen voor de toiletten (6.3.3 a) moet worden toegevoegd dat de beschrijving en aanduiding van de toiletten goed zichtbaar moet zijn. Bij het wifi-netwerk (6.3.3 g) moet worden toegevoegd dat men niet constant opnieuw hoeft in te loggen via de website van de reder.	Mede naar aanleiding van deze reactie is in eis 6.3.3 aangegeven dat de toiletten goed vindbaar moeten zijn. De precieze invullen van het wifi-netwerk is aan de reder. Als, bijvoorbeeld vanwege veiligheid, een inlog nodig is, dan wil IenW dat niet uitsluiten.
370	Openbare consultatie	Zoals eerder aangekaart zijn er geen staande reizigers (6.3.4 b), aangezien er alleen zitplaatsen verkocht worden. Deze eis moet dus verwijderd worden uit het PvE.	Op drukke dagen kan het zo zijn dat sommige reizigers staan of rondlopen. Voor die situaties is deze eis opgenomen.
371	Openbare consultatie	6.3.5. Er moet voldoende ruimte voor bagage zijn, ook op de sneldienst. Reguliere bagage moet op alle boten toegestaan zijn en niet alleen handbagage op de sneldienst. Werklui hebben vaak meer mee en op vakantie ga je met een koffer en maak je ook gebruik van de sneldienst. Bij 12.1.3 moet dus bagage staan en niet alleen handbagage.	Mede naar aanleiding van deze reactie is in 6.3.5 verduidelijkt dat deze eis ook geldt voor de sneldienst en dat eis 12.1.3 ook geldt voor andere bagage dan handbagage.
372	Openbare consultatie	Eigen meegebrachte drink- en etenswaren nuttigen aan boord van de reguliere veerboot is toegestaan.	IenW neemt geen eisen op in het PvE over toestaan om eigen meegebrachte eten- en drinkwaren te nuttigen aan boord van de reguliere veerboot
373	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling): 25. Een ziekenboek op de reguliere veerboten en sneldienst.	De ziekenboek is opgenomen in 6.3. De overige verworvenheden zijn deels overgenomen in het PvE. Daarnaast kan een inschrijver (in de aanbestedingsprocedure) extra meerwaarde bieden.
374	Openbare consultatie	a. De schepen moeten duurzaam zijn en ook zeewaardig, zodat ze met windkracht 7 - 8 of meer ook veilig over de Noordzee kunnen varen.	Dit valt onder 'alle weersomstandigheden m.u.v. die eens in de 10 jaar voorkomen' in eis 6.2.2.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
375	Openbare consultatie	Toeristen met tent, caravan of camper vormen een substantieel deel van de bezoekers aan Ameland. In het PvE dienen daarom eisen te worden opgenomen voor voldoende voertuigcapaciteit, toegankelijke in- en ontschepping, ondersteuning bij bagagevervoer en klantvriendelijke infrastructuur. Stimuleer hierbij ook reisalternatieven zonder auto, bijvoorbeeld door bagageservices in samenwerking met lokale partijen te faciliteren.	De benodigde capaciteit wordt in het kader van het vervoerplan gezien (voor zowel reizigers als voertuigen) en mede op de verwachte vervoervraag wordt de dienstregeling door de concessiehouder opgesteld. Dit zijn minimale eisen in het PvE. De concessiehouder heeft vervoerplicht om reiziger te vervoeren als deze een geldig vervoerbewijs voor hun voertuig hebben, ook wanneer dit een caravan of camper is. Daarnaast is een bagageservice bij de reguliere dienst verplicht en heeft de concessiehouder een inspanningsverplichting dat hij zijn medewerking verleent aan initiatieven van derden op het gebied van voor- en/of natransport van bagage. Deze medewerking omvat in ieder geval het delen van kennis, actieve deelname aan overleggen en het vindbaar maken van de initiatieven van voor- en/of natransport van bagage op de website van de ticketverkoop. Deze eisen rondom bagage waren reeds opgenomen in het PvE.
376	Marktconsultatie	ISO 9001 is een norm voor managementsystemen van organisaties en niet perse voor afzonderlijke schepen van een organisatie. Wij adviseren u voor te schrijven dat de organisatie moet beschikken over een ISO 9001 certificering en de schepen over een certificering volgens de ISM code.	Deze suggestie is overgenomen. In artikel 6.1.5 staat nu dat de concessiehouder beschikt over een ISO 9001:2000 certificering of diens opvolger(s) en zorgt dat zijn schepen zijn gecertificeerd volgens de International Management Code for Safe Operations of Ships and for Pollution Prevention.
377	Marktconsultatie	Het kiezen van 2025 als referentiejaar is naar verwachting te ambitieus en daardoor niet verstandig en niet redelijk. Wij adviseren op dit gebied dezelfde eisen te hanteren als in de huidige concessies het geval is.	Deze eis is komen te vervallen.
378	Marktconsultatie	U beschrijft in deze paragraaf dat schade aan het schip als gevolg van een incident aan ILT gemeld dient te worden. ILT heeft hiervoor al duidelijke regelgeving welke van toepassing is op de gehele binnenvaart en daarmee ook op de Friese Waddenveren. Wij adviseren u dan ook deze eis te laten vervallen omdat dit zowel bij de concessiehouders als bij ILT voor verwarring zou kunnen zorgen.	Deze suggestie is overgenomen. In artikel 6.1.7 is de meldplicht aan de ILT verwijderd.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
379	Markt-consultatie	Het is voor concessiehouders van cruciaal belang om ruim voor de ontwerpfasen van eventuele nieuwe schepen ten behoeve van de concessie zekerheid te hebben over de dimensies van de vaargeulen na 2027.	Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kunnen we niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. We kunnen, na afstemming met RWS, in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2036 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen in breedte of diepte. Voor Waddenveren Oost wordt de concessieduur zeven jaar.
380	Markt-consultatie	Het is heel belangrijk dat de toekomstige concessiehouders erop kunnen vertrouwen dat het mobiliteitsbeleid van de eilandgemeenten niet verandert tijdens de looptijd. Een eiland dat plotseling autoluw wordt heeft zulke grote consequenties voor de veerdienst, dat de continuïteit ervan in gevaar kan komen.	IenW onderschrijft dit belang. Vandaar dat eis 6.2.6 is opgenomen, zodat deze inzichten worden meegenomen bij de aanschaf/ontwikkeling van nieuwe Schepen. Daarnaast geldt de procedure majeure ontwikkelingen, als het autobeleid tussentijds significant wijzigt.
381	Markt-consultatie	Kunt u verduidelijken dat deze eis niet ten koste zal gaan van de reguliere dienstverlening van de concessiehouders en dat ook eventuele operationele kosten die hiermee gepaard gaan vergoed worden?	Het is niet de bedoeling dat het aanbrengen van meetapparatuur ten koste zal gaan van de reguliere dienstverlening.
382	Markt-consultatie	Enkele bijlagen ontbreken (nog). Onze zienswijze is dat met het (nog) ontbreken van deze bijlagen een reactie op de eisen in hoofdstuk 6 beperkt mogelijk is.	Ontbrekende bijlage worden tezamen met het PvE met de Kamer gedeeld en/of onderdeel van de aanbestedingsstukken.
383	Markt-consultatie	Volgens deze eis moeten Schepen gecertificeerd volgens ISO9001:2000 of dienst opvolger. Maar een Inschrijver kan worden gecertificeerd en niet per definitie een schip (ter controle). Ons inziens is de strekking van deze eis dat Inschrijver beschikt over ISO9001:2000 certificering. Een rederij kan ISO9001:2000 gecertificeerd zijn en dan is de bedrijfsvoering aan boord in overeenstemming hiermee. Dit geldt ook voor de ISM-certificatie. Wij verzoeken u om de eis hiermee in overeenstemming te brengen.	Mede naar aanleiding van deze suggestie is deze eis aangepast. In het PvE is nu in eis 6.1.5 opgenomen dat ISO van toepassing is op de bedrijfsvoering en dat de ISM-code van toepassing is op de schepen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
384	Markt-consultatie	In de inleiding van hoofdstuk 6.2 wordt gesproken over de onderhoudsdimensies, die zijn vastgelegd in het nationaal waterprogramma. Deze is niet beschikbaar. Onze zienswijze is dat de omvang van de vaargeul als volgt in de Concessie moet worden omschreven. De vaargeul dient over het gehele traject tenminste te zijn onderhouden op een bodembreedte van 50 meter met op een diepte van - 3.8 meter NAP. In het midden van de route dienen de 2 veerboten elkaar veilig te kunnen passeren. Dit kan in de vorm van een passeervak van tenminste 500 meter lang bij een gegarandeerde bodembreedte van 90 meter op -3.8 meter NAP.	Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kunnen we niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. We kunnen, na afstemming met RWS, in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2036 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen in breedte of diepte. Voor Waddenveren Oost wordt de concessieduur zeven jaren.
385	Markt-consultatie	Zonder specificatie van de vaargeulafmetingen ontbreekt een basis voor een uitvoerbare dienstregeling. Wij stellen daarom voor de omvang van de vaargeul (waarvoor de concessiehouder verantwoordelijk is) als volgt te definiëren: een minimale bodembreedte van 50 meter op - 3,8 meter NAP over het gehele traject, met een passeervak van minimaal 500 meter lang en 90 meter breed op -3,8 meter NAP voor veilig passeren van beide veerboten	Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kunnen we niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. We kunnen, na afstemming met RWS, in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2036 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen in breedte of diepte. Voor Waddenveren Oost wordt de concessieduur zeven jaren.
386	Markt-consultatie	Door klimaatverandering komen weersextremen steeds vaker voor. Het criterium 'unieke weersomstandigheden die minder dan eens per tien jaar voorkomen' sluit daar niet meer op aan en is onvoldoende transparant. Wij verzoeken u daarom om duidelijk te specificeren onder welke weersomstandigheden een schip operationeel moet kunnen zijn, los van de beoordeling van de kapitein over de veiligheid	Deze eis is bedoeld zodat schepen in principe altijd kunnen varen, behalve in hele uitzonderlijke omstandigheden. Het blijft lastig om deze eisen specifiek vast te leggen omdat unieke weersomstandigheden vaak combinaties van meerdere factoren zijn. Daarom is deze eis niet aangepast.
387	Markt-consultatie	De sneldienstschepen in de concessie Waddenveren Oost zijn relatief kleine schepen. Onze zienswijze is dat deze eis voor deze Sneldienstschepen ruimtelijk en technisch onhaalbaar is. Het voorstel is deze eis te schrappen voor de Sneldienst.	Aan eis 6.3.3 is toegevoegd dat deze eis alleen geldt voor afvaarten langer dan 30 minuten.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
388	Markt-consultatie	Het begrip 'klimaatbeheersingssysteem' is niet nader gedefinieerd. Wij verzoeken u dit begrip te concretiseren, zodat inschrijvers kunnen beoordelen in hoeverre hun schepen aan deze eis voldoen.	Het is aan de rederij om concreter invulling te geven aan deze eis. Het doel is om reizigers een prettige reisbeleving te bieden. Aspecten van een goed werkend klimaatbeheersingssysteem zijn o.a. een goede temperatuurregeling, de juiste luchtvochtigheid en een goede luchtverversing/ventilatie. De wijze waarop dit wordt bereikt, is aan de concessiehouder.
389	Markt-consultatie	Onze zienswijze is dat de strekking van deze eis is, een goedwerkende stroomaansluiting vanaf elke zitplaats binnen. En dus dat de eis beperkt zou moeten worden tot de wachtruimte ('salon') en niet buiten (op het 'zonnedek') zou moeten zien. Het voorstel is om aan deze eis toe te voegen: vanaf elke zitplaats "binnen".	Mede naar aanleiding van deze reactie is aan 6.3.3. toegevoegd dat het binnenruimtes betreft.
390	Markt-consultatie	Onze zienswijze is dat de rederij ervan mag uitgaan dat met eis 6.3.6 wordt bedoeld dat de Concessiehouder zich inspant in plaats van ervoor zorgt dat de reizigers zich houden aan de huisregels en de reisvoorwaarden. Het voorstel is dat concessieverlener eis 6.3.6 zodanig herformuleert dat aan de hiervoor bedoelde strekking wordt voldaan	Deze eis is geherformuleerd en opgenomen in eis 3.2.2.

7. Duurzaamheid

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
391	Advies-brieven	Vanuit het perspectief van (natuur)beheer missen wij in het document het ecologisch belang en de aandacht voor het behoud van de unieke Werelderfgoedstatus. Dat de concessie zich daartoe moet verhouden zien wij als een kans en onvermijdelijk. Dat geven we dan ook graag mee als aandachtspunt in onze reactie op het ontwerp-PvE.	De werelderfgoedstatus van de Waddenzee is opgenomen in de inleiding van het PvE.
392	Advies-brieven	Wij spreken daarbij onze zorgen uit in verband met de netcongestie. Dit is een belangrijk thema. Op dit moment is de capaciteit van het onderstation Herbaijum te gering voor de elektrificatie van de veerdienst, in ieder geval zonder dat dit vergaande gevolgen voor overige ontwikkelingen heeft. Dit onderstreept de noodzaak voor tijdige afstemming met netbeheerders en investeringen in de elektriciteitsinfrastructuur.	IenW onderschrijft deze inbreng. Op dit moment vindt goede afstemming plaats met de provincie Fryslân en de netbeheerder.
393	Advies-brieven	Duurzame schepen 7.1.2 'De Concessiehouder vaart zoveel mogelijk brandstofefficiënt'. Brandstofefficiënt varen kan strijdig zijn met het behalen van de gewenste vaartijd, en/of het inlopen van eerder opgelopen vertragingen. In de eis zou tenminste een relatie tussen efficiency en haalbaarheid van de dienstregeling moeten worden opgenomen, bijvoorbeeld 'zo veel mogelijk brandstofefficiënt onder voorbehoud dat daarmee de dienstregeling betrouwbaar kan worden uitgevoerd'.	Aan eis 7.1.2 is toegevoegd dat de maximale vaartijd niet overschreden mag worden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
394	Advies-brieven	7.1.7 'Vanaf het moment dat de hiervoor benodigde Laadinfrastructuur operationeel is, zet de Concessiehouder ieder jaar ten minste één Batterij-Elektrisch-Schip meer op een Verbinding in totdat alle Schepen op deze Verbinding Batterij-Elektrische-Schepen zijn om zo te komen tot 100% CO2-uitstoot op de betreffende Verbinding ten opzichte van de uitstoot van Schepen in 1990 met het vaarpatroon van 2024'. Tekstueel: '100% CO2 uitstoot', wordt hier bedoeld '100 % reductie van CO2 uitstoot'?	Ja, dat wordt bedoeld. Eis 7.1.7 is hierop aangepast.
395	Advies-brieven	Het CWW is voorstander van verduurzaming van de schepen gedurende de looptijd van de concessie, maar dit mag niet leiden tot een verhoging van de reizigerstarieven.	Elektrificatie is met de financiering van de infrastructuur door de overheid mogelijk binnen de bestaande financiële kaders. De tarieven voor eilandbewoners stijgen niet door elektrificatie.
396	Advies-brieven	Verzoek: Het OBW blijft voorstander van het zo snel mogelijk (batterij)elektrisch varen en verzoeken de minister van IenW dan ook nadrukkelijk om deze middelen daadwerkelijk aan te wenden. Dus ook als dit op korte termijn kostenverhogend kan werken voor de concessie, bijvoorbeeld omdat er laat in de concessie schepen moeten worden aangepast of omdat onzekerheid over het moment van invoeren kostenverhogend werkt. Wij herhalen het advies om het principe van budgetneutraliteit los te laten als het om de ambitie van verduurzaming en elektrificatie gaat	Elektrificatie is met de financiering van de infrastructuur door de overheid mogelijk binnen de bestaande financiële kaders.
397	Advies-brieven	Wij kunnen ons vinden in het nemen van de huidige tarieven als uitgangspunt. In algemene zin hebben wij over betaalbaarheid de volgende opmerkingen, waar we uw reactie op vragen. - Elektrificatie van de veren mag niet tot een stijging van de tarieven leiden.	Elektrificatie is met de financiering van de infrastructuur door de overheid mogelijk binnen de bestaande financiële kaders. De tarieven voor eilandbewoners stijgen niet door elektrificatie.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
398	Advies-brieven	7.1.6 Hier staan normen genoemd met betrekking tot de percentages CO2-reductie vanaf een bepaald jaartal. Suggestie is om daar "minimaal" aan toe te voegen, omdat het ook goed is als het percentage hoger is. Dus; "a. Vanaf 2030: minimaal 15% CO2-reductie" etc.	Aan artikel 7.1.5 is toegevoegd dat het om minimale percentages gaat.
399	Advies-brieven	7.1.7. Hier staat; "...om zo te komen tot 100% CO2-uitstoot op de betreffende Verbinding...". Wij gaan ervanuit dat hier 100% CO2 reductie wordt bedoeld in plaats van CO2-uitstoot.	Artikel 7.1.7 is hierop aangepast.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
400	Advies-brieven	7.1.7 Hier staat dat concessiehouder moet beginnen met het gefaseerd inzetten van batterij- elektrische-schepen vanaf het moment dat de hiervoor benodigde laadinfrastructuur operationeel is. Wordt dit bepaald door de netbeheerder en gaat het dan om het jaar dat de aansluiting bij de netbeheerder gereed is? Kunnen die momenten per verbinding verschillen en zoja, wat zijn dan de consequenties voor schepen (met name reserveschepen) die op meerdere verbindingen worden ingezet? Graag meer duidelijkheid hierover. Is het ook nog mogelijk om aanvullende eisen op te nemen over de manier van laden? Bijvoorbeeld dat concessiehouder bij het laden rekening houdt met de uitgangspunten van slim laden om netcongestie te verminderen en/of (in de toekomst) gebruik te maken van lokale energie? Wellicht biedt dit kansen om iets te betekenen voor de congestie-problematiek in de omgeving. De staatssecretaris heeft toegezegd de eisen met betrekking tot de verduurzaming nog te verduidelijken. Ook wordt het moment dat de laadinfra operationeel is en er gestart dient te worden met een gefaseerde invoering van batterij-elektrische schepen, minimaal vier jaar van tevoren aangekondigd.	Het moment van operationeel zijn van de benodigde netaansluitingen wordt op dit moment inderdaad hoofdzakelijk bepaald door de aanwezige netcongestie en het verwachte jaartal waarin deze is opgelost. Omdat de veerdienst volgens eigen dienstregeling betrouwbaar moet kunnen varen zijn er geen eisen opgenomen op het gebied van slim laden. Wel zal IenW in het project van de aanleg van de walinfrastructuur kijken naar verdere mogelijkheden zolang dit niet ten koste gaat van de betrouwbaarheid van de veerdiensten.
401	Advies-brieven	7.1.8 Hier staat dat de stikstofuitstoot van nieuwe schepen lager moet zijn dan de stikstofuitstoot in het referentiejaar 2028. Waarom is voor deze formulering gekozen? Suggestie is om hier een minimale norm aan te verbinden, die enerzijds realiseerbaar is en anderzijds een zekere mate van effect sorteert.	Eis 7.1.8 is aangepast naar het verplichten van een motor met Stage V normering.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
402	Advies-brieven	7.2.2. Hier staat dat concessiehouder zich inspent om afvalstromen op schepen en havens zoveel mogelijk te scheiden. Hier kan aan worden toegevoegd dat de concessiehouder zich ook inspent om afvalstromen zoveel mogelijk te beperken.	In artikel 7.2.2 is opgenomen dat afval zoveel mogelijk beperkt moet worden en dat voor afvalscheiding moet worden aangesloten bij de werkwijze die beschikbaar is in de betreffende havens.
403	Advies-brieven	7.3.1. Dit gaat over het circulariteitsplan. Er moet onder andere aandacht zijn voor herkomst van materialen en producten. Wat is de achterliggende gedachte van deze eis? Geldt dan hoe dicht bij huis hoe beter? Of wordt er gekeken naar de arbeidsomstandigheden in die landen/gebieden van herkomst? Alleen aandacht besteden aan de herkomst is misschien niet voldoende.	In paragraaf 7.3 is toegevoegd dat het gaat om het inzicht en de bewustwording van het gebruik van primaire grondstoffen.
404	Openbare consultatie	Eis 7.3.1.: De voorkeur heeft dat de Concessiehouder periodiek (bijv. elke 3 jaar) het circulariteitsplan actualiseert, zodat de betrokkenheid en aandacht verhoogd wordt.	Het circulariteitsplan is gewijzigd in een circulariteitsparagraaf in het milieuplan. Het milieuplan wordt jaarlijks geactualiseerd.

405	Openbare consultatie	Wij zouden graag in het PvE opgenomen zien dat de toekomstige concessiehouder: - Heldere doelen voor CO2 en Stikstof-uitstoot aangereikt krijgt met termijnen waarbinnen de reductie van die huidige uitstoot gerealiseerd dient te zijn -Helderheid krijgt over de wegingsfactor met betrekking tot reductie van CO2-uitstoot en Stikstof-uitstoot. Dit moet niet per schip bekeken worden maar over de totale vloot. Het geeft de concessiehouder de ruimte om adaptief en innovatief om te gaan met deze doelstelling. In ons beeld mag er bijvoorbeeld met een groot schip nog uitstoot plaats vinden als dat tegelijkertijd bij bijvoorbeeld kleinere schepen (alvast) gecompenseerd wordt. Andersom kan natuurlijk ook. Dit geeft de concessiehouder de kans om keuzes te maken en een tijdspad te kiezen wat voor hem haalbaar is. Hij zal dus ook actief op zoek gaan naar de juiste partijen die met hen mee willen denken over oplossingsrichtingen voor deze doelstelling. Er zijn voldoende technische oplossingen beschikbaar. -Zich verbindt met de wegingsfactor "stil en schoon varen"" en dat deze factor voldoende zwaar meetelt. Enkel focussen op de prijs is in onze ogen onvoldoende. Een goedkope en vervuilende aanbieder mag niet winnen omdat zijn prijs het laagste is. Het voorstel is om in het PvE op te nemen 30 procent van de weging op prijs te baseren en 70 procent van de weging op maatschappelijke en duurzame inzet waaronder ook CO2 en Stikstof reductie. Een hogere prijs is in onze ogen van waarde als de maatschappelijke en duurzame inzet beter is. Het gaat daarbij overigens niet alleen over schepen maar ook om de bedrijfsvoering. Onze uitdrukkelijke wens is om de concessiehouder de ruimte te geven om flexibel en adaptief in te spelen op de nieuwste technische ontwikkelingen (energiebronnen, voortstuwingstechnieken) die bijdragen aan duurzaamheid.	In het PvE staan in hoofdstuk 7 duidelijke eisen op het gebied van duurzaamheid.
-----	----------------------	---	---

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
		-Meetbare indicatoren voor een duurzame bedrijfsvoering aangereikt krijgt.	
406	Openbare consultatie	We zouden graag in het PvE opgenomen zien dat de toekomstige concessiehouder: - Zich actief inspant voor het verduurzamen van het vervoersconcept en dat verbindt met het brede mobiliteitsvraagstuk van Lauwersoog én aantoonbaar op zoek gaat naar het vinden van koppelkansen. Denk aan bijvoorbeeld de ontwikkeling van een transferium, gericht op versterken van de werk- en leefkwaliteit van Lauwersoog.	In het PvE zijn duidelijke eisen op het gebied van duurzaamheid opgenomen. Omdat de concessie bedoeld is om het vervoer van en naar de Friese Waddeneilanden te regelen is IenW terughoudend met het opnemen van verplichtingen die hierbuiten vallen.
407	Openbare consultatie	Wij zien graag in het PvE opgenomen dat de toekomstige concessiehouder: * Aantoonbaar actief participeert in duurzame projecten op Lauwersoog * Steun krijgt van de Rijksoverheid bij het verplicht realiseren van elektrificatie van de veren * Zich aantoonbaar verbindt met en participeert in de Energiegemeenschap Lauwersoog, gericht op een toekomstbestendig ondernemersklimaat.	Omdat de concessie bedoeld is om het vervoer van en naar de Friese Waddeneilanden te regelen is IenW terughoudend met het opnemen van verplichtingen die hierbuiten vallen. In het PvE is opgenomen dat de concessieverlener (IenW) zorgt en betaalt voor de aanleg van de benodigde infrastructuur voor batterij-elektrisch varen. De infrastructuur is een zeer groot deel van de totale kosten. Op deze manier steunt de Rijksoverheid dus de elektrificatie.
408	Openbare consultatie	We zien graag in het PvE opgenomen dat de concessiehouder: * Een plan van aanpak dient op te stellen voor het gebruik van de veerdammen waarin ruimte is voor medegebruik van rondvaartondernemers en andere nautische ondernemers vanuit de kernwaarden gastvrijheid, veiligheid en duurzaamheid * Actief participeert in het verbeteren van de voorzieningen (zoals duurzame stroom, stromend water, trappen, drijvend afmeerpontoon) op de veerdam van Schiermonnikoog.	Gezien het grote belang van vrachtvervoer is in de concessie specifiek opgenomen wanneer medegebruik door vrachtvervoerders mogelijk is. Het medegebruik van de havens valt onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat. Medegebruik voor andere doeleinden dan vrachtvervoer is geen onderdeel van het beleid van Rijkswaterstaat. De beschreven partijen (beroepsvaart en rondvaartondernemingen) kunnen aanleggen bij gemeentelijke voorzieningen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
409	Openbare consultatie	Oplossing: Geen auto's meer van en naar Ameland. Vrachtboten op tij laten varen: Door alle auto's niet meer over te zetten zal waterverplaatsing van boten met 80% verminderen en kun je met meer (6 tot 10) en kleinere boten varen. De veerdienst wordt hierdoor veel flexibeler en kan er naar vraag gevaren worden. Het ontbreken van vervoer kan worden opgevangen door leen auto's op Ameland en Holwerd (voor eilanders). Klein vracht en bagage wat normaal met de auto wordt meegenomen moet in Holwerd geregeld worden . Het beste zou wezen dat de bagage bij het verblijf wordt gebracht, zodat de mensen kort na aankomst hun spullen voor de deur hebben staan. Dit is op Vlieland en Duitse Waddeneilanden al zo geregeld. Er zal in Holwerd wel een grote parkeergelegenheid en bagage afhandeling moeten komen (op Schiphol zijn ze daar goed in). Bij kleinere veerboten denk ik aan boten van max. 50 mtr. Waar ruimte op is voor 250 passagiers, bagage containers en fietsen.	In de MIRT verkenning naar de vaargeul Ameland wordt het varen op tij en het scheiden van vracht/personen onderzocht. Daarnaast is reeds in het PvE opgenomen dat de concessiehouder zijn medewerking verleent aan initiatieven van derden op het gebied van voor- en/of natransport van bagage. Deze medewerking omvat minimaal het delen van kennis, actieve deelname aan overleggen, en het zichtbaar maken van deze initiatieven op de website van de ticketverkoop.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
410	Openbare consultatie	Oplossing een brug plaatsen: Een brug is in begin afgeserveerd als niet haalbaar. Ameland heeft de unieke situatie dat er een oude dam ligt in het verlengde van de pier in Holwerd. Daar zitten een aantal gaten in waardoor de geulen gedwongen blijven door deze gaten. Dit zou een mooie plaats zijn voor een opening in de vorm van ophaalbrug voor schepen. Deze opening is ook te gebruiken als middel om verkeer en toegang tot het eiland te reguleren. Door een brug kan het wad helemaal zijn eigen gang gaan en kan de natuur zich volledig herstellen. Emissies kunnen naar nul door een elektrische trein te gebruiken. De beleving van fietsers en passagiers zal geweldig zijn. Na een bepaalde tijd gewoon de brug open zetten zodat het eiland weer eiland is. Normaal vracht kan via een extra wagon met containers . Zwaar transport kan via extra varende transport via pontons of boten op tij.	In de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland wordt breed naar de voor- en nadelen van opties gekeken en zullen deze opties afgewogen worden.
411	Openbare consultatie	Oplossing het verplaatsen van de huidige steiger: Verplaatsen naar Ferwerd, de vaarweg kan korter en er zal minder gebaggerd worden. Echter ook het Danzig gat is daar niet erg diep en ik ben bang dat door intensief gebruik de resultaten hetzelfde zullen zijn als de huidige geulen. Bovendien is die plek beschermd terrein met heel veel zeehonden en vogel rustplaatsen. Verlengen van huidige pier in Holwerd naar de Zuiderspruit in de buurt van het gat in de dam. Ook daar ga je door het intensief gebruik het geulenstelsel belasten met de gevolgen van dien.	In de MIRT-verkenning naar de vaargeul Ameland wordt breed naar de voor- en nadelen van opties gekeken en zullen deze opties afgewogen worden.
412	Openbare consultatie	Op dit moment varen er boten met verbrandingsmotor naar de Friese Waddeneilanden. De Duitsers zijn ons al voorop door met elektrisch aangedreven schepen te gaan varen. In de nieuwe concessie zou elektrisch varen als verplichting opgenomen moeten worden.	De nieuwe concessies maken elektrisch varen mogelijk en verplichten dit binnen een redelijke termijn en op een redelijke schaal indien en wanneer de netwerkaansluitingen operationeel zijn. De elektrificatie is onderdeel gemaakt van de bepaling voor majeure ontwikkelingen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
413	Openbare consultatie	Elektrificatie-eis mag niet leiden tot minder inschrijvingen of lagere kwaliteit; mogelijkheid tot elektrisch varen hangt af van veel factoren, van vergunningsverlening voor aanleg walstroom (zowel op eilanden als vasteland) tot mogelijkheid om aan te sluiten op het net in verband met netcongestie. Deze onzekerheid voor toekomstig concessiehouders mag niet leiden tot minder inschrijvingen en mogelijkheid tot slechtere kwaliteit voor gebruikers.	Om inschrijvers in de aanbesteding comfort te bieden, is elektrificatie expliciet benoemd als mogelijke majeure ontwikkeling.
414	Openbare consultatie	Per vaartraject en per schip (reguliere veerdienst en snelboot) een minimale tijdsduur van de overtocht vaststellen. Of in CO2 reductie eis benoemen dat de CO2 reductie niet gevonden mag worden in de tijdsduur van de overtocht (vaarsnelheid).	Aan artikel 7.1.2 is toegevoegd dat de maximale vaartijd niet overschreden mag worden.
415	Openbare consultatie	Voorstel: a) Een extra eis opnemen waarin beschreven staat dat de concessiehouder moet aantonen dat een duurzaamheidsmaatregel geen negatief effect heeft op de veiligheid. b) Een extra eis opnemen waarin beschreven staat dat de duurzaamheidsmaatregel geen effect heeft op de bereikbaarheid (vaartijd).	Stappen die op duurzaamheid worden gezet, mogen niet ten koste gaan van veiligheid en bereikbaarheid. De concessiehouder dient, ook bij verduurzaming en eventueel elektrificatie, te blijven voldoen aan o.a. verplichtingen vanuit wet- en regelgeving (bijv. t.a.v. veiligheid).
416	Openbare consultatie	Leuk voor de "feel-good" van de badgast maar voor ons gebied onzin. Het afval wordt gescheiden in een grote installatie in Oudehaske door afvalverwerker Omrin. Voorstel: eis schrappen	In artikel 7.2.2 is opgenomen dat afval zoveel mogelijk beperkt moet worden en dat voor afvalscheiding moet worden aangesloten bij de werkwijze die beschikbaar is in de betreffende havens.
417	Openbare consultatie	Voorstel: Paragraaf 7.3 schrappen en aansluiten bij door de Tweede Kamer vastgestelde wet en regelgeving op het gebied van circulariteit en milieu.	Het circulariteitsplan is gewijzigd in een circulariteitsparagraaf in het milieuplan.
418	Openbare consultatie	Voorstel: Paragraaf 7.4 schrappen en aansluiten bij door de Tweede Kamer vastgestelde wet en regelgeving op het gebied van circulariteit en milieu.	In eis 7.4.1 is opgenomen dat een duurzaamheidsparagraaf in de jaarverantwoording volstaat.
419	Openbare consultatie	7.1.2 Overbodig: Brandstofefficiënt varen zal de reder zelf ook willen, Schrappen	Aan eis 7.1.2 is toegevoegd dat de maximale vaartijd niet overschreden mag worden.
420	Openbare consultatie	7.1.9 Schrappen: Hoe kan de veerdienst verstoring van landschappelijke en natuurlijke kernwaarden van het Waddengebied veroorzaken?	De concessiehouder dient de hoofddoelstelling van het Waddengebied te ondersteunen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
421	Openbare consultatie	7.2.2 Afvalscheiding goed bedoeld, maar in Fryslân gebeurt dat op de stortplaats, Schrappen	In eis 7.2.2 is opgenomen dat afval zoveel mogelijk beperkt moet worden en dat voor afvalscheiding moet worden aangesloten bij de werkwijze die beschikbaar is in de betreffende havens.
422	Openbare consultatie	7.3.2 Waarom moet I en W het circulariteitsplan van de concessiehouder toetsen? Schrappen	Het circulariteitsplan is gewijzigd in een circulariteitsparagraaf in het milieuplan.
423	Openbare consultatie	7.3.3. Concessiehouder biedt het circulariteitsplan ter info aan, aan consumentenorganisaties en decentrale overheden: Waarom, schrappen	Het circulariteitsplan is niet vertrouwelijk. Het is goed als deelnemers aan het OCOW en decentrale overheden hier kennis van kunnen nemen.
424	Openbare consultatie	7.3.7 Concessiehouder biedt het milieuplan ter informatie aan consumentenorganisaties en lagere overheden, waarom, schrappen	Het circulariteitsplan is niet vertrouwelijk. Het is goed als deelnemers aan het OCOW en decentrale overheden hier kennis van kunnen nemen.
425	Openbare consultatie	7.4.1 Duurzaamheidsrapportage, bureaucratie, schrappen	In artikel 7.4 is opgenomen dat een duurzaamheidsparagraaf in de jaarverantwoording volstaat.
426	Openbare consultatie	7.4.2 Onzin om concessiehouder te verplichten het circulatieteitsplan, milieuplan en duurzaamheidsrapportage te informatie te sturen naar consumenten-organisaties en lagere overheden. Schrappen	Deze documenten zijn niet vertrouwelijk. Het is goed als de decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW hier kennis van kunnen nemen.
427	Openbare consultatie	Duurzaamheid is een centraal thema voor de komende decennia, zeker in een kwetsbaar natuurgebied als het Wad. Het PvE moet daarom duidelijke milieu-eisen stellen aan de veerdienst. Daarbij gaat het zowel om de schepen zelf (uitstoot, brandstof) als om het totale vervoersysteem (stimuleren van groene keuzes bij reizigers)	Hoofdstuk 7 van het PvE is gewijd aan duurzaamheid.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
428	Openbare consultatie	Concreet beveel ik aan om op te nemen dat de concessiehouder zijn vloot verduurzaamt tijdens de concessieperiode. Uit de ontwerp-PvE blijkt dat het ministerie inzet op elektrische veerboten en flinke CO₂reductie: men wil dat de nieuwe veerboten uiterlijk in 2040 ongeveer tweederde minder CO₂ uitstoten. In de praktijk betekent dit dat nieuwe schepen waarschijnlijk hybride of volledig elektrisch moeten kunnen varen. Het PvE dient hier harde normen te geven, bijvoorbeeld maximale uitstootwaarden (gram CO₂ per passagierkilometer) die stapsgewijs aanscherpen richting 2040. Ook andere emissies (NO_x, fijnstof) en factoren zoals geluid kunnen hierin meegenomen worden, om hinder voor natuur en milieu te beperken. Omdat de infrastructuur (laadvoorzieningen in havens) momenteel nog een beperkende factor is, kan het PvE een gefaseerde aanpak hanteren: in de eerste jaren inzet van schonere brandstoffen (bijv. biodiesel of LNG) en voorbereidingen voor elektrificatie, en vanaf een bepaald jaartal verplichting tot zero-emissie varen op (delen van) de route. Een tussenvorm is het eisen van walstroom in havens, zodat schepen hun motoren uit kunnen zetten tijdens het laden/lossen en toch stroom hebben – dit reduceert de uitstoot en overlast ter plekke. Laat de nieuwe rederij investeren in schone schepen en innovatie (evt. met subsidiemogelijkheden)	De manieren waarop de reder het reductiepad behaalt zijn aan de reder, hierin zijn geen brandstoffen of maatregelen uitgesloten.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
429	Openbare consultatie	Naast de schepen zelf zou het PvE moeten stimuleren dat toeristen duurzame vervoerskeuzes maken. Bijvoorbeeld: heb aandacht voor voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers zodat reizen zonder auto aantrekkelijker wordt. Ook kan de concessiehouder verplicht worden om informatie te verstrekken over OVverbindingen van en naar de veerhaven, of mee te werken aan combitickets (trein+bus+boot) zodat mensen de auto laten staan.	De afspraken in het PvE zijn gebaseerd op de beleidsdoelen van de nieuwe concessies, zoals ze in de Nota van Uitgangspunten zijn uitgewerkt en in de inleiding van het PvE zijn benoemd. Een toekomstbestendige overtocht is één van de doelstellingen. IenW benadrukt dat het meenemen van de auto duurder is dan te voet of met de fiets reizen. Ook bevat het PvE in paragraaf 1.2 al bepalingen om een soepele ketenreis met het openbaar vervoer mogelijk te maken. Ook heeft de concessiehouder contact met de aanbieders van aangrenzend openbaar vervoer over marketingactiviteiten, waar combinatietickets onder kunnen vallen.
430	Openbare consultatie	Elke maatregel die het totaalgewicht aan boord reduceert (minder zware dieselmotoren, minder auto's) helpt wellicht om het baggerprobleem iets te verlichten, omdat lichtere schepen minder diepgang vereisen. Hoewel de grote oplossingen (zoals een nieuwe vaarroute of haven) buiten scope van het PvE vallen, is het goed als de concessiehouder meedenkt over optimalisatie (bijv. goederen transport anders inrichten, zodat de bestaande verbinding efficiënter wordt benut).	In het kader van de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland worden ook varianten onderzocht waarin met kleinere schepen gevaren wordt.
431	Openbare consultatie	Geef meer helderheid over de flexibiliteit van de planning van de uitrol van elektrisch varen. Geef voor inschrijvers garantie vanaf welke datum elektrische laadinfrastructuur gegarandeerd kan worden en geef aan welke flexibiliteit rederijen hebben binnen de kaders van eis 7.1.6 om pas later over te stappen op elektrisch varen ook als de laadinfrastructuur al is gerealiseerd.	De realisatie van de laadinfra is afhankelijk van meerdere factoren, waaronder de beschikbare capaciteit bij de netbeheerder. Het is daardoor nu niet mogelijk om garanties te geven over wanneer de benodigde netaansluitingen operationeel zijn. Eis 7.1.6 geldt ook als de concessiehouder reeds voldoet aan eis 7.1.5.
432	Openbare consultatie	Leg in eis 7.1.2 een relatie tussen efficiency en haalbaarheid van de dienstregeling, bijvoorbeeld door de toevoeging "onder voorbehoud dat daarmee de dienstregeling betrouwbaar kan worden uitgevoerd".	Aan eis 7.1.2 is toegevoegd dat de maximale vaartijd niet overschreden mag worden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
433	Openbare consultatie	Maak inzichtelijk waar de laadpunten komen en in hoeverre dit impact heeft op de dienstregeling en zo ja wat van de rederij wordt verwacht om deze impact voor de reiziger te mitigeren. Kies ten behoeve van een optimale dienstregeling voor de reiziger voor het plaatsen van laadpunten op de eilanden, eventueel indien nodig aangevuld met laadpunten aan de vaste wal.	Aan de opmerking is reeds voldaan. Voor Vlieland, Terschelling en Ameland zijn oplaadpunten op het eiland aan het vasteland voorzien. Voor Schiermonnikoog is alleen een laadpunt in Lauwersoog voorzien, maar daarvoor geldt dat de ligplaats in de nacht nu ook in Lauwersoog is. Het is niet de verwachting dat elektrisch varen tot grote aanpassingen in de dienstregeling zal leiden.
434	Openbare consultatie	Wij adviseren reeds voor de aanbesteding te starten met de procedures voor realisatie van laadinfrastructuur voor zover dit nodig is met het oog op netcongestie en in de aanbestedingsdocumenten hier zoveel mogelijk garanties voor op te nemen om te voorkomen dat dit risico negatieve gevolgen heeft voor de biedingen.	De realisatie van de laadinfrastructuur is afhankelijk van meerdere factoren, waaronder de beschikbare capaciteit bij de netbeheerder. Het is daardoor nu niet mogelijk om garanties te geven over het gereedkomen van de laadinfra, ook niet als nu de aansluiting wordt gevraagd.
435	Openbare consultatie	In eis 7.1.7 schrijft u over 100% CO2-uitstoot. Dit moet zijn 100% beperking van de CO2-uitstoot.	Eis 7.1.7 is hierop aangepast.
436	Openbare consultatie	In Bijlage B9 en in eis 7.1.7 beschrijft u het proces voor de introductie batterij elektrische schepen. Hierbij is de ingebruikname van deze schepen gekoppeld aan het moment van beschikbaar komen van de Laadinfrastructuur. Onderdeel van de laadinfrastructuur is de laadinstallatie. Deze laadinstallatie realiseert de concessiehouder zelf. Hiermee kan de Concessiehouder de ingebruikname van de schepen dus vertragen. Wij adviseren dit te voorkomen.	Deze opmerking is verwerkt door niet het gereedkomen van de laadinfra te benoemen, maar het operationeel zijn van de netaansluiting.
437	Openbare consultatie	Blijkens bijlage B9 lid 4 komt de Concessiehouder in aanmerking voor een subsidie ter compensatie van de aanschafkosten van de laadinstallaties. De hoogte van deze subsidie is niet gespecificeerd.	De subsidie dekt alle kosten. Bijlage 9 artikel 4 is hierop aangepast.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
438	Openbare consultatie	Elektrificatie-eis mag niet leiden tot minder inschrijvingen of lagere kwaliteit; mogelijkheid tot elektrisch varen hangt af van veel factoren, van vergunningsverlening voor aanleg walstroom (zowel op eilanden als vasteland) tot mogelijkheid om aan te sluiten op het net in verband met netcongestie. Deze onzekerheid voor toekomstig concessiehouders mag niet leiden tot minder inschrijvingen en mogelijkheid tot slechtere kwaliteit voor gebruikers.	De realisatie van de laadinfrastructuur is afhankelijk van meerdere factoren, waaronder de beschikbare capaciteit bij de netbeheerder. Het is daardoor nu niet mogelijk om garanties te geven over het operationeel zijn van de benodigde netaansluitingen. Bijlage 9 is aangepast om meer flexibiliteit te bieden aan de concessiehouder. Er hoeven geen twee schepen meer tegelijkertijd geëlektrificeerd te worden. Daarnaast is elektrificatie toegevoegd aan het proces voor majeure ontwikkelingen.
439	Openbare consultatie	De voortstuwing met LNG is minder ECO dan men predikt, bij het manoeuvreren met LNG komt vrij veel methaan – slik vrij, minder schoon dan dieselelektrische voortstuwing met de schoonste moderne motorbrandstof en deze laatste voortstuwing is veel veiliger, want het bunkeren van LNG op de veerbootkade van Harlingen is echt gevaarlijk. De rampenoefeningen zijn gelet op de aangegeven gevaarlijke punten aan boord van de schepen nog niet realistisch te noemen, een belangrijkpunt van aandacht.	Het is goed om hier in het VMS en de rampensimulatietrainingen in het bijzonder aandacht voor te hebben, maar IenW wil de inhoud hiervan niet in detail voorschrijven in het PvE. De reder moet voldoen aan de percentages van het reductiepad. De manieren waarop de reder het reductiepad behaalt zijn aan de reder, hierin zijn geen brandstoffen of maatregelen uitgesloten.
440	Openbare consultatie	In het gehele PvE en startend met de inleiding mist het expliciet benoemen van de ecologische waarde van de Waddenzee waarvoor deze concessies gaan gelden.	De werelderfgoedstatus van de Waddenzee is opgenomen in de inleiding van het PvE.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
441	Openbare consultatie	In verband met de nieuwe concessies, minimaal opnemen in het PvE, en reeds benoemen in de inleiding: - o Heldere erkenning van de ecologische Staat van de Wadden (zie o.a. Philippart, K., Bastmeijer, K., van Beukering, P., Hoekstra, P., van Londen, H., Bogaart, P., Brandenburg, K. & Petersma, F. (2025). Staat van de Waddenzee 2025 (Waddenacademie rapport 2025-01). Leeuwarden: Waddenacademie / CBS), en dat hiervoor een Beleidskader Natuur Waddenzee wordt opgesteld. - o Heldere verwijzing naar het grote belang van duurzaam, toekomstbestendig en natuurinclusief vervoer, met aandacht voor de eerder genoemde punten. - o Aangeven dat de N2000-status én de Unesco Werelderfgoed status van de Waddenzee leidend moeten zijn in de kaders voor de concessieverlening. De unieke waarden stellen grenzen aan scheepvaart en menselijke druk, wat nu onvoldoende is verankerd in de uitgangspunten van het PvE!	De werelderfgoedstatus van de Waddenzee is opgenomen in de inleiding van het PvE.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
442	Openbare consultatie	Suggestie voor een heldere formulering passend bij de ecologische landschappelijke waarde van het gebied - De concessiehouder is verplicht om aantoonbaar bij te dragen aan het behoud en herstel van de natuurlijke en landschappelijke kernwaarden van de Waddenzee, zoals vastgelegd in de Hoofddoelstelling van de Waddenzee en de Agenda voor het Waddengebied 2050. Deze verplichting omvat ten minste: o Het voorkomen van verstoring van beschermde soorten en habitats binnen het Natura 2000-gebied Waddenzee; o Het minimaliseren van uitstoot, geluid en golfslag in ecologisch kwetsbare zones; o Het afstemmen van vaarfrequentie en -routes op de actuele ecologische draagkracht; o Het naleven van toepasselijke wet- en regelgeving inzake Werelderfgoedbescherming. o Reiziger 'gedwongen' bewust maken van het (gaan) betreden van Werelderfgoed Waddenzee bij het boeken / reserveren van een kaartje door middel van het aanvinken bekend te zijn met erecode van Werelderfgoed Waddenzee. - De concessiehouder legt hierover jaarlijks verantwoording af aan de concessieverlener op basis van ecologische monitoring en impactrapportage.	De werelderfgoedstatus van de Waddenzee is opgenomen in de inleiding van het PvE.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
443	Openbare consultatie	In de Nota van Uitgangspunten voor de concessies Friese Waddenveren werd gesteld dat meerdere belangrijke onderzoeken zouden dienen als input voor het Programma van Eisen (PvE), waaronder: • De inventarisatie van het mobiliteitsbeleid van de eilanden en walgemeenten, inclusief opties voor parkeren buiten de Waddenzee; • Het onderzoek naar de effecten van kleinere schepen en/of minder diepgang. Deze onderzoeken zijn cruciaal voor de duurzame en toekomstbestendige inrichting van het vervoer over de oostelijke Waddenzee, en sluiten direct aan bij beleidsopgaven rond klimaat, leefbaarheid, stikstof en ecologische druk op het Werelderfgoedgebied. In het concept-PvE ontbreekt echter vrijwel elke verwijzing naar de uitkomsten, voortgang of verwerking van deze onderzoeken. Hierdoor ontstaat de indruk dat belangrijke strategische keuzes voor de concessie niet zijn gebaseerd op actuele beleidskennis of langetermijnontwikkeling. Dit ondermijnt het draagvlak en de robuustheid van het PvE. Wij verzoeken nadrukkelijk in het definitieve PvE wél op te nemen dat: 1. De genoemde onderzoeken zichtbaar worden verwerkt of op zijn minst erkend alsnog te integreren, 2. En eventuele concessie-eisen aanpasbaar zijn op basis van de uitkomsten van deze beleidsmatige verkenningen. Alleen zo kan sprake zijn van een werkelijk toekomstgericht en adaptief concessiekader voor het vervoer over de Waddenzee.	Aan het PvE liggen meerdere onderzoeken ten grondslag. Het onderzoeksrapport "Inventarisatie mobiliteitsbeleid Wadden" en het onderzoeksrapport "Verkenkend onderzoek naar de inzet van kleinere schepen Holwert-Ameland" zijn te vinden op www.waddenzee.nl. Omwille van de leesbaarheid van het PvE bevat het PvE geen verwijzingen naar rapporten.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
444	Openbare consultatie	Elektrisch varen De NvU studie van Damen wees uit dat elektrisch varen pas een jaar of 15 na een positief besluit om de elektrische infrastructuur op de wal en alle eilanden aan te gaan leggen mogelijk is. Dat besluit is nog niet genomen en met de regeringssituatie in Den Haag is de kans groot dat het ook nog wel even duurt. Wees dan reëel met de termijnen waarop elektrisch varen moet worden ingevoerd. Jaag de inschrijvers niet op kosten door streefdata te noemen die waarschijnlijk toch niet gehaald gaan worden omdat de infrastructuur waarschijnlijk niet binnen de komende concessie termijn gerealiseerd is. We voorstander van verduurzaming van de schepen, maar dit mag niet leiden tot een verhoging van de reizigerstarieven.	Aan het PvE is toegevoegd wanneer de benodigde netaansluitingen op zijn vroegst operationeel zijn.
445	Openbare consultatie	...onderschrijft de beleidsinzet van volledige verduurzaming van de veerboten maar heeft ook de verwachting dat voor elektrificatie de technische en infrastructurele randvoorwaarden pas na 2035 volledig kunnen worden gerealiseerd en afhankelijk zijn van een aantal ontwikkelingen die een onzeker tijdspad hebben. Bio-LNG is geen eindstation, maar een transitietechnologie. Het biedt de Friese Waddenveren de mogelijkheid om hun ecologische voetafdruk drastisch te verkleinen, zonder te hoeven wachten op de volledige elektrificatie. Door nú te kiezen voor decentrale bio-LNG, kiezen we voor een schonere Waddenzee, een toekomstbestendige veerdienst en een voorbeeldfunctie in duurzame mobiliteit.	Elektrificatie is onderdeel gemaakt van de bepaling voor majeure ontwikkelingen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
446	Openbare consultatie	Nieuwe schepen van de concessiehouder moeten op termijn volledig batterij-elektrisch kunnen varen (6.2.5). De mogelijkheid hiertoe hangt volledig af van de aanleg van de infrastructuur op zowel vasteland als de eilanden én wanneer aangesloten kan worden op het net in verband met netcongestie. Dit levert grote onzekerheid op. Ten eerste moet voorkomen worden dat er minder inschrijvers zijn door deze eis of dat de kwaliteit in het geding komt. Daarnaast moet duidelijk in de concessie worden opgenomen dat de boten 's nachts (behalve op Schiermonnikoog) ten alle tijden op de eilanden moeten kunnen liggen en, in geval van elektrische boten, dus ook daar moeten kunnen laden. Dat betekent dat elektrisch varen pas mogelijk zal zijn als de benodigde laadinfrastructuur ook op de eilanden beschikbaar is, niet alleen aan de wal. Pas dan mag de eis in 7.1.7 van het gefaseerd overgaan op elektrische boten ingaan.	Elektrificatie is onderdeel gemaakt van de bepaling voor majeure ontwikkelingen.
447	Openbare consultatie	7.2.2. Eisen voor wat betreft afvalstromen moeten aansluiten op wat door de gemeentes gevraagd wordt en niet landelijke wensen. Bijvoorbeeld is er in Friesland heeft geen scheiding van afval bij de bron zoals andere provincies. De inspanningseis voor de reders om afval zoveel mogelijk te scheiden is dus niet in overeenstemming met de praktijk.	In eis 7.2.2 is opgenomen dat afval zoveel mogelijk beperkt moet worden en dat voor afvalscheiding moet worden aangesloten bij de werkwijze die beschikbaar is in de betreffende havens.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
448	Openbare consultatie	Wij onderschrijven het belang van de transitie naar batterij-elektrisch varen zoals opgenomen in het PvE. De bepaling dat concessiehouders uiterlijk vier jaar voor ingebruikname worden geïnformeerd over de beschikbaarheid van laadinfrastructuur is waardevol. Tegelijkertijd vragen wij aandacht voor de praktische uitvoerbaarheid van deze termijn, gezien de bekende knelpunten in netcapaciteit op de eilanden. Wij pleiten ervoor dat het PvE expliciet waarborgt dat de concessieverlener tijdig en structureel afstemming zoekt met netbeheerders en andere betrokken partijen. Daarnaast vragen wij om transparante monitoring van de voortgang van de laadinfrastructuur, zodat concessiehouders daadwerkelijk in staat worden gesteld om tijdig te investeren en de verduurzaming van de veerdiensten versneld te realiseren.	Op dit moment vindt al goede afstemming plaats met de betrokken provincies en netbeheerders en IenW zal hierover met de toekomstige concessiehouder in gesprek gaan.
449	Openbare consultatie	Rederij Doeksen faciliteert via bijdragen van reizigers het Klimaatfonds. Zonder het klimaatfonds is het moeilijker om duurzaamheidsambities te halen en dat is voor veel subsidiënten een kritische succesfactor.	IenW stuurt als concessieverlener op lokale en regionale binding door een inspanningsverplichting in eis 5.4.4. Deze moet de concessiehouder ieder jaar invullen in het vervoerplan waar de decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW over adviseren. Ook komt dit onderwerp aan bod in het gunningscriterium voor regionale binding en samenwerking. IenW wil niet dwingend voorschrijven welke initiatieven de concessiehouder moet ondersteunen.
450	Openbare consultatie	De concessie moet aansluiten bij trends in mobiliteit en toerisme. Veranker ambities op het gebied van duurzaamheid (zero-emissie schepen uiterlijk 2040, walstroom, CO₂-reductie) en speel in op veranderende reizigersprofielen. Het PvE dient eisen te stellen aan flexibiliteit in vaartijden, meertalige dienstverlening, toegankelijkheid voor ouderen en mindervaliden, en voorzieningen voor e-bikes en elektrische voertuigen.	Hoofdstuk 7 van het PvE is gewijd aan duurzaamheid. Het PvE bevat bepalingen over Engels, Duits en Fries. Het PvE bevat bepalingen over toegankelijkheid. Het PvE bevat bepalingen over de dienstregeling en de flexibele keuzes die de concessiehouder daarin kan maken.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
451	Openbare consultatie	De eis tot elektrificatie is begrijpelijk, maar mag niet leiden tot minder inschrijvingen of lagere kwaliteit. Elektrisch varen moet pas verplicht worden als laadcapaciteit op én aan de wal én op het eiland beschikbaar is. Elektrische boten moeten ook 's nachts op het eiland kunnen liggen en daar kunnen laden.	Elektrificatie is expliciet benoemd als mogelijke majeure ontwikkeling. Elektrificatie wordt pas verplicht nadat de benodigde netaansluitingen operationeel zijn.
452	Openbare consultatie	duurzaamheid /milieu versus economische belangen : duurzaamheid bovenaan zetten; hieruit zou autovrij eiland voortvloeien: dus ook andere boten aanschaffen /afvaarten beleid anders organiseren;	Hoofdstuk 7 van het PvE is gewijd aan duurzaamheid.
453	Markt-consultatie	Biologische oplossingen werken nog niet zo goed als conventionele antifouling. Hierdoor is er met name op de langzame schepen sprake van meer aangroei bij het gebruik van biologische antifouling, met extra energieverbruik (en daarmee extra schadelijke emissies en kosten) als gevolg. Niet-biologische antifouling vervuult het water overigens al veel minder dan voorheen doordat de regelgeving voor deze producten veel strenger (en daarmee beter) is geworden. Wij adviseren u de keuze voor de meest geschikte antifouling bij de concessiehouder te laten en deze eis te laten vervallen.	Eis 7.1.5 "De Concessiehouder spant zich aantoonbaar in om biologische antifouling op de schepen toe te passen." is komen te vervallen.
454	Markt-consultatie	Bij de bouw van nieuwe schepen of bij het plaatsen van nieuwe motoren in bestaande schepen dient conform het ES-TRIN een motor geplaatst te worden die voldoet aan de Stage V normering. Deze norm zorgt ervoor dat de stikstofuitstoot van nieuwe motoren minimaal is. Wij adviseren dan ook deze eis te laten vervallen omdat het reduceren van de stikstofuitstoot al in de wettelijke technische voorschriften voor de schepen geregeld is en daarmee min of meer 'vanzelf' gaat.	Eis 7.1.8 is aangepast naar het verplichten van een motor met Stage V normering.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
455	Markt-consultatie	Kunt u verduidelijken dat deze eis voor de concessiehouder niet leidt tot extra kosten?	Voor artikel 7.2.1 "De Concessiehouder verleent medewerking aan initiatieven van de Concessieverlener betreffende (innovaties op het gebied van) duurzaamheid." geldt dat dit niet mag leiden tot meer dan een redelijke besteding van tijd en middelen door de concessiehouder. Dit is toegevoegd aan de eis.
456	Markt-consultatie	Wij zijn van mening dat het redelijk zou zijn om toe te voegen dat een negatief oordeel van de concessieverlener onderbouwd moet worden met een rapport van een onafhankelijke deskundige.	IenW is het ermee eens dat een negatief oordeel goed onderbouwd moet zijn. Dit kan door een rapport van een onafhankelijk deskundige, maar dat hoeft niet. Daarmee wordt tijd en geld bespaard.
457	Markt-consultatie	Wij hebben twijfels over de realiseerbaarheid van biocidevrije antifouling vanwege het ondiepe vaargebied en daardoor de specifieke toepassing van deze veerdiensten en vragen u deze eis te schrappen.	Eis 7.1.5 is komen te vervallen.
458	Markt-consultatie	Ons inziens is deze eis niet uitvoerbaar, wanneer er geen inzage is in de CO ₂ -uitstoot van het nulpunt en de status in 1990. Wij verzoeken u inzage te geven in dit nulpunt. Voor een eenduidig vergelijk tussen de reductie in 1990 en 2025, dient de concessieverlener de inschrijvers daarnaast te vragen naar een CO ₂ -reductie per passagier (immers de huidige schepen hebben meer capaciteit dan die in 1990 en kunnen meer passagiers vervoeren). Dit voorstel moet in de eis zijn aangebracht of de eis moet worden geschrapt.	IenW zal inzicht bieden in referentiecijfers, waar inschrijvers vanuit kunnen gaan.
459	Markt-consultatie	Wij verzoeken u eis 7.1.7 aan te passen, aangezien deze op dit moment niet calculeerbaar is en kan leiden tot grote onvoorziene investeringen. Er is onduidelijkheid over de beschikbaarheid van elektriciteit en laadinfrastructuur, wat de keuze voor een refit bemoeilijkt. NB: een eventuele refit van één van de schepen heeft direct impact op de continuïteit van de dienstregeling, aangezien inzetbaarheid van twee veerboten essentieel is in grote delen van het jaar om aan de minimale dienstregeling te kunnen voldoen	IenW zal inzicht bieden in referentiecijfers, waar inschrijvers vanuit kunnen gaan.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
460	Markt-consultatie	Wij verzoeken u toe te voegen dat de concessiehouder uitsluitend in redelijkheid door de concessieverlener gewenste wijzigingen aan het circulariteitsplan hoeft door te voeren. De huidige bepaling geeft de concessieverlener een eenzijdige wijzigingsbevoegdheid, wat tot onvoorspelbaarheid en risico's leidt	In artikel 7.3.4 is toegevoegd dat de concessiehouder alleen in redelijkheid aanpassingen hoeft te doen.
461	Markt-consultatie	Zie de vraag over eis 7.3.2. ook in eis 7.3.6. dient te worden toegevoegd dat de concessiehouder alleen in redelijkheid door de concessieverlener gewenste wijzigingen hoeft door te voeren	In artikel 7.3.4 is toegevoegd dat de concessiehouder alleen in redelijkheid aanpassingen hoeft te doen.

8. Infrastructuur

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
462	Advies-brieven	In hoofdstuk 8.1 wordt gesteld dat vanaf 1 juli 2031 het dagelijks beheer en onderhoud van een deel van de productiemiddelen (waaronder havenfaciliteiten) wordt overgedragen van Rijkswaterstaat naar de concessiehouder. De gemeente Harlingen wijst erop dat deze wijziging in verantwoordelijkheden duidelijke afspraken vereist over taakverdeling, financiering en afstemming met de gemeente.	Het eerstelijns beheer en onderhoud van de productiemiddelen dat in de huidige praktijk wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat, blijft toch bij Rijkswaterstaat liggen. Dit wijkt af van de eerdere opzet in het Ontwerp-PvE. Uit afstemming met RWS is gebleken dat het beleggen van deze verantwoordelijkheid bij de concessiehouder in de praktijk onnodig complex zou zijn, aangezien RWS eindverantwoordelijk blijft voor de kwaliteit van het beheer en onderhoud. Het PvE en de vastgoedovereenkomsten zijn hierop aangepast.
463	Advies-brieven	8.1 De bijlagen ontbreken en uit de tekst blijft onduidelijk wat IenW nu wel en wat niet aan de concessiehouder wil uitbesteden? Valt het onderhoud van de vaargeul daar straks (na 2031) mogelijk ook mogelijk? Zo ja, wat zijn dan de effecten op de tarieven van de veerdienst?	In de inleiding van 8.1 is benoemd dat RWS de beheerder is van de vaargeul. Aangezien in het PvE (door de concessieverlener) eisen worden gesteld aan de concessiehouder, is dit niet de plek om afspraken met RWS vast te leggen. Verder blijft het eerstelijns beheer en onderhoud van de productiemiddelen dat in de huidige praktijk wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat, toch bij Rijkswaterstaat liggen. Dit wijkt af van de eerdere opzet in het Ontwerp-PvE. Uit afstemming met RWS is gebleken dat het beleggen van deze verantwoordelijkheid bij de concessiehouder in de praktijk onnodig complex zou zijn, aangezien RWS eindverantwoordelijk blijft voor de kwaliteit van het beheer en onderhoud. Het PvE en de vastgoedovereenkomsten zijn hierop aangepast.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
464	Advies-brieven	Medegebruik 8.2.1 Dit houdt praktisch gezien in dat er eigenlijk geen ruimte voor medegebruik is, tenzij dit 's nachts wordt uitgevoerd.	In het PvE is in eis 8.2.1 opgenomen dat de Concessiehouder rekening houdt met medegebruik van de productiemiddelen die nodig zijn voor het laden en lossen van vracht voor vrachtovervoer uitgevoerd door Derden, behalve gedurende de periode van maximaal één uur voorafgaand aan de in de Dienstregeling opgenomen aankomsttijd van een Schip van de Concessiehouder tot maximaal een halfuur na de daadwerkelijke vertrektijd van datzelfde Schip. In geval van vertraging, overmacht of een extra afvaart ter naleving van eis 2.1.12, heeft een Schip van de Concessiehouder te allen tijde voorrang boven een schip van een Derde bij het gebruik van de productiemiddelen.
465	Advies-brieven	Een verwijzing op te nemen naar de eisen voor schepen specifiek voor de Waddenzee. De onderhoudsdimensies van de vaarwegen op te nemen in (een bijlage van) het PvE - Expliciet per vaarweg te vermelden wat de passeerbreedtes zijn waar de concessienemer aanspraak op kan maken, en die dus maatgevend zijn voor de in te zetten schepen.	De huidige schepen zullen eerst overgenomen worden, hierdoor zou een eventueel nieuwe concessiehouder ervaring op kunnen doen. Naar aanleiding van twee Tweede Kamer moties zijn ook de vaargeuldimensies in het PvE vermeld.
466	Advies-brieven	Wij vragen u: -Om een lijst op te nemen van alle gebouwen en andere secundaire gebouwen en terreinen die de huidige concessienemer gebruikt zijn voor de uitvoering van de concessie, inclusief eigendomsgegevens bij aanvang van de concessie; - Om een duidelijke procedure hoe omgegaan wordt met (overgang van) de zeggenschap over genoemde faciliteiten naar de nieuwe concessiehouder; - Om een duidelijk overzicht van de stappen te geven die zullen worden gezet om het geheel bij de concessieverlening in goede banen te leiden; - Om de gemeentebesturen te laten weten of, en op welke termijn, het Rijk de gebouwen en faciliteiten overneemt die nog niet in Rijksbezit zijn	IenW is op het moment nog bezig met de voorbereidingen voor de overdracht van de terminalgebouwen en de overige productiemiddelen horend bij de veerhavens t.b.v. de nieuwe concessies. In dat kader kan IenW hier nog geen informatie over delen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
467	Advies-brieven	Wij weten allen dat er boven deze concessies grote onzekerheden hangen. Deze onzekerheden raken de eilander bewoners, bedrijven en bezoekers direct. Als beheerder van de vaarwegen en infrastructuur, en als concessieverlener, rust er op het Rijk de verantwoordelijkheid om de bereikbaarheid van de eilanden te garanderen. U benoemt een procedure hoe om te gaan met majeure ontwikkelingen. Ook benoemt u specifiek het MIRT-traject voor de vaarweg Ameland. Zoals u weet is ook de situatie op Terschelling zeer zorgelijk. De kans dat de staat van de Willem Barentszkade impact heeft op de verkeerssituatie en daarmee de veerverbinding is groot. Wij zien dan ook graag dat hoofdstuk 8.4 betrekking heeft op beide concessies. Wij vragen dat u ook voor de concessie West een paragraaf opneemt hoe om te gaan met de onzekerheden. Bij de eiland specifieke opmerkingen gaan we hier nader op in	IenW, RWS en de gemeente Terschelling zijn met elkaar in gesprek over de veerhaven van Terschelling. De Rijksdelen van de haven, waaronder de veerhaven, zijn recent gerenoveerd en technisch op orde. De situatie is op dit moment niet bij voorbaat een majeure ontwikkeling, maar kan dat wel worden indien de situatie een significante langdurige impact krijgt.
468	Advies-brieven	Wij vragen u om de volgende aanpassingen van het PvE: · In eisen 8.4.4 en 8.4.5 wordt opgenomen dat een vertegenwoordiging van de gemeentebesturen deelnemen aan de overleggen tussen concessiegever en -nemer · In eis 8.4.6 wordt opgenomen dat het herzieningsvoorstel ter zwaarwegend advies aan de decentrale overheden wordt aangeboden, met de daarvoor geldende termijnen · In eis 8.4.8 wordt opgenomen dat de decentrale overheden betrokken worden bij de opdrachtformulering aan de onafhankelijk deskundige. De gebeurtenissen rond Ameland in 2023 hebben laten zien hoe belangrijk dit is, en hoe ook een betrokkenheid van eilander vertegenwoordigers leidt tot een betere kwaliteit en acceptatie.	Bij het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen worden decentrale overheden en deelnemers aan het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren' zoals genoemd in hoofdstuk 14 geïnformeerd en bij een wijziging van de concessie als gevolg van een majeure ontwikkeling krijgen deze partijen nu ook een adviesrecht in het concessiebesluit. Bij (tussentijdse) wijzigingen in de dienstregeling worden deze partijen tegelijkertijd met de concessieverlener geïnformeerd.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
469	Advies-brieven	Voor Schiermonnikoog: 8.2 Medegebruik productiemiddelen behorend bij de veerhavens 8.2.1: Zoals de eis nu verwoord is, is medegebruik in Lauwersoog slechts 5x per dag een half uur mogelijk en op Schiermonnikoog 5x per dag 1,5 uur en s' nachts.	In het PvE is in eis 8.2.1 opgenomen dat de Concessiehouder rekening houdt met medegebruik van de productiemiddelen die nodig zijn voor het laden en lossen van vracht voor vrachtvervoer uitgevoerd door Derden, behalve gedurende de periode van maximaal één uur voorafgaand aan de in de Dienstregeling opgenomen aankomsttijd van een Schip van de Concessiehouder tot maximaal een halfuur na de daadwerkelijke vertrektijd van datzelfde Schip. Dit geldt ook voor de veerhavens Schiermonnikoog en Lauwersoog. In geval van vertraging, overmacht of een extra afvaart ter naleving van eis 2.1.12, heeft een Schip van de Concessiehouder te allen tijde voorrang boven een schip van een Derde bij het gebruik van de productiemiddelen.
470	Advies-brieven	Voor Schiermonnikoog: Bijlagen B05.1 en B05.2: De oppervlakten zijn niet correct weergegeven, zowel de notatie van het cijfer (punt i.p.v. komma) als de eenheid (ha i.p.v. m2).	Het RVB zal de vastgoedovereenkomsten zorgvuldig opstellen voorafgaand aan de aanbesteding van de concessies.
471	Advies-brieven	Voor Terschelling: Wij vragen u om een paragraaf in het PvE op te nemen, vergelijkbaar met paragraaf 8.4 voor Ameland. De eisen moeten bepalingen bevatten over: - o Medewerking aan alle onderzoeken in het kader van de ontwikkelingen rond de haven, op verzoek van de concessieverlener of de gemeente Terschelling - o Het verstrekken van alle relevante vervoer-, financiële en andere gegevens die nodig zijn voor het oplossen van de situatie in de haven van Terschelling. - o Het plannen en uitvoeren door de concessiehouder van maatregelen om het eiland op het huidige niveau bereikbaar te houden voor personen, auto's en vracht, inclusief gevaarlijke stoffen, en het daarover rapporteren aan de concessieverlener en de gemeente Terschelling	IenW, RWS en de gemeente Terschelling zijn met elkaar in gesprek over de veerhaven van Terschelling. De Rijksdelen van de haven, waaronder de veerhaven, zijn recent gerenoveerd en technisch op orde. De situatie is op dit moment niet bij voorbaat een majeure ontwikkeling, maar kan dat wel worden indien de situatie een significante langdurige impact krijgt.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
472	Advies-brieven	Wij zien niet hoe de onzekerheden bij de concessie Oost anders zijn dan die bij de concessie West en vragen daarom om in hoofdstuk 8 voor Terschelling een vergelijkbare passage op te nemen als voor Ameland. Details voor die passage hebben we opgenomen bij de eilandspecifieke opmerkingen aan het eind van dit document.	IenW, RWS en de gemeente Terschelling zijn met elkaar in gesprek over de veerhaven van Terschelling. De Rijksdelen van de haven, waaronder de veerhaven, zijn recent gerenoveerd en technisch op orde. De situatie is op dit moment niet bij voorbaat een majeure ontwikkeling, maar kan dat wel worden indien de situatie een significante langdurige impact krijgt.
473	Openbare consultatie	Terecht wordt in het ontwerp geëist dat de concessiehouder de veiligheid waarborgt op de kades en in de wachtruimten (3.1.4). Echter komt een hoog niveau van veiligheid bij de wachtruimtes in het geding bij volle boten en bij slecht weer. De capaciteit om mensen binnen te laten wachten is te klein, waardoor mensen ook met slecht weer buiten moeten wachten. Dit geldt voor alle locaties op het vaste land en op de eilanden.	In het PvE is nu opgenomen in eis 8.3.1 dat de concessiehouder borgt dat de capaciteit van deze wachtruimten in voldoende mate aansluit bij de vervoervraag.
474	Openbare consultatie	In bijlage B5.2 staat vermeld dat ingaande 2031 het dagelijks onderhoud de verantwoordelijkheid van de concessiehouder is; dat zal dan wel tot gevolg hebben dat de prijs van de bootkaartjes extra omhoog gaat. Tot dan is dit op kosten van de Staat/RWS. Klinkt niet eerlijk.	Het eerstelijns beheer en onderhoud van de productiemiddelen dat in de huidige praktijk wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat, blijft toch bij Rijkswaterstaat liggen. Dit wijkt af van de eerdere opzet in het Ontwerp-PvE. Uit afstemming met RWS is gebleken dat het beleggen van deze verantwoordelijkheid bij de concessiehouder in de praktijk onnodig complex zou zijn, aangezien RWS eindverantwoordelijk blijft voor de kwaliteit van het beheer en onderhoud. Het PvE en de vastgoedovereenkomsten zijn hierop aangepast.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
475	Openbare consultatie	Pagina 37 Anders dan in de huidige situatie, waarin Rijkswaterstaat verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud van de meeste productiemiddelen (excl. schepen en laders), wordt het dagelijks (of 'eerstelijns') beheer en onderhoud van bepaalde productiemiddelen (zie bijlage B7 Overzicht infrastructuur en productiemiddelen) bij de rederij belegd. Deze verandering zal naar verwachting bijdragen aan een efficiënter dagelijks beheer en onderhoud van de productiemiddelen die nauw verbonden zijn met de terminal en het aangrenzende veerhaventerrein. Onduidelijk is op welke manier de kwaliteit van dat beheer en onderhoud geborgd is.	Het eerstelijns beheer en onderhoud van de productiemiddelen dat in de huidige praktijk wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat, blijft toch bij Rijkswaterstaat liggen. Dit wijkt af van de eerdere opzet in het Ontwerp-PvE. Uit afstemming met RWS is gebleken dat het beleggen van deze verantwoordelijkheid bij de concessiehouder in de praktijk onnodig complex zou zijn, aangezien RWS eindverantwoordelijk blijft voor de kwaliteit van het beheer en onderhoud. Het PvE en de vastgoedovereenkomsten zijn hierop aangepast.
476	Openbare consultatie	Voldoet aan alle eisen met betrekking tot toegankelijkheid. O.a. Geleide lijnen	In het PvE was reeds een bepaling opgenomen dat de wachtruimten toegankelijk zijn voor Reizigers met een beperkte mobiliteit.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
477	Openbare consultatie	Wij zien graag in het PvE opgenomen dat de toekomstige concessiehouder: -Aantoonbare kennis van de morfologie van het oostelijk waddengebied heeft. Graag vastleggen in een Plan van Aanpak van de reder. Van belang is tevens op te nemen op welke wijze toetsing van dit PvA plaatsvindt. -Aantoonbaar maakt op welke wijze men goed zeemanschap vormgeeft – met name gericht op het samen met andere maritieme gebruikers benutten van de vaargeulen, de haven van Lauwersoog en de Veerhaven Schiermonnikoog. Onder andere maritieme gebruikers verstaan wij onder meer de 12 rondvaartondernemers die Lauwersoog als thuisbasis hebben. We zien graag dat e.e.a. in een Plan van Aanpak Training en Instructie wordt vastgelegd, met daarbij een borgingsprogramma voor de noodzakelijke deskundigheid. - Aantoonbaar rekening houdt, met de sneldienst, met de belangen van andere vaarweggebruikers. De sneldienst zou moeten passen binnen de kernwaarden van de Waddenzee (stil en schoon varen) – de sneldienst zou door het ontwikkelen van nieuwe scheepsontwerpen kunnen bijdragen aan minder golfvorming.	In het PvE staan beperkte eisen over de ervaring van de concessiehouder. In de toelatingseisen zal dit verder worden uitgewerkt. De genoemde punten worden daarin meegenomen. Tegelijkertijd is het niet mogelijk en onwenselijk om de toelatingseisen zo te formuleren dat alleen partijen die op dit moment al in het Waddengebied actief zijn in kunnen schrijven op de aanbesteding.
478	Openbare consultatie	Wij pleiten ervoor om als uitgangspositie in het PvE te beschrijven dat het ministerie van IenW inzet op het minimale behoud van de huidige maatvoering van de vaargeulen ook als deze op een andere locatie komen te liggen, zoals mogelijk voor Ameland het geval kan zijn.	Mede naar aanleiding van deze reactie heeft IenW de maatvoering van de vaargeulen in Bijlage B5 (Overzicht infrastructuur en Productiemiddelen) bij het PvE opgenomen. Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kan IenW niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. IenW kan in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2035 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
479	Openbare consultatie	8.2.1 Schijn constructie waarmee concessiehouder het feitelijke alleenrecht heeft op de havenhoofden. Ook in de vergoedingen voor deze inrichtingen zie ik hiaten PvE Vastgoedovereenkomst Artikel 10.12. Welke vergoeding betaalt concessiehouder voor vervoerde vrachtauto's en waar is de scheiding tussen auto's en vrachtauto's. Zijn bestelbusjes voor bedrijfsvoertuigen vracht? Zijn bussen voor personen vervoer auto's ? Concretiseer definities. Wat valt onder vracht en wat valt onder auto's ? Is een caravan vracht? Is een aanhanger vracht? Deze worden per meter nu afgerekend en zullen ongetwijfeld als vracht tellen. Alles langer dan 6 meter is per meter afgerekend.	Artikel 8.2.1 regelt medegebruik van de aanleginrichtingen door (andere) vrachtvervoerders. Dit mag, behalve in de periode van maximaal een uur voor de aankomsttijd van een schip tot maximaal een halfuur na de daadwerkelijke vertrektijd van datzelfde schip. Daarnaast gaat het in artikel 18 van de vastgoedovereenkomst volgens het RVB over de situatie dat er schepen van derden (of de concessiehouder) worden ingezet met enkel vrachtvervoer als doel. De concessiehouder is verplicht derden toe te laten om aan te meren t.b.v. vrachtvoer, wanneer de dienstregeling dit toestaat. De Staat werkt aan een systeem dat derden ook betalen voor het aanleggen op de aanleginrichtingen. Dit bestaat nog niet. De Concessiehouders betalen volgens een ander regime omdat de concessiehouders met de komende concessie een exclusief recht krijgen van de Staat voor het uitvoeren van het personenvervoer tussen de Waddeneilanden en het vasteland. Dit geldt niet voor eventuele derden die aanleggen. Deze bepaling gaat dus niet over het meenemen van bedrijfswagens, busjes of aanhanger. Deze vallen voor wat betreft de overeenkomst gewoon onder reguliere ticketverkoop.
480	Openbare consultatie	8.4.5. iV Hoezo niet ? Nieuwe concessiehouder kan wellicht minder kosten maken en daardoor beter rendement scoren. Juist in een Coöperatie vorm zou dit realisaties zijn en ruimte bieden voor herbezetting van deze rendementen.	Een herziening van de concessie naar aanleiding van een majeure ontwikkeling zou in beginsel een neutraal financieel effect voor de concessiehouder moeten hebben, zodat de concessiehouder (financieel) in een vergelijkbare situatie als vóór de majeure ontwikkeling komt. Als er financiële voordelen uit een herziening rollen, zou het streven zijn om in eerste instantie de reiziger hiervan te laten profiteren (bijv. met een minder hoge tariefstijging).

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
481	Openbare consultatie	Rijkswaterstaat buigt zich al jaren over mogelijke oplossingen om de baggerkosten te verminderen en de bereikbaarheid van de eilanden optimaal te houden met een betrouwbare veerdienst. Op Ameland zijn immers ook 4 dorpen met winkels die bevoorraad moeten worden en is er bedrijvigheid zoals melkveehouderij welke een veer nodig heeft. Minder veerdiensten en varen met vloed lijkt daarom niet de oplossing. Het verplaatsen van een veerdam en daarmee de vaargeul biedt wellicht wel een goede oplossing.	In de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland worden de verschillende opties onderzocht.
482	Openbare consultatie	Vaargeul garantie; de bereikbaarheid van de eilanden hangt af van de beschikbaarheid van de vaargeulen. Hier is richting de toekomst geen garantie dat deze dezelfde afmetingen blijven behouden wat zorgt voor onzekerheid. Deze dient dat ook beter in het PvE dan wel op een andere manier, voor de duur van de gehele concessie te worden gegarandeerd.	Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kan IenW niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. IenW kan, na afstemming met RWS, in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2036 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen en heeft de looptijd van de concessie Waddenveren Oost hierop afgestemd. Mocht de omvang van de vaargeulen als gevolg van natuurlijke ontwikkelingen of een rechterlijke uitspraak tijdens de nieuwe, kortere looptijd toch wijzigen, dan geldt hiervoor het proces rondom majeure ontwikkelingen.
483	Openbare consultatie	Ook willen we dat er in Harlingen een goede fietsenstalling blijft voor onze fietsen waarmee we naar school fietsen	Het (fiets)parkeren in Harlingen valt niet onder de vervoersconcessie en kan daarmee niet via het PvE worden geborgd.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
484	Openbare consultatie	Voorstel: De concessieverlener houdt de productiemiddelen in handen (inclusief beheer en onderhoud) en rekent hier geen vergoeding voor aan de concessiehouder. (Een uitzondering kan een vergoeding zijn voor de horecafaciliteiten in de terminals)	Volgens het RVB rekent de Staat in het huidige voorstel enkel een vergoeding voor de commerciële omzet die wordt behaald door de concessiehouder. Deze commerciële omzet is alle omzet, minus de omzet behaald uit ticketverkoop voor passagiersdiensten. Dit betreft hoofdzakelijk de horecadiensten en eventuele verkoop van souvenirs. Daarnaast blijft het eerstelijns beheer en onderhoud van de productiemiddelen dat in de huidige praktijk wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat, toch bij Rijkswaterstaat liggen. Dit wijkt af van de eerdere opzet in het Ontwerp-PvE. Uit afstemming met RWS is gebleken dat het beleggen van deze verantwoordelijkheid bij de concessiehouder in de praktijk onnodig complex zou zijn, aangezien RWS eindverantwoordelijk blijft voor de kwaliteit van het beheer en onderhoud. Het PvE en de vastgoedovereenkomsten zijn hierop aangepast.
485	Openbare consultatie	Voorstel: Eis 8.1.7 schrappen en eis 8.1.8 aanpassen in "Tot het eind van de concessie (medio 2044) blijft de huidige beheerder verantwoordelijk is voor al het beheer en onderhoud van alle Productiemiddelen"	Het eerstelijns beheer en onderhoud van de productiemiddelen dat in de huidige praktijk wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat, blijft toch bij Rijkswaterstaat liggen. Dit wijkt af van de eerdere opzet in het Ontwerp-PvE. Uit afstemming met RWS is gebleken dat het beleggen van deze verantwoordelijkheid bij de concessiehouder in de praktijk onnodig complex zou zijn, aangezien RWS eindverantwoordelijk blijft voor de kwaliteit van het beheer en onderhoud. Het PvE en de vastgoedovereenkomsten zijn hierop aangepast.
486	Openbare consultatie	Alle schepen met standplaats Terschelling kan een flinke aanslag zijn op de capaciteit van de toch al kleine haven. Is hierover overleg geweest met de gemeente Terschelling? De huidige verdeling sluit goed aan op de capaciteit en geeft ook flexibiliteit van de veerdienst. Voorstel: Eis herschrijven zodat het recht doet aan de huidige situatie.	Mede naar aanleiding van deze reactie is in eis 8.1.10 opgenomen dat de Concessiehouder de Haven van Vlieland als Standplaats hanteert voor ten minste één Schip van de Reguliere dienst en de Haven van Terschelling als Standplaats voor ten minste één Schip van de Reguliere dienst en één Schip van de Sneldienst.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
487	Openbare consultatie	Voorstel: Venstertijden aanpassen om de huidige situatie van de vrachtboot Noord Nederland	In het PvE is in eis 8.2.1 opgenomen dat de Concessiehouder rekening houdt met medegebruik van de productiemiddelen die nodig zijn voor het laden en lossen van vracht voor vrachtvervoer uitgevoerd door Derden, behalve gedurende de periode van maximaal één uur voorafgaand aan de in de Dienstregeling opgenomen aankomsttijd van een Schip van de Concessiehouder tot maximaal een halfuur na de daadwerkelijke vertrektijd van datzelfde Schip. In geval van vertraging, overmacht of een extra afvaart ter naleving van eis 2.1.12, heeft een Schip van de Concessiehouder te allen tijde voorrang boven een schip van een Derde bij het gebruik van de productiemiddelen.
488	Openbare consultatie	8.1 Reder wordt verantwoordelijk voor eerstelijnsbeheer productiemiddelen van RWS. Staat hier een vergoeding tegenover waardoor de tickets goedkoper kunnen worden?	Het eerstelijns beheer en onderhoud van de productiemiddelen dat in de huidige praktijk wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat, blijft toch bij Rijkswaterstaat liggen. Dit wijkt af van de eerdere opzet in het Ontwerp-PvE. Uit afstemming met RWS is gebleken dat het beleggen van deze verantwoordelijkheid bij de concessiehouder in de praktijk onnodig complex zou zijn, aangezien RWS eindverantwoordelijk blijft voor de kwaliteit van het beheer en onderhoud. Het PvE en de vastgoedovereenkomsten zijn hierop aangepast.
489	Openbare consultatie	8.1.2 Elk kwartaal overleg met RWS over vaargeulen? Waarom elk kwartaal en niet wanneer één van de partijen daaraan behoefte heeft. Het is zo dwingend. Overbodig en schrappen.	Deze eis is opgenomen om een minimaal contact tussen RWS en de concessiehouder over dit belangrijke onderwerp te borgen. Mede naar aanleiding van deze reactie is 'overlegt' in eis 8.1.2 vervangen door 'heeft contact met', zodat met wederzijdse instemming eventueel een kort bericht ook afdoende is. En bij de tweede zin is opgenomen dat de verplichting alleen geldt als ontwikkelingen daar aanleiding toegeven.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
490	Openbare consultatie	8.1.3 Vergoeding aan het Rijksvastgoedbedrijf voor gebruik productiemiddelen van 6,85 % van de bruto omzet minus omzet personenvervoer. Dat is minstens € 500.000 per jaar. Waarom? Als ik over de bruggen in de Afsluitdijk rijd, betaal ik niks, waarom wel als over een brug de veerboot op rijdt wel via het ticket? Het hele onderzoek komt erop neer dat betaald wordt voor de horecadiensten in Harlingen en op de schepen. Echt belachelijk. Op de Afsluitdijk betaal ik ook niet voor het passeren van de bruggen of het verblijf op een parkeerplaats. Schrappen deze betaling!!!! Wat is de omzet minus omzet uit personenvervoer? Het vrachtvervoer wordt via de bruto omzet met de horeca activiteiten dus ook al belast! Schever kan het niet. Schrappen deze clause	Het RVB geeft aan dat de Staat wettelijk verplicht is om een marktconforme vergoeding in rekening te brengen. Omdat de Waddenveren vitale voorzieningen zijn voor passagiers, is gekozen om geen vergoeding in rekening te brengen over de ticketverkoop voor passagiers. Er wordt enkel een vergoeding betaald voor de behaalde omzet buiten ticketverkoop om.
491	Openbare consultatie	8.2.1 Medegebruik derden van de aanleginrichtingen. Omdat de concessiehouder een vergoeding moet betalen is het niet meer dan redelijk dat de andere vervoerder ook verplicht wordt een vergoeding voor het medegebruik te betalen, tenzij de vergoeding voor de concessiehouder wordt geschrapt.	Het RVB geeft aan dat de Staat aan een systeem werkt dat derden ook betalen voor het aanleggen op de aanleginrichtingen. Dit bestaat nog niet. De Concessiehouders betalen volgens een ander regime omdat de concessiehouders met de komende concessie een exclusief recht krijgen van de Staat voor het uitvoeren van het personenvervoer tussen de Waddeneilanden en het vasteland. Dit geldt niet voor eventuele derden die aanleggen.
492	Openbare consultatie	8.3 De concessiehouder moet voor overdekte, verwarmde wachtruimtes zorgen en voor comfortabele boten. Waarom moet het Rijk niet zorgen voor overdekte toegangsbruggen naar en van de schepen, zodat reizigers niet door weer en wind hoeven? Waarom zo'n aandacht voor dit onderwerp als Waterstaat zelf zo ernstig in gebreke blijft. Schrappen dus.	Het realiseren van overdekte toegangsbruggen van en naar de schepen wordt geen eis in de concessies.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
493	Openbare consultatie	De concessiehouder wordt in tegenstelling tot in de huidige situatie verantwoordelijk voor een correcte bediening van de beweegbare bruggen en het dagelijks onderhoud. Dat is een bezuiniging voor het Rijk, of staat daar een overeenkomstige vergoeding aan de concessiehouder tegenover zodat die kosten niet doorwerken in de tickets.	Het eerstelijns beheer en onderhoud van de productiemiddelen dat in de huidige praktijk wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat, blijft toch bij Rijkswaterstaat liggen. Dit wijkt af van de eerdere opzet in het Ontwerp-PvE. Uit afstemming met RWS is gebleken dat het beleggen van deze verantwoordelijkheid bij de concessiehouder in de praktijk onnodig complex zou zijn, aangezien RWS eindverantwoordelijk blijft voor de kwaliteit van het beheer en onderhoud. Het PvE en de vastgoedovereenkomsten zijn hierop aangepast.
494	Openbare consultatie	Reizigers met campers of caravans hebben vaak behoefte aan ruime, veilige laad- en losfaciliteiten. Het PvE moet eisen bevatten dat de terminals en schepen toegankelijk zijn voor deze grotere voertuigen. Denk aan voldoende brede rijstroken, manoeuvreerruimte op het dek en stevige oprijplaten die het gewicht van campers kunnen dragen. Daarnaast speelt voor kampeerders ook fysieke toegankelijkheid een rol: iemand die met een camper reist kan slecht ter been zijn (ouderen) of kinderen bij zich hebben – daarom zijn rolstoeltoegankelijke transfers (liften aan boord, geleide routes) en hulp bij het embarkeren/disembarkeren belangrijke punten. Ik beveel aan om expliciet in het PvE op te nemen dat de veerdienst toegerust is op mindervalide reizigers en passagiers met veel bagage. Dit kan bijvoorbeeld via servicepunten of personeel dat kan assisteren bij het duwen van karren, vastzetten van caravans, etc.	De concessiehouder heeft een vervoerplicht om reizigers te vervoeren als deze een geldig vervoerbewijs voor hun voertuig hebben, ook wanneer dit een caravan of camper is. Dus de vervoerder moet dit veilig vervoeren, ook het op en afrijden. Ondersteuning bij bagage is als bagageservice bij de reguliere dienst verplicht. Voor mensen met beperkte mobiliteit is opgenomen dat zij bij de concessiehouder terecht moeten kunnen voor assistentie.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
495	Openbare consultatie	Verder is het klantvriendelijk om EV-bezitters tegemoet te komen met faciliteiten: laadpalen bij of op de veerboot is toekomstmuziek (zeker gezien de korte vaartijd van 50 minuten), maar op zijn minst zou de havenvoorziening uitgebreid moeten worden. Dit valt deels buiten de concessie (gemeentelijke haven parkeerplaatsen), maar de concessiehouder kan worden verplicht om mee te werken aan een laadplein op de parkeerterreinen. Bijvoorbeeld door ruimte te reserveren of samen met gemeenten/provincie te investeren in voldoende laadpunten waar mensen hun auto kunnen achterlaten.	Parkeerterreinen vallen buiten de scope van de concessie. Deze inbreng is niet overgenomen.
496	Openbare consultatie	Verduidelijk in eis 8.4.5.ii dat ook bij herziening van de concessie het uitgangspunt is dat de minimale dienstregeling in bijlage B3 onderdelen A, B en C blijft gelden.	Indien er sprake is van een Majeure Ontwikkeling en de concessie herzien wordt, kan het zo zijn dat er aanpassingen in de dienstregeling nodig zijn. Bijvoorbeeld wanneer met kleinere schepen wordt gevaren: dan zullen er meer afvaarten nodig zijn om dezelfde capaciteit te vervoeren. Dit betekent dat de minimale dienstregeling (cf. Bijlage 3) niet meer actueel is. Daarom wordt in eis 8.4.5 gesproken over het borgen van de minimale bereikbaarheid.
497	Openbare consultatie	Wij adviseren te verkennen in hoeverre de huidige terminals en aanleginrichtingen voldoen aan de eisen van deze tijd voor comfort en toegankelijkheid en welke mogelijkheden er zijn dit te verbeteren en vast te leggen welke partij hiervoor verantwoordelijk is gedurende de concessietermijn.	Het RVB geeft aan dat in de komende concessies de terminals in opstal worden uitgegeven. Dit betekent dat de terminalgebouwen eigendom worden van de reders en zij verantwoordelijk zijn voor de terminalgebouwen en keuzes kunnen maken over beheer, onderhoud en renovatie, binnen de kaders van de concessie en grondovereenkomst. In de artikelen 3.1.4, 3.6.1 , 8.3, 10.1.4 en 11.1.7 van het PvE zijn eisen gesteld aan de wachtruimten. De wachtruimtes moeten bijvoorbeeld comfortabel zijn, toegankelijk voor reizigers met een beperkte mobiliteit en voorzien van horecafaciliteiten. Aanvullende eisen aan de wachtruimten of aanpassingen van de looproutes zijn niet voorzien.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
498	Openbare consultatie	Wij adviseren te verduidelijken wie in de toekomst verantwoordelijk is voor het onderhoud van de vaargeulen. Leg daarbij in het PvE de minimale gegarandeerde vaargeul vast (breedte/diepte) inclusief een inspanningsverplichting van Rijkswaterstaat als beheerder van deze infrastructuur om deze maatvoering in stand te houden. Beschouw daarbij niet de huidige vaargeul als minimum maar een vaargeul waarin een robuuste dienstregeling geboden kan worden.	In de inleiding van 8.1 is benoemd dat RWS de beheerder is van de vaargeul. Aangezien in het PvE (door de concessieverlener) eisen worden gesteld aan de concessiehouder, is dit niet de plek om afspraken met RWS vast te leggen. Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kan IenW niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. IenW kan, na afstemming met RWS, in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2036 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen.
499	Openbare consultatie	Vaargeul garantie; de bereikbaarheid van de eilanden hangt af van de beschikbaarheid van de vaargeulen. Hier is richting de toekomst geen garantie dat deze dezelfde afmetingen blijven behouden wat zorgt voor onzekerheid. Deze dient dat ook beter in het PvE dan wel op een andere manier, voor de duur van de gehele concessie te worden gegarandeerd.	Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kan IenW niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. IenW kan, na afstemming met RWS, in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2036 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen.
500	Openbare consultatie	De diepte en de breedte van de vaargeul wordt niet beschreven, er zijn geen garanties opgenomen in het PvE. Dat is zorgelijk, vaargeulen veranderen in dit dynamische getijden gebied. Het ministerie geeft weer blijk van onvoldoende kennis over deze materie te hebben. We hebben het niet over een bus of trein verbinding!	Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kan IenW niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. IenW kan, na afstemming met RWS, in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2036 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen.
501	Openbare consultatie	Het betalen van huur voor het gebruik van de aanleginrichtingen door de reder is in onze ogen een aantasting van de belangen van de eilander, deze moet (indirect) betalen om naar de vaste wal te gaan. Pure discriminatie! Ook hier geldt dat het uit de lengte of de breedte moet komen voor de toeristen die naar het eiland komen. De prijs is vast, dus minder service verlening.	Het RVB geeft aan dat de Staat wettelijk verplicht is om een marktconforme vergoeding in rekening te brengen. Omdat de Waddenveren vitale voorzieningen zijn voor passagiers, is gekozen om geen vergoeding in rekening te brengen over de ticketverkoop voor passagiers. Er wordt enkel vergoeding betaald voor de behaalde omzet buiten ticketverkoop om. Deze staat bij voorbaat niet vast, maar is afhankelijk van de behaalde omzet. Op die manier blijft de vergoeding redelijk.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
502	Openbare consultatie	Doelen van de concessie 3) de reisbeleving moet prettig zijn. Tevens verzoek ik voor de ligplaatsen Terschelling, Vlieland en Harlingen een betere weersbestendige in – ontscheping voor de lopende passagiers, vooral voor de snelboten, veel ongemak met regen en wind.	Deze suggestie is gedeeld met Rijkswaterstaat, om in overweging te nemen wanneer er eventuele wijzigingen/werkzaamheden aan de betreffende havens plaatsvinden.
503	Openbare consultatie	Doelen van de concessie 2) toekomstbestendig. Toelichting op punt 2, de ligplaatsen op Terschelling, Vlieland en Harlingen zijn functioneel voor de huidige types schepen van Rederij Doeksen, een eventuele andere vervoerder zal daar problemen mee kunnen hebben. De veerboten Willem Barentsz en Willem de Vlamingh zijn mogelijk niet gewenst door een nieuwe vervoerder, het zijn géén all weather veerboten en hun boekwaarde is hoog.	De toekomstige concessiehouder heeft vanaf de start van de concessie een vervoerplicht en dient zich ten minste te houden aan de minimale dienstregeling. De huidige dienst kan worden uitgevoerd met de huidige schepen, welke via de overnameregeling kunnen worden overgenomen. Als de nieuwe concessiehouder op termijn besluit nieuwe schepen aan te schaffen, is dat mogelijk. Uiteraard dient dan in samenspraak met Rijkswaterstaat en de havens te worden gezien welke eventuele aanpassingen in de havens nodig zijn.
504	Openbare consultatie	Een tweede punt die ik u zou willen meegeven is een verkorting van de vaarroute. De laatste bocht bij Holwerd is en blijft een spannend avontuur bij laag water. Een verlenging van de steiger zou in mijn optiek dit probleem in een keer wegnemen. Een steiger op peilers die aan alle wensen en behoeften voldoet, denkend aan natuur en milieu. Dit betekent tevens een enorme brandstofbesparing. Alle faciliteiten rondom de veerhaven zouden in stand kunnen worden gehouden. De overweging 'verplaatsing' naar elders is niet alleen in alle opzichten een enorme uitdaging, maar het Waddengebied is dusdanig aan verandering onderhevig dat dit op de lange termijn ook geen garantie zal geven op een gedegen vaarverbinding.	In de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland worden de verschillende (route)opties onderzocht.
505	Openbare consultatie	Standplaats Ameland moet ten alle tijden ook op Ameland blijven. Ook wanneer er in de toekomst geëlektrificeerd gaat worden. Naast de veerboot is de boot ook een evacuatiemiddel mocht er een ramp plaatsvinden en dan is het belangrijk dat de boot op Ameland blijft liggen.	De elektrificatie heeft geen invloed op de standplaats.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
506	Openbare consultatie	Omzet parkeerterreinen De tekst in de definities (bijlage C) van het PvE geeft aan dat de opbrengsten van de parkeerterreinen mee tellen bij de omzet van de Rederij ongeacht wie de eigenaar van dat parkeerterrein is (in Harlingen is de Rederij geen eigenaar). Deze 'omzet van de rederij' is een factor bij het bepalen van de kosten die de staat in rekening brengt bij de rederij voor het gebruik van de rijksinfrastructuur (zoals kades, bruggen en vaargeulen). Als er voor Vlieland/Terschelling kosten i.v.m. de parkeerterreinen (waar de reder niets aan verdiend) worden opgenomen, zal de rederij dat moeten terugverdienen via de kaartjes en dus kostprijsverhogend werken. Dat is niet acceptabel. Dus de formulering van de definitie in het PvE moet anders zodat parkeer-omzet die niet wordt genoten door de Rederij niet wordt meegeteld.	In bijlage C is opgenomen dat opbrengsten uit parkeervoorzieningen van voertuigen aan de wal niet onder het gedefinieerde begrip 'Opbrengsten' vallen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
507	Openbare consultatie	8.2.1. Dit is een schijnconstructie waarmee de concessiehouder het feitelijke alleenrecht heeft op de havenhoofden. Ook in de vergoedingen voor deze inrichtingen constateren wij onduidelijkheden in het PvE en de bijbehorende documenten. Zie de Vastgoedovereenkomst artikel 10.12.: Welke vergoeding betaalt de concessiehouder voor vervoerde vrachtauto's en waar is de scheiding tussen auto's en vrachtauto's op gebaseerd. Zijn bestelbusjes voor bedrijfsvoertuigen vracht? Worden bussen voor personenvervoer als auto's beschouwd? Is een caravan vracht? En een aanhanger of vouwwagen? Hier moeten de definities geconcretiseerd worden.	Artikel 8.2.1 regelt medegebruik van de aanleginrichtingen door andere vrachtvervoerders. Dit mag, behalve in de periode van maximaal een uur voor de aankomsttijd van een schip tot maximaal een halfuur na de vertrektijd van datzelfde schip. Daarnaast gaat het in artikel 18 van de grondovereenkomst volgens het RVB over de situatie dat er schepen van derden (of de concessiehouder) worden ingezet met enkel vrachtvervoer als doel. De concessiehouder is verplicht derden toe te laten om aan te meren t.b.v. vrachtvoer, wanneer de dienstregeling dit toestaat. De Staat werkt aan een systeem dat derden ook betalen voor het aanleggen op de aanleginrichtingen. Dit bestaat nog niet. De Concessiehouders betalen volgens een ander regime omdat de Concessiehouders met de komende concessie een exclusief recht krijgen van de Staat voor het uitvoeren van het personenvervoer tussen de Waddeneilanden en het vasteland. Dit geldt niet voor eventuele derden die aanleggen. Deze bepaling gaat dus niet over het meenemen van bedrijfswagens, busjes of aanhanger. Deze vallen voor wat betreft de overeenkomst gewoon onder reguliere ticketverkoop.
508	Openbare consultatie	8.4.5. iV Waarom mag de concessiehouder bij een Herziening geen verhoogd rendement behalen? In zo'n geval kan een concessiehouder wellicht minder kosten maken, wat tot beter rendementen leidt die dan bijvoorbeeld weer ingezet kunnen worden voor maatschappelijke doelen. Wij pleiten hier voor een coöperatieve insteek.	IenW heeft deze bepaling opgenomen, omdat bij een herziening van de concessie de balans moet worden bewaakt tussen de ontwikkeling van de tarieven, de bereikbaarheid van Ameland en de financiële positie van de concessiehouder. De insteek van een herziening is niet om het rendement van de concessiehouder te verhogen ten opzichte van de situatie voor de herziening.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
509	Openbare consultatie	Als de concessiehouder zelf niet in staat is om vracht te vervoeren of dit niet wil, dan dient er letterlijk ruimte gemaakt te worden in het dok om dit wel te realiseren. In theorie (en waarschijnlijk ook in de praktijk) kan in de zomer erdoor de inzet van extra schepen voor toeristen de facto geen gelegenheid zijn om gebruik te maken van het dok. De eisen in 8.2.1 laten in het drukkere vaarschema in de zomer geen realistische ruimte over voor een vrachtvervoerder om gebruik te maken van de havens. Vooral op Ameland en Holwerd is er geen tot nauwelijks extra ruimte voor schepen. Daarmee komt vrachtvervoer in het geding. Specifiek vragen we om in 8.2.1 op te nemen dat de concessiehouder een schema op moet stellen wanneer een derde vrachtvervoerder zal kunnen laden en lossen of tenminste de mogelijkheid daarvan waarborgen door aanlegplaatsen voor vrachtschepen. Als er geen andere vervoerder bereid is de vracht over te zetten, dan zal de concessiehouder het toch moeten meenemen. Hiervoor moet ook een bepaling worden toegevoegd.	Artikel 8.2.1 regelt medegebruik van de aanleginrichtingen door andere vrachtvervoerders. Dit mag, behalve in de periode van maximaal een uur voor de aankomsttijd van een schip tot maximaal een halfuur na de vertrektijd van datzelfde schip. Deze venstertijden gelden dus ook voor de veerhavens Ameland en Holwerd. Het realiseren van aparte aanlegplaatsen voor vrachtvervoerders valt echter buiten de scope van de voorbereiding van de nieuwe concessies. Om te zorgen dat er voldoende ruimte is aan boord voor vrachtvervoer, staat in artikel 2.1.11 dat de concessiehouder periodiek een overleg met geïnteresseerde vrachtvervoerders organiseert en op basis daarvan een inschatting maakt van de ruimtereservering voor vrachtvervoer op de reguliere dienst. De concessiehouder moet concessieverlener en de betreffende decentrale overheid informeren over de uitkomsten van het overleg.
510	Openbare consultatie	Terecht wordt in het ontwerp aandacht besteed aan de onzekerheden en ontwikkelingen rondom de vaargeulverbinding naar Ameland (8.4). Er staat echter nergens een verplichting om de vaargeul voor alle eilanden op breedte en diepte te houden, en deze verantwoordelijkheid wordt dus ook aan geen partij toebedeeld. De reder wordt dus gevraagd een dienstverlening te bieden terwijl de gebruiksmogelijkheid van de vaarroute niet verzekerd is. We maken ons zorgen dat de eilander hier uiteindelijk voor opdraait met slechtere bereikbaarheid, omdat deze verantwoordelijkheid niet duidelijk is belegd.	In de inleiding van 8.1 is benoemd dat RWS de beheerder is van de vaargeul. Aangezien in het PvE (door de concessieverlener) eisen worden gesteld aan de concessiehouder, is dit niet de plek om afspraken met RWS vast te leggen. Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kan IenW niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. IenW kan, na afstemming met RWS, in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2036 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
511	Openbare consultatie	In 8.4.1 wordt aangegeven dat de concessiehouder, houdende een tegenbericht van de verlener, kan uitgaan van de huidige situatie voor wat betreft de Vaargeul Ameland. De maatvoering van de vaargeul Ameland zal ook na 2027 minimaal de huidige diepte en breedte moeten hebben voor de eerstvolgende 15 jaar, om de concessiehouder de mogelijkheid te geven om deze te bevaren. De minimale afmetingen voor het varen van 2 passerende boten op de vaarroutes zullen gegarandeerd moeten worden. Ditzelfde geldt voor de andere vaarverbindingen. Hiervoor zal de concessieverlener of anders het ministerie een garantie moeten afgeven. Vertrek- en aanleglocatie zullen kunnen veranderen met de maatvoering in het achterhoofd.	Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kan IenW niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. IenW kan, na afstemming met RWS, in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2036 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen. Om inschrijvers comfort te bieden voor de onzekerheden voor de verbinding naar Ameland (MIRT-verkenning, wijziging autobeleid, moment van gereedkomen laadinfrastructuur voor elektrisch varen) is de looptijd van Waddenveren Oost verkort naar zeven jaar.
512	Openbare consultatie	In 8.3.1 wordt bepaald dat de concessiehouder moet zorgen voor verwarmde en schone wachtruimten op de veerhavens, maar hierbij staat niet vermeld voor welke hoeveelheid van de reizigers ruimte moet zijn. Aan deze eis kan dus ook worden voldaan als er maar plek is voor een (klein) deel van de reizigers. Deze eis moet dus uitgebreid worden; er moet duidelijker worden gedefinieerd voor welk percentage van de reizigers overdekt en verwarmde ruimte moet zijn.	Eis 8.3.1 is aangevuld, waarbij de concessiehouder borgt dat de capaciteit van deze wachtruimten in voldoende mate aansluit bij de vervoervraag.
513	Openbare consultatie	Sta medegebruik van infrastructuur (zoals pontons en laad-/losplaatsen) ook toe voor lokale ondernemers, besloten groepsvervoer en recreatief vervoer, wanneer er in de omgeving geen adequate alternatieven beschikbaar zijn voor deze schepen. Dit dient alleen te gebeuren op momenten waarop de reguliere veerdiensten niet worden gehinderd. Hierbij kunnen dezelfde richtlijnen als voor vrachtvervoer toegepast worden.	RWS geeft aan dat de beschreven partijen kunnen aanleggen bij gemeentelijke voorzieningen. Voor vrachtvervoer is medegebruik toegestaan aan de Rijksinfrastructuur.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
514	Openbare consultatie	Leg harde garanties vast omtrent continuïteit bij vaargeulonderhoud, wijziging havenlocaties en overige infrastructuurontwikkeling. Ongeacht de uitkomsten MIRT-traject en Natura2000- beperkingen. Structurele bedreigingen van de bereikbaarheid moeten proactief worden ondervangen.	Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kan IenW niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. IenW kan, na afstemming met RWS, in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2036 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen. Mede vanwege de lopende MIRT-verkenning naar de bereikbaarheid van Ameland is de looptijd van de concessie Waddenveren Oost verkort naar zeven jaar.
515	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling):9. Gratis parkeerfaciliteit voor fietsen van eilander schooljeugd op Terschelling en in Harlingen.	Dit valt buiten de scope van de concessie. IenW neemt dit punt niet over.
516	Openbare consultatie	Een belangrijk aandachtspunt betreft het ontbreken van marktwerking bij goederenvervoer. Doordat de havenhoofden exclusief beschikbaar moeten blijven voor de concessiehouder, wordt feitelijk een monopolie gecreëerd op goederenvervoer. Dit beperkt ondernemers en alternatieve vervoeraanbieders. Een oplossingsrichting zou kunnen zijn: het beschikbaar stellen van een tweede havenhoofd of het loslaten van de spertijd, zodat er ruimte ontstaat voor concurrentie.	In het PvE is in eis 8.2.1 opgenomen dat de Concessiehouder rekening houdt met medegebruik van de productiemiddelen die nodig zijn voor het laden en lossen van vracht voor vrachtvervoer uitgevoerd door Derden, behalve gedurende de periode van maximaal één uur voorafgaand aan de in de Dienstregeling opgenomen aankomsttijd van een Schip van de Concessiehouder tot maximaal een halfuur na de daadwerkelijke vertrektijd van datzelfde Schip. In geval van vertraging, overmacht of een extra afvaart ter naleving van eis 2.1.12, heeft een Schip van de Concessiehouder te allen tijde voorrang boven een schip van een Derde bij het gebruik van de productiemiddelen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
517	Openbare consultatie	Vrachtovervoer is momenteel niet geborgd in de concessie, terwijl het van levensbelang is. De huidige bepalingen (zoals 2.1.10 en 2.1.11) leggen geen daadwerkelijke verplichtingen vast. Indien de concessiehouder vracht niet kan of wil vervoeren, moet ruimte blijven bestaan voor derden. Hiervoor moet dokruimte (aanleglocaties) gegarandeerd worden, vooral in het hoogseizoen. Het PvE moet verplichten dat de concessiehouder een schema opstelt waarin derden kunnen laden/lossen. Bij uitblijven van een derde vervoerder moet de concessiehouder alsnog verantwoordelijk zijn.	In het PvE is in eis 8.2.1 opgenomen dat de Concessiehouder rekening houdt met medegebruik van de productiemiddelen die nodig zijn voor het laden en lossen van vracht voor vrachtovervoer uitgevoerd door Derden, behalve gedurende de periode van maximaal één uur voorafgaand aan de in de Dienstregering opgenomen aankomsttijd van een Schip van de Concessiehouder tot maximaal een halfuur na de daadwerkelijke vertrektijd van datzelfde Schip. In geval van vertraging, overmacht of een extra afvaart ter naleving van eis 2.1.12, heeft een Schip van de Concessiehouder te allen tijde voorrang boven een schip van een Derde bij het gebruik van de productiemiddelen.
518	Openbare consultatie	De wachtruimten moeten voldoende capaciteit hebben, vooral bij slecht weer. Er moet duidelijk worden vastgelegd voor welk percentage reizigers er verwarmde binnenruimte beschikbaar moet zijn.	Eis 8.3.1 is aangevuld, waarbij de concessiehouder borgt dat de capaciteit van deze wachtruimten in voldoende mate aansluit bij de vervoervraag.
519	Openbare consultatie	Er is geen enkele partij verantwoordelijk gesteld voor het op diepte en breedte houden van de vaargeul. Zonder garantie op de vaarroute kan de concessiehouder zijn taken niet uitvoeren, met risico op verslechterde bereikbaarheid. De vaargeul naar Ameland moet gegarandeerd blijven bevaarbaar gedurende de gehele concessieperiode.	In de inleiding van 8.1 is benoemd dat RWS de beheerder is van de vaargeul. Aangezien in het PvE (door de concessieverlener) eisen worden gesteld aan de concessiehouder, is dit niet de plek om afspraken met RWS vast te leggen. Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kan IenW niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. IenW kan, na afstemming met RWS, in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2036 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen.
520	Openbare consultatie	Tarieven	De concessieduur voor Waddenveren Oost is verkort tot zeven jaar.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
521	Markt-consultatie	De terminalgebouwen maken geen onderdeel uit van de productiemiddelen die eigendom zijn van de Staat. Deze zijn momenteel eigendom van de concessiehouder en voor zover wij weten wordt een eventuele nieuwe concessiehouder ook weer eigenaar van de terminalgebouwen, nadat de daarvoor vastgestelde vergoeding is betaald aan de huidige concessiehouder.	Dit wordt nader uitgewerkt in de aanbestedingsstukken.
522	Markt-consultatie	U overweegt de huurprijs van de walinfrastructuur te verhogen. Wij adviseren u sterk om hiervan af te zien: concessiehouders kunnen hun geld beter investeren in zaken die belangrijk zijn voor de reizigers. Door de walinfrastructuur kosteloos aan te bieden, zou de Staat een bijdrage kunnen leveren aan het betaalbaar houden van de Waddenveren. Dit zou ook niet meer dan logisch en eerlijk zijn, gelet op het feit dat de veerdiensten primaire infrastructuur zijn en een levensaderfunctie hebben. Mocht u onverhoopt toch besluiten om huur in rekening te blijven brengen, dan merken wij op dat de koppeling die gemaakt is tussen de huurprijs van de productiemiddelen en de 'overige omzet' die gemaakt wordt door de concessiehouder wat ons betreft onnavolgbaar en onheus is.	Het RVB geeft aan dat de Staat wettelijk verplicht is om een marktconforme vergoeding in rekening te brengen. Omdat de Waddenveren vitale voorzieningen zijn voor passagiers, is gekozen om geen vergoeding in rekening te brengen over de ticketverkoop voor passagiers. De reders verdienen daarnaast ook een commerciële omzet, zoals met horecavoorzieningen of souvenirs. De Staat acht het marktconform dat over deze commerciële omzet een klein deel wordt afgestaan aan de grondeigenaar.
523	Markt-consultatie	Deze eis is op dit moment niet uitvoerbaar omdat er onvoldoende ligplaatsen op de eilanden beschikbaar zijn om alle schepen af te meren	Mede naar aanleiding van deze reactie is in eis 8.1.10 opgenomen dat de Concessiehouder de Haven van Vlieland als Standplaats hanteert voor ten minste één Schip van de Reguliere dienst en de Haven van Terschelling als Standplaats voor ten minste één Schip van de Reguliere dienst en één Schip van de Sneldienst.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
524	Markt-consultatie	Wij adviseren u te verduidelijken dat medegebruikers ook rekening moeten houden met eventuele voorziene en onvoorziene extra afvaarten van de concessiehouder die nodig zijn in verband met de vervoersvraag.	In het PvE is in eis 8.2.1 opgenomen dat de Concessiehouder rekening houdt met medegebruik van de productiemiddelen die nodig zijn voor het laden en lossen van vracht voor vrachtvervoer uitgevoerd door Derden, behalve gedurende de periode van maximaal één uur voorafgaand aan de in de Dienstregeling opgenomen aankomsttijd van een Schip van de Concessiehouder tot maximaal een halfuur na de daadwerkelijke vertrektijd van datzelfde Schip. In geval van vertraging, overmacht of een extra afvaart ter naleving van eis 2.1.12, heeft een Schip van de Concessiehouder te allen tijde voorrang boven een schip van een Derde bij het gebruik van de productiemiddelen.
525	Markt-consultatie	De te sluiten huur- en opstalovereenkomst gaat uiteraard uit van een overdracht van productiemiddelen van de oude naar de nieuwe concessiehouder. In dat kader is de nieuwe concessiehouder een vergoeding verschuldigd aan de oude concessiehouder (art. 22 van de vigerende concessie). Er dient dan ook een taxatie van deze middelen te komen, zodat het helder is met welke kosten rekening gehouden moet worden. Voorts dient er een compensatieregeling te worden opgenomen voor investeringen welke eventueel nog gedaan worden na taxatie. Daarop kan een eenvoudige systematiek worden toegepast: $\text{Investering} \times \text{Afschrijving (x-\%/jaar)} = \text{Restwaarde Investering}$, te vergoeden boven op de getaxeerde waarde. Nota bene: het spreekt, ook gezien § 4 van de WP 2000, voor zich dat in de nieuwe concessie ook weer een waarde vergoedingsregeling opgenomen dient te worden	De overnamecondities worden nader uitgewerkt in de aanbestedingsstukken. Daarnaast geeft het RVB aan dat de Staat wettelijk is verplicht om een marktconforme vergoeding in rekening te brengen. Omdat de Waddenveren vitale voorzieningen zijn voor passagiers, is gekozen om geen vergoeding in rekening te brengen over de ticketverkoop voor passagiers. De reders verdienen daarnaast ook een commerciële omzet, zoals met horecavoorzieningen of souvenirs. De Staat acht het marktconform dat over deze commerciële omzet een klein deel wordt afgestaan aan de grondeigenaar.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
526	Markt-consultatie	In de inleiding van hoofdstuk 6.2 wordt gesproken over de onderhoudsdimensies die zijn vastgelegd in het Nationaal Waterprogramma. Deze is niet beschikbaar. Onze zienswijze is dat de omvang van de vaargeul als volgt moet worden omschreven in de concessie. De vaargeul dient over het gehele traject tenminste te zijn onderhouden op een bodembreedte van 50 meter met op een diepte van - 3.8 meter NAP. In het midden van de route dient er een mogelijkheid te zijn om 2 veerboten elkaar veilig te kunnen passeren. Dit kan in de vorm van een passeervak van tenminste 500 meter lang bij een gegarandeerde bodembreedte van 90 meter op -3.8 meter NAP	Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kan IenW niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. IenW kan, na afstemming met RWS, in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2036 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
527	Markt-consultatie	Wij verzoeken u artikel 8.1.7 te schrappen. De concessiehouder wordt vanaf 1 juli 2031 verantwoordelijk voor het dagelijks (eerstelijns) onderhoud van een deel van de productiemiddelen, zoals omschreven in artikel 15 van de concept-vastgoedovereenkomst (punten a t/m f). Echter, tweedelijns en derdelijns onderhoud zijn niet gedefinieerd, en er ontbreekt een duidelijke afbakening tussen de taken van de concessiehouder en de specialistische onderhoudstaken van Rijkswaterstaat. Daarnaast ontbreekt een MJOP (meerjarenonderhoudsplan), waardoor inschrijvers geen inzicht hebben in de technische staat van de gebouwen en installaties, en de bijbehorende onderhoudsverantwoordelijkheden (zoals voetgangersbruggen, autobrug, steigers, pontons, hekwerken en elektrotechnische installaties). Artikel 8.1.7 lid 3 stelt bovendien dat de benodigde informatie pas in 2031 beschikbaar komt, waardoor inschrijvers de werkzaamheden niet kunnen calculeren of risico's inschatten. Van een rederij kan in redelijkheid niet worden verwacht dat zij, zonder civiel- of elektrotechnische expertise, zelfstandig verantwoordelijk wordt voor het onderhoud en de coördinatie van complexe infrastructuur	Het eerstelijns beheer en onderhoud van de productiemiddelen dat in de huidige praktijk wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat, blijft toch bij Rijkswaterstaat liggen. Dit wijkt af van de eerdere opzet in het Ontwerp-PvE. Uit afstemming met RWS is gebleken dat het beleggen van deze verantwoordelijkheid bij de concessiehouder in de praktijk onnodig complex zou zijn, aangezien RWS eindverantwoordelijk blijft voor de kwaliteit van het beheer en onderhoud. Het PvE en de vastgoedovereenkomsten zijn hierop aangepast.

528	Markt-consultatie	Het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen biedt een potentiële concessiehouder volstrekt onvoldoende zekerheid. De volgende knelpunten doen zich voor: Als sprake is van een majeure ontwikkeling KAN dat leiden tot aanpassing van de concessie of een financiële compensatie, maar de concessieverlener is hiertoe niet verplicht. Er is dus geen enkele garantie dat er bij een majeure ontwikkeling sprake is van enige compensatie of maatregel. Problematisch is dat de concessieverlener eenzijdig beoordeelt (en dus bepaalt) of sprake is van een Majeure ontwikkeling. Problematisch is de eenzijdige beoordeling door de concessieverlener of de concessiehouder zich maximaal heeft ingespannen en blijft inspannen om de nadelige gevolgen van de majeure ontwikkeling zo veel mogelijk te beperken. Problematisch is dat een aantal voorbeelden van ontwikkelingen worden genoemd die volgens de concessieverlener mogelijk kwalificeren als majeur maar die in feite zonder enige twijfel majeur zijn zoals beleidswijzigingen (voornemen autoluw van Gemeente Ameland) met als gevolg een sterke toe of afname van het aantal over te zetten reizigers en/of voertuigen, een wijziging van de ouderhoudsdimensies van de vaargeulen of het wijzigen van vertrek/aankomstlocaties (zie ook eis 8.1.10 en 8.4.4). Pas bij een majeure ontwikkeling met 'dusdanig grote (financiële) gevolgen' kan er besloten worden tot compensatie van een negatief netto financieel effect. Een majeure ontwikkeling an sich is dus kennelijk niet genoeg voor financiële compensatie van het netto financieel effect. Het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen geeft derhalve geen enkele garantie en geeft bovendien op geen enkele wijze het vertrouwen dat de concessieverlener de belangen van de concessiehouder in acht zal nemen. Uitgangspunt moet zijn dat bij iedere majeure ontwikkeling het negatief netto financieel effect berekend wordt (en in de	Mede naar aanleiding van deze reactie is de procedure Majeure Ontwikkelingen aangepast en de looptijd van de concessie Waddenveren Oost verkort.
-----	-------------------	---	---

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
		aanbestedingsstukken wordt beschreven hoe dat gebeurt) en vergoed wordt. Daarbij is van belang dat vooraf zo veel mogelijk concrete invulling wordt gegeven aan wat majeure ontwikkelingen zijn. Alleen op die manier is sprake van een herzieningsclausule die de aanbestedingstoets kan doorstaan en dus alleen dan is er sprake van een regeling waarop een potentiële concessiehouder kan vertrouwen. Voor de goede orde: een afspraak waaruit volgt dat partijen 'het gesprek aangaan' als er zich een ontwikkeling voordoet, is dus geen afspraak waar de concessiehouder enige zekerheid aan kan ontleen	
529	Markt-consultatie	Daarnaast verzoeken wij u om de inconsistenties in B12 en het PvE (p. 40–41) te verduidelijken. De rollen en besluitvorming rond majeure ontwikkelingen zijn op meerdere punten diffuus: In sommige passages beoordeelt de concessiehouder of sprake is van een majeure ontwikkeling; Elders moeten concessieverlener en concessiehouder daarover overeenstemming bereiken; En in weer andere gevallen beslist de concessieverlener eenzijdig over te treffen maatregelen. Zelfs als een majeure ontwikkeling wordt erkend – zonder enige garantie op compensatie – blijft de concessiehouder volgens artikel 8.4.5 en 8.4.6 verplicht om fundamentele onderdelen van de dienstverlening te waarborgen, zoals tarieven, bereikbaarheid, financiële continuïteit, voorzieningenniveau en het bij inschrijving aangeboden product. Deze onduidelijkheid vergroot het risico voor inschrijvers en ondermijnt de uitvoerbaarheid van de concessie. Wij verzoeken u om heldere, eenduidige bepalingen op te nemen over besluitvorming, compensatie en verantwoordelijkheden bij majeure ontwikkelingen.	Mede naar aanleiding van deze reactie zijn het PvE en het Concessiebesluit met elkaar in lijn gebracht.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
530	Markt-consultatie	Deze eis over medegebruik van de infrastructuur is onvoldoende omschreven en biedt geen duidelijkheid. Wij verzoeken u deze eis nader te specificeren.	In het PvE is in eis 8.2.1 opgenomen dat de Concessiehouder rekening houdt met medegebruik van de productiemiddelen die nodig zijn voor het laden en lossen van vracht voor vrachtvervoer uitgevoerd door Derden, behalve gedurende de periode van maximaal één uur voorafgaand aan de in de Dienstregeling opgenomen aankomsttijd van een Schip van de Concessiehouder tot maximaal een halfuur na de daadwerkelijke vertrektijd van datzelfde Schip. In geval van vertraging, overmacht of een extra afvaart ter naleving van eis 2.1.12, heeft een Schip van de Concessiehouder te allen tijde voorrang boven een schip van een Derde bij het gebruik van de productiemiddelen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
531	Markt-consultatie	In paragraaf 8.4 schetst de concessieverlener de planning omtrent de MIRT-verkenning (eind 2026) en het nieuwe Nationaal Waterprogramma (2028). In het nieuwe Nationaal Waterprogramma zal de toekomstige maatvoering van de vaargeul worden vastgelegd. Dat betekent dat deze essentiële informatie niet aanwezig is op het moment van indienen van de (definitieve) inschrijvingen. Zonder een duidelijke afspraak dat de concessieverlener de concessiehouder zal vergoeden voor alle extra kosten voortvloeiende uit een wijziging van de maatvoering van de vaargeul, kan geen verantwoorde inschrijving worden gedaan voor de duur van 15 jaar. Wij verzoeken u daarom opnieuw om een tussenconcessie van vijf jaar te verlenen (waarbij overigens eveneens voorzien moet worden in compensatiemechanismen in geval van wijzigingen). Dit is in het belang van zowel de concessiehouder als de concessieverlener. Een verandering (smaller/ondieper) van de vaargeul is per definitie een majeure wijziging – waarbij moet gelden dat het netto financieel effect vergoed wordt - omdat het direct invloed zal hebben op de (omvang van de) dienstregeling en mogelijk ook op de inzetbaarheid van de vloot. Logischerwijs kunnen investeringen in schepen pas gedaan worden als duidelijk is welk type schip geschikt is voor de vaargeul. In het NWP wordt de toekomstige maatvoering van de vaargeul vastgelegd. Per wanneer die maatvoering dan in zal gaan, is onduidelijk. Hoe dan ook moet de (toekomstige) concessiehouder voldoende tijd hebben (in ieder geval vier jaar) om aanpassingen aan schepen te kunnen uitvoeren of nieuwe schepen te kunnen bestellen en moet voorzien worden in compensatie voor de, als gevolg van de gewijzigde maatvoering, te maken kosten	Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kan IenW niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. IenW kan, na afstemming met RWS, in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2036 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen. Voor Waddenveren Oost is nu gekozen voor een looptijd van 7 jaar. De bepaling voor majeure ontwikkelingen is wel behouden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
532	Markt-consultatie	Wij verzoeken u – met klem – om de concrete afmetingen van de vaargeul, inclusief de passeervakken voor meervoudig gebruik, expliciet in de concessie vast te leggen. De formulering dat de concessiehouder “uitgaat van de huidige situatie voor wat betreft de Vaargeul Ameland” is onvoldoende transparant en biedt geen juridische of operationele zekerheid. De bereikbaarheid van Ameland kan uitsluitend worden gegarandeerd bij een vaargeul van minimaal 50 meter breed en 3,8 meter diep bodembreedte, met behoud van de huidige passeervlakken. Een wijziging in de vaargeulmaatvoering (bijvoorbeeld smaller of ondieper) is per definitie een majeure ontwikkeling die directe gevolgen heeft voor de dienstregeling en inzetbaarheid van de vloot. In zo’n geval moet het negatieve netto financiële effect worden vastgesteld én vergoed. Investerings in schepen kunnen pas plaatsvinden als helder is welk type schip geschikt is voor de vaargeul. Heldere afbakening van deze fysieke randvoorwaarden is daarom essentieel voor een verantwoorde inschrijving.	Harde zekerheden over de omvang van de vaargeul kan IenW niet geven vanwege de dynamiek van de Waddenzee en verzanding. IenW kan, na afstemming met RWS, in ieder geval garanderen dat de vaargeuldimensies tot 2036 niet als gevolg van beleidswijzigingen zullen wijzigen.
533	Markt-consultatie	De omschrijvingen onder het kopje ‘het object’ (blz. 2) zijn incorrect, zoals hieronder gespecificeerd. Omdat de als Bijlage 2 aangekondigde situatieschets (nog) niet is verschaft, is onduidelijk waar de overeenkomst op toe ziet. In algemene termen: er worden oppervlaktes genoemd die niet juist zijn. Bijvoorbeeld: het terrein in Ameland is geen 20.391 ha (hectaren) groot. De concessieverlener dient dit te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen.	Het RVB zal de vastgoedovereenkomsten zorgvuldig opstellen voorafgaand aan de aanbesteding van de concessies.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
534	Markt-consultatie	Holwert: - De omschrijving van het 'object' is onduidelijk en incorrect: * 4504 is 2x opgenomen; * 4198 c.s. is een restaurant, kennelijk verpacht aan een derde. * 4746 is een lang stuk openbare weg. - In de NvI (17) wordt gesteld dat er geen reden is 'om af te wijken van de huidige ingebruikgeving'. Echter, gezien de objectomschrijving op blz. 2, omvat het gehuurde / in opstal gegevene aanmerkelijk meer dan hetgeen in het kader van de huidige concessie in gebruik is gegeven. - Het gehuurde zal plaatselijk niet bekend zijn als 'Het terrein Holwerd'. De concessieverlener dient dit te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen.	Het RVB zal de vastgoedovereenkomsten zorgvuldig opstellen voorafgaand aan de aanbesteding van de concessies.
535	Markt-consultatie	Ameland: - De omschrijving van het 'object' is onduidelijk en ook incorrect: * Er wordt verouderde nummering gebruikt: 520 is inmiddels 928 en 929 en 521 is inmiddels 867, 907, 908 en 956. Ook de aanduiding E43 bestaat niet meer. - Het object omvat (anders dan in Holwerd) niet de gehele pier, maar wel ook de opstelplaats voor het OV. Is dat de bedoeling? - Perceel 521 is inmiddels (zoals gezegd) o.m. 956. Dat perceel is eigendom van de gemeente Ameland. Is het niettemin onderdeel van het door de Staat verhuurde? - In de NvI (17) wordt gesteld dat er geen reden is 'om af te wijken van de huidige ingebruikgeving'. Echter, gezien de objectomschrijving op blz. 2, omvat het gehuurde / in opstal gegevene aanmerkelijk meer dan hetgeen in het kader van de huidige concessie in gebruik is gegeven. - Het gehuurde zal plaatselijk niet bekend zijn als 'Het terrein Ameland'. De concessieverlener dient dit te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen.	Het RVB zal de vastgoedovereenkomsten zorgvuldig opstellen voorafgaand aan de aanbesteding van de concessies.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
536	Markt-consultatie	Lauwersoog: - De omschrijving van het 'object' is onduidelijk en ook incorrect: * perceel 346 is niet genoemd. Is dat de bedoeling? Is wel onderdeel van huidige concessie. * Voor alle percelen geldt dat deze 'deels' worden verhuurd. Dat lijkt niet juist. - Op andere afvaartlocaties wordt ook water meeverhuurd, hier niet. Is dat de bedoeling? - In de NvI (17) wordt gesteld dat er geen reden is 'om af te wijken van de huidige ingebruikgeving'. Echter, gezien de objectomschrijving op blz. 2, omvat het gehuurde / in opstal gegevene aanmerkelijk meer maar ook minder dan hetgeen in het kader van de huidige concessie in gebruik is gegeven. - Het gehuurde zal plaatselijk niet bekend zijn als 'Het terrein Lauwersoog'. De concessieverlener dient dit te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen.	Het RVB zal de vastgoedovereenkomsten zorgvuldig opstellen voorafgaand aan de aanbesteding van de concessies.
537	Markt-consultatie	Schiermonnikoog: - De omschrijving van het 'object' is onduidelijk en lijkt ook incorrect: * Het gehuurde omvat ook 1043: de locatie van de KNRM; * Er wordt verouderde nummering gebruikt. Nr. 1117 is inmiddels 1150 en 1151; - Het gehuurde omvat de gehele pier, inclusief busstation. Dit lijkt ons inziens niet de bedoeling. - In de NvI (17) wordt gesteld dat er geen reden is 'om af te wijken van de huidige ingebruikgeving'. Echter, gezien de objectomschrijving op blz. 2, omvat het gehuurde / in opstal gegevene aanmerkelijk meer dan hetgeen in het kader van de huidige concessie in gebruik is gegeven. - Het gehuurde zal plaatselijk niet bekend is als 'het terrein Schiermonnikoog'. De concessieverlener dient dit te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlage	Het RVB zal de vastgoedovereenkomsten zorgvuldig opstellen voorafgaand aan de aanbesteding van de concessies.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
538	Markt-consultatie	Onze zienswijze is dat er oppervlaktes worden genoemd die niet juist zijn. De terminals zijn niet enkele honderden hectares groot. De concessieverlener dient dit te corrigeren in exacte oppervlaktes in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen.	Het RVB zal de vastgoedovereenkomsten zorgvuldig opstellen voorafgaand aan de aanbesteding van de concessies.
539	Markt-consultatie	Ons inziens is onduidelijk de zinsnede, 'de oppervlakte wordt bepaald door hetgeen partijen zijn overeengekomen'. Worden daar de oppervlaktes zoals benoemd onder het kopje 'het object' bedoeld? Wat wordt bedoeld met de zinsnede 'deze (de oppervlakte) zal worden bepaald door de uitkomst van de meting zoals die ten gevolge van de notariële vestigingsakte uit de kadastrale stukken zal blijken'? De zin is ons inziens onsamenvattend en overigens gaat het passeren van een notariële akte doorgaans niet gepaard met een meting. De concessieverlener dient deze zinsnedes nader toe te lichten en/of te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen.	Het RVB zal de vastgoedovereenkomsten zorgvuldig opstellen voorafgaand aan de aanbesteding van de concessies.
540	Markt-consultatie	Ons inziens dient de concessieverlener hier op te nemen dat deze bepaling enkel ziet op de thans in het kadaster zichtbare rechten en beperkingen.	Volgens het RVB betreft Artikel 3.3 de kosten voor de vestigingsakte die nodig is om het overeengekomen opstalrecht te vestigen en heeft het geen betrekking op reeds bestaande rechten.
541	Markt-consultatie	Ons inziens is artikel 5 van Bijlage B05.2 een dubbeling van artikel 1 en kan daarmee vervallen. De concessieverlener dient deze zinssnede(s) te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen.	Volgens het RVB heeft Artikel 4 betrekking op het te vestigen opstalrecht, terwijl artikel 2 betrekking heeft op de grond die wordt verhuurd. Omwille van de volledigheid worden beide artikelen gehandhaafd.
542	Markt-consultatie	Onze zienswijze is dat er aan dit artikel een overzicht moet worden toegevoegd met daarin de in het verleden betaalde OZB en de toegekende waarde daarbij aan de opstal / het perceel. Op basis daarvan kan een inschatting gemaakt worden van de eventueel verschuldigde ODB. De concessieverlener dient dit nader toe te lichten en/of te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen.	IenW is op het moment nog bezig met de voorbereidingen voor de overdracht van de terminalgebouwen en de overige productiemiddelen horend bij de veerhavens t.b.v. de nieuwe concessies. In dat kader kan IenW hier geen informatie over delen

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
543	Markt-consultatie	Ons inziens moet het woord 'als terrein' worden verwijderd. Er wordt verwezen naar de vervoersconcessie. Deze is niet (in concept) beschikbaar, zodat het belang/de implicaties van de verwijzing niet kan worden beoordeeld. De concessieverlener dient dit nader toe te lichten en/of te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen	Het RVB zal de vastgoedovereenkomsten zorgvuldig opstellen voorafgaand aan de aanbesteding van de concessies.

544	Markt-consultatie	Er is gekozen voor een huurprijs / retributie gebaseerd op omzet (ook op de schepen) uit horeca-activiteiten en verkoop van souvenirs c.s. Ons inziens is die keuze niet passend en niet wenselijk, ook vanuit het perspectief van de Staat. Inschrijver wijst op het volgende. Doel van de Staat bij de aanbesteding is het voorzien in vervoer van en naar de eilanden (zie ook § 1.5 van het Marktconsultatie document alsmede § 3.1 van de Nota van Uitgangspunten). Doel van de Staat is niet het arrangeren van een voor de Staat door huuropbrengsten winstgevendende exploitatie. De aanbesteding dient dan ook zo te worden ingericht dat het doel (vervoer van en naar de eilanden) wordt gediend. Daarbij past niet introductie van een huurprijs voor productiemiddelen die wordt gebaseerd op horeca-omzet en omzet uit souvenirverkoop. Het vragen van een aan horeca- en souvenir-omzet gerelateerde huurprijs, ook nog eens in combinatie met het verschuiven van onderhoudsverplichtingen naar de concessiehouder, zal direct leiden tot hogere prijzen voor vervoer van en naar de eilanden: de te betalen commerciële huur en de onderhoudskosten moeten immers ergens terugverdiend worden. De voorgestelde huurprijs houdt in een meer dan vertwintigvoudiging (ten opzichte van de over de voorbije periode door de huidige rederij betaalde vergoeding) van de kosten voor terbeschikkingstelling van de havenfaciliteiten, nog exclusief de extra kosten voor onderhoud voor de concessiehouder. De beoogde huurprijs zal dus een merkbaar en significant effect hebben op de prijs van de tickets. De keuze voor een dergelijke commerciële (en daardoor veel hogere) huurprijs is dan ook in strijd met de Nota van Uitgangspunten, die immers benoemd dat betaalbaarheid van de veerdiensten voor de bewoners van de eilanden één van de doelen van de nieuwe concessie is. Ons inziens leidt het gekozen mechanisme (een huurprijs te bepalen aan de hand van horeca- en	Volgens het RVB is de Staat wettelijk verplicht om een marktconforme vergoeding in rekening te brengen. De grondslag hiervoor is de <i>Regeling Beheer Onroerende Zaken Rijk 2024</i>, en niet regelgeving uit de Wet Markt en Overheid (niet van toepassing op deze ingebruikgeving) of staatssteunregels. Omdat de Waddenveren vitale voorzieningen zijn voor passagiers, is gekozen om geen vergoeding in rekening te brengen over de ticketverkoop voor passagiers. Ook is gekozen om niet alle kosten van de Staat door te leggen nu dit onredelijk bezwaarlijk zou zijn voor de reders. Er wordt enkel een vergoeding betaald voor de behaalde omzet buiten ticketverkoop om. Deze staat bij voorbaat niet vast, maar is afhankelijk van de behaalde omzet. Op die manier blijft de vergoeding redelijk.
-----	-------------------	---	---

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
		souveniromzet) tot ongewenste neveneffecten. Immers wordt een prijsprikkel ingebouwd die niets te maken heeft met de kern van de concessie (vervoer van en naar de eilanden).	
545	Markt-consultatie	De formulering 'in de omgeving van het Gehuurde' is ons inziens onwenselijk en geeft aanleiding voor misverstanden. Er is geen reden om daar te behalen omzet mee te rekenen bij de bepaling van de huur. De concessieverlener dient dit te corrigeren in het Programma van Eisen.	Het RVB geeft aan dat deze suggestie niet wordt overgenomen. Het is juist van belang dat de omzet waarover de grondvergoeding wordt berekend samenhangt met het verstrekte vastgoed. Indien een concessiehouder elders in het land diensten uitvoert die geen samenhang hebben met de Concessie of de in gebruik gegeven havens, dan hoeft daar ook geen vergoeding voor te worden betaald aan de Staat.
546	Markt-consultatie	Er wordt verwezen naar de vervoersconcessie. Deze is niet (in concept) beschikbaar, zodat het belang/de implicaties van de verwijzing niet kan worden beoordeeld. Ons inziens is dit punt van belang omdat onduidelijk blijft wat met 'Omzet personenvervoer' wordt bedoeld. Is dit bijvoorbeeld inclusief vervoer van fietsen, vracht en personenauto's? Dit is een opmaat naar gecompliceerde debatten over de bepaling van de omzet die gehanteerd moet worden om de huurprijs te bepalen, als gewerkt wordt met een percentage van de omzet.	Met personenvervoer wordt tevens bedoeld het vervoer van motorrijtuigen waarmee personen zich verplaatsen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
547	Markt-consultatie	Ons inziens kan de vrachtvervoerder ook gebruik maken van de voorzieningen op het haventerrein. Blijft de concessiehouder voor het personenvervoer dan wel verantwoordelijk voor alle onderhoud en voor alle herstel van schade? Dat zou onjuist zijn. Voorts: gaat die vrachtvervoerder dan ook (op gelijke wijze bepaalde) huur betalen? Als nee, wat is daarvan de rechtvaardiging? De concessieverlener dient dit nader toe te lichten en/of te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen.	Het RVB geeft aan dat de verantwoordelijkheid voor onderhoud is geregeld in de overeenkomst en de Concessie en niet zal wijzigen indien derden aanmeren. Het herstel van eventuele schade door een derde gaat via het wettelijk regime rondom aansprakelijkheid. Hier heeft de Staat geen rol in, tenzij het schade betreft aan zaken waarvoor de Staat verantwoordelijk is. De Staat werkt aan een systeem dat derden ook betalen voor het aanleggen op de aanleginrichtingen. Dit bestaat nog niet. De Concessiehouders betalen volgens een ander regime omdat de concessiehouders met de komende concessie een exclusief recht krijgen van de Staat voor het uitvoeren van het personenvervoer tussen de Waddeneilanden en het vasteland. Dit geldt niet voor eventuele derden die aanleggen.
548	Markt-consultatie	Ons inziens brengt deze bepaling in combinatie met art. 11 AV met zich mee 1.) dat eventuele bodemverontreiniging (daar is geen onderzoek naar gedaan) wordt vermoed te zijn ontstaan door tekortschieten door Inschrijver en 2.) dat Inschrijver aansprakelijk is voor kosten van sanering. Bijvoorbeeld het bijtanken van de schepen heeft in het verleden wellicht bodemverontreiniging veroorzaakt. Dit zou in de toekomst tot een onwenselijke situatie kunnen leiden in geval de rederij aansprakelijk kan worden gesteld voor bodemverontreiniging die (veel) eerder heeft plaatsgevonden. Ons inziens dient de concessieverlener voor aanvang van de concessie een bodemonderzoek te doen om te bepalen of sprake is bodemverontreiniging. De concessieverlener dient dit nader toe te lichten en/of te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen.	Het RVB geeft aan dat het de concessiehouder vrij staat om zelf een onderzoek te laten doen naar de bodemverontreiniging bij aanvang van de Concessie, met het oog om een nulmeting te hebben.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
549	Markt-consultatie	Het is ons inziens onvoldoende duidelijk wat er van de concessiehouder wordt verwacht qua onderhoud. De verdeling lijkt te zijn: alle onderhoud is voor de concessiehouder, renovatie en 'grote vervangingen' zijn voor de Staat. Het is echter onduidelijk wanneer sprake is van 'grote vervangingen' of van 'simpele vervangingen' (zoals genoemd in bijlage 4). Het heeft de voorkeur om de omschrijving van de onderhoudsverplichtingen op te nemen in één document en niet (zoals nu het geval) in artikel 15.1 en daarnaast in bijlage 4. De concessieverlener dient dit nader toe te lichten en/of te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen.	Het eerstelijns beheer en onderhoud van de productiemiddelen dat in de huidige praktijk wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat, blijft toch bij Rijkswaterstaat liggen. Dit wijkt af van de eerdere opzet in het Ontwerp-PvE. Uit afstemming met RWS is gebleken dat het beleggen van deze verantwoordelijkheid bij de concessiehouder in de praktijk onnodig complex zou zijn, aangezien RWS eindverantwoordelijk blijft voor de kwaliteit van het beheer en onderhoud. Het PvE en de vastgoedovereenkomsten zijn hierop aangepast.
550	Markt-consultatie	Ons inziens is onduidelijk op basis van welke criteria de Staat het onderhoudsplan zal goed of afkeuren? Het is tegenstrijdig om de concessiehouder geheel verantwoordelijk te maken voor het terrein / de installaties maar tegelijk de wijze van onderhoud aan goedkeuring van de concessieverlener onderhevig te maken. De concessieverlener dient dit nader toe te lichten en/of te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen	Het eerstelijns beheer en onderhoud van de productiemiddelen dat in de huidige praktijk wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat, blijft toch bij Rijkswaterstaat liggen. Dit wijkt af van de eerdere opzet in het Ontwerp-PvE. Uit afstemming met RWS is gebleken dat het beleggen van deze verantwoordelijkheid bij de concessiehouder in de praktijk onnodig complex zou zijn, aangezien RWS eindverantwoordelijk blijft voor de kwaliteit van het beheer en onderhoud. Het PvE en de vastgoedovereenkomsten zijn hierop aangepast.
551	Markt-consultatie	De in art. 15.3 genoemde documenten zijn nog niet beschikbaar zijn. Ons inziens moet het uitgangspunt zijn dat alle installaties in goede staat en geheel up-to-date onderhouden ter beschikking zullen worden gesteld. De concessieverlener dient dit nader toe te lichten en/of te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen.	Het eerstelijns beheer en onderhoud van de productiemiddelen dat in de huidige praktijk wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat, blijft toch bij Rijkswaterstaat liggen. Dit wijkt af van de eerdere opzet in het Ontwerp-PvE. Uit afstemming met RWS is gebleken dat het beleggen van deze verantwoordelijkheid bij de concessiehouder in de praktijk onnodig complex zou zijn, aangezien RWS eindverantwoordelijk blijft voor de kwaliteit van het beheer en onderhoud. Het PvE en de vastgoedovereenkomsten zijn hierop aangepast.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
552	Markt-consultatie	Er wordt verwezen naar de vervoersconcessie. Deze is niet (in concept) beschikbaar, zodat het belang/de implicaties van de verwijzing niet kan worden beoordeeld. De concessieverlener dient dit te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen.	Het concessiebesluit wordt met het PvE meegestuurd aan de Tweede Kamer.
553	Markt-consultatie	Eventueel zullen derde partijen (vrachtvervoerders) ook gebruik maken van de voorzieningen. Hoe verhoudt zich dat tot de afspraken met de concessiehouder van het personenvervoer, bijvoorbeeld voor wat betreft schade aan de installaties, veroorzaakte vervuiling, kosten voor onderhoud etc.? Draagt de vrachtvervoerder daaraan ook bij? Zo nee, wat is daarvan dan de rechtvaardiging? Ons inziens staat dit (nog) niet duidelijk omschreven. De concessieverlener dient dit nader toe te lichten en/of te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen.	Het RVB geeft aan dat de verantwoordelijkheid voor onderhoud geregeld is in de overeenkomst en de Concessie en niet zal wijzigen indien derden aanmeren. Het herstel van eventuele schade door een derde gaat via het wettelijk regime rondom aansprakelijkheid. Hier heeft de Staat geen rol in, tenzij het schade betreft aan zaken waarvoor de Staat verantwoordelijk is. De Staat werkt aan een systeem dat derden ook betalen voor het aanleggen op de aanleginrichtingen. Dit bestaat nog niet. De Concessiehouders betalen volgens een ander regime omdat de concessiehouders met de komende concessie een exclusief recht krijgen van de Staat voor het uitvoeren van het personenvervoer tussen de Waddeneilanden en het vasteland. Dit geldt niet voor eventuele derden die aanleggen.
554	Markt-consultatie	Onze zienswijze is dat het verbod op ingebruikgave aan een derde moet worden geschrapt, zodat het verzorgen van horeca c.s. uitbesteed kan worden. De formulering 'in de omgeving van het Gehuurde' is onwenselijk en kan aanleiding geven voor misverstanden. Immers Inschrijver heeft eigendommen in de directe omgeving van de te verhuren / in opstal uit te geven zaken. Het is niet billijk om Inschrijver te verbieden die onroerende zaken te verhuren etc. De laatste zin van deze bepaling suggereert dat twee sets algemene voorwaarden van toepassing zijn. Dat is kennelijk niet de bedoeling (zie art. 1 en 21). De concessieverlener dient dit te corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen	Volgens het RVB is artikel 20 geen algeheel verbod op ingebruikgevingen, maar vereist voorafgaande toestemming van de Staat voor ingebruikgevingen aan derden. Zo behoudt de Staat overzicht op de gebruikers van het eigen vastgoed. Deze toestemming zal de Staat niet op onredelijke gronden onthouden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
555	Markt-consultatie	Graag de in art. 15.3 genoemde documenten ook als bijlagen opnemen of anders als bijlage bij het Proces Verbaal van oplevering (zie ook artikel 14 nader te noemen 'opnamerapport'). De concessieverlener dient ditte corrigeren in het Programma van Eisen en de onderliggende bijlagen.	Het RVB geeft aan dat deze z.s.m. ter beschikking worden gesteld.
556	Markt-consultatie	NB: de algemene voorwaarden zijn in algemene termen erg verhuurder-vriendelijk. Zie bv. art. 5.1, art. 5.6, art. 11.1.	Het RVB geeft aan dat dit klopt.
557	Markt-consultatie	Deze bepaling kan aanleiding geven voor misverstanden. Het zal niet de bedoeling zijn om te bepalen dat de opstallen (terminals) bij einde van de huur/opstalrecht verwijderd moeten worden, maar de bepaling kan wel zo gelezen worden.	Het RVB geeft aan dat dit niet klopt en dat de bepaling uitlegt dat opstallen verwijderd moeten zijn tenzij anders overeengekomen met de Staat. De Staat en concessiehouder zullen richting einde looptijd dus overeen moeten komen welke opstallen gehandhaafd mogen blijven.
558	Markt-consultatie	Deze bepaling is minder begrijpelijk. Om wat voor aanwijzingen gaat het? De rechthebbende moet de overeenkomst nakomen, uiteraard. Wat is (naast de aanspraak daarop) nog de rol / inhoud van 'aanwijzingen'?	Volgens het RVB is dit afhankelijk van de aard van de niet-naleving van de Concessiehouder. Indien het bijvoorbeeld een betalingsachterstand betreft, kan de Staat aanwijzingen geven over de wijze van betaling (termijnen, methode etc.).
559	Markt-consultatie	Het is onwenselijk en onredelijk dat iedere tekortkoming zonder meer en zonder ingebrekestelling leidt tot verzuim. Dit maakt dat iedere tekortkoming in beginsel en zonder nadere waarschuwing kan leiden tot boetes en ontbinding	Het RVB geeft aan dat de Algemene Voorwaarden zorgvuldig zijn opgesteld. Deze overeenkomst wordt aangegaan met een professionele partij, die de inhoud van de overeenkomst dient te kennen en naleven.
560	Markt-consultatie	De rapportage benoemt zelf op meerdere plaatsen dat het maken van een realistische inschatting in casu om meerdere redenen (geen vergelijking met andere 'objecten' mogelijk, gebrek aan data, uitzonderlijke (monopolistische situatie)) niet goed mogelijk is, en dat de uitkomst van de taxatie in hoge mate onzeker is. Dat is een terechte constatering die de bruikbaarheid van de taxatie sterkt beperkt.	Het RVB neemt kennis van deze opmerking.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
561	Markt-consultatie	De kern van de rapportage zit (voor wat betreft de Waddenveren Oost) in § 6.2. Dit deel van de rapportage is in belangrijke mate gestoeld op enkele (aanvechtbare) aannames. Dit zal hierna worden toegelicht	Het RVB neemt kennis van deze opmerking.

562	Markt-consultatie	NB: de inhoud van deze vraag bevat vertrouwelijke informatie die niet verder gedeeld dan wel openbaar mag worden gemaakt. Inschatting omzetniveau ondeugdelijk: het omzetniveau per passagier is geschat. Er is gekeken naar de in 2022 door TESO gerealiseerde omzet: € 1,00 / passagier. Ook is gekeken naar de in 2022 op de veerdiensten van/naar Vlieland en Terschelling (VVT) gerealiseerde omzet: € 7,86 / passagier. De horeca-omzet van TESO wordt minder vergelijkbaar geacht omdat de vaartijd van die veerdienst beperkt is en er dus minder gelegenheid om gebruik te maken van horeca. Er is daarom met name gekeken naar de omzet op de VVT. De taxatie gaat vervolgens zonder nadere onderbouwing uit van € 6,25 / passagier (€ 6,-- over 2022) op de veerdiensten van/naar Ameland en Schiermonnikoog (VAS). Dit is een voor de uitkomst van de rapportage cruciale aanname. H-T: 120 minuten, H-V: 95 minuten, H-A: 50 minuten en L-S: 45 minuten. Als echter de reële vaartijden worden betrokken (Gemiddelde vaartijd VVT: 107,5 minuten. € 7,86/107,5 = € 0,07 / minuut. Gemiddelde vaartijd VAS: 47,5 minuten. € 6,--/47,5 = € 0,13 / minuut), dan houdt deze inschatting in dat er op de VAS per passagier per minuut bijna twee keer zoveel wordt omgezet als op de VVT. Dat is een zeer aanvechtbare aanname, zeker als tegelijk wordt erkend dat de vaartijd een relevante factor is. Het feit dat de kern van de taxatie een aanvechtbare aanname vormt, maakt dat de taxatie niet goed bruikbaar is. Nota bene: navraag bij de partijen die de horeca op de VAS verzorgen leert dat het ingeschatte omzetniveau inderdaad ruimschoots te hoog is. De werkelijk behaalde omzet ligt zo'n 40% lager. Ook is het niveau van de kosten in werkelijkheid relevant hoger dan waar de taxatie van VDW vanuit gaat. VDW rekent met ongeveer 47% personeels- en overige kosten. In werkelijkheid bedragen deze kosten ca. 65%, aldus nog steeds de partijen die de horeca verzorgen. De taxatie is	Het RVB neemt deze vraag op met de taxateur.
-----	-------------------	---	--

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
		niet alleen in theorie, maar ook in werkelijkheid niet realistisch en niet bruikbaar.	
563	Markt-consultatie	De opsomming van kadastrale percelen is niet conform de conceptovereenkomst, niet conform het huidige gebruik en overigens onjuist / verouderd, conform hetgeen hierboven werd aangegeven.	Het RVB zal de vastgoedovereenkomsten zorgvuldig opstellen voorafgaand aan de aanbesteding van de concessies.
564	Markt-consultatie	In de eerste alinea van blz. 72 wordt een percentage van 10,67% genoemd. In de bijbehorende voetnoot (nr. 2) wordt een ander percentage (10,4%) uitgelegd op basis van andere uitgangspunten qua afschrijftermijnen.	Het RVB neemt deze vraag op met de taxateur teneinde het rapport nader te motiveren.
565	Markt-consultatie	In de derde alinea (4de regel) van blz. 72 wordt (kennelijk ter uitleg van het gehanteerde rentepercentage) verwezen naar een niet-bestaande voetnoot 1. Er is wel een voetnootnr. 1, maar die gaat ergens anders over.	Het RVB neemt deze vraag op met de taxateur teneinde het rapport nader te motiveren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
566	Markt-consultatie	Verdisconteerde kosten en toedeling daarvan niet inzichtelijk: Er is op blz. 72 een exploitatieprognose opgenomen. De daarin opgenomen post 'Omzet' is gebaseerd op de hierboven reeds besproken en betwiste aanname dat iedere passagier € 6,25 zal uitgeven. De daarin opgenomen post 'Overige Kosten' wordt blijkens § 7 (blz. 77 e.v.) gevormd door een inschatting op basis van 'HorecaDNA'. Terzake deze post is in de rapportage niets gespecificeerd of geconcretiseerd. Dat is problematisch, ten eerste omdat aldus onduidelijk is om welke kosten het hier gaat. En ten tweede omdat bij het inschatten en begroten van deze post onvermijdelijk vragen opkomen naar toedeling van kosten: moeten gemaakte kosten worden toegedeeld aan (de omzet uit ticketverkoop ten behoeve van) personenvervoer, of moeten de kosten worden toegedeeld aan de hier getaxeerde horeca activiteiten / overige commerciële activiteiten? Nu niets is gespecificeerd, is geheel onduidelijk hoe hiermee is om gegaan. Ook is onduidelijk of de kosten die gemoeid zullen zijn met overname van productiemiddelen van de voorgaande concessiehouder zijn verdisconteerd.	Het RVB neemt deze vraag op met de taxateur teneinde het rapport nader te motiveren.
567	Markt-consultatie	Uitgangspunten 'yield' ondeugdelijk. De berekening hanteert op blz. 73 het begrip 'yield'. In de bij de rapportage behorende 'Definitielijst Begrippen' (bijlage 10) is dit begrip niet opgenomen. Wel is op blz. 74 een toelichting opgenomen. De yield wordt blijkens die toelichting verkregen door het op 7,5% becijferde NAR (netto aanvangsrendement) te vermenigvuldigen met een factor 1,125, welke wordt gevormd door veronderstelde exploitatielasten (geschat op 12,5%). Ten eerste bevreemdt deze methodiek. De NAR gaat er van uit dat de exploitatielasten reeds zijn verdisconteerd. Het lijkt dan niet juist om die exploitatielasten alsnog in de berekening te brengen	Het RVB neemt deze vraag op met de taxateur teneinde het rapport nader te motiveren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
568	Markt-consultatie	Blijkens de Definitielijst Begrippen (bijlage 10) bestaan de exploitatielasten uit o.m. OZB, heffingen, verzekeringen en onderhoudskosten. Uit de concept-huur- en opstalovereenkomst volgt echter dat deze kosten in zeer overwegende mate ten laste van de concessiehouder zullen komen. Nu gewerkt wordt met een recht van opstal, zullen lasten als OZB, heffingen en verzekeringen voor rekening van de concessiehouder zijn. Ook het onderhoud komt in overwegende mate voor rekening van de concessiehouder, aldus art. 15 en bijlage 4 van de conceptovereenkomst. Het is zo beschouwd onjuist om bij de taxatie als uitgangspunt te nemen dat deze lasten voor rekening van de Staat zullen komen. Uit de rapportage volgt dat de taxateur geen kennis heeft genomen van de concept-huur- en opstalovereenkomsten (zie de opsomming op blz. 8). Dat bevestigt dat de taxatie is gedaan zonder de voorgenomen toedeling van 'exploitatielasten' (namelijk aan de concessiehouder) te verdisconteren. Dit maakt de uitkomst van de rapportage ongeschikt	Het RVB geeft aan dat de meegenomen exploitatielasten zijn opgenomen in bijlage II van de taxatie. Deze hebben ook betrekking op OZB, heffingen en verzekeringen.

9. Tarieven, betaling en reservering

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
569	Advies-brieven	Kortingskaartjes voor Harlingers: Dit onderwerp is tijdens de terugkoppeling van 11 juli 2024 uitgebreid aan bod geweest. Daarin is duidelijk aangegeven dat uw ministerie alleen korting wil voorschrijven aan bewoners van de eilanden en frequente reizigers. Dat vinden wij spijtig en onverstandig. Verder is het een zaak aan concessiehouder en decentrale overheden om eventueel een nieuw reisproduct te introduceren (zie 9.1.15).	Het PvE borgt dat voor eilandbewoners gereduceerde tarieven en schrijft een korting voor frequente reizigers voor. Daar is naar aanleiding van de consultatie groeps-korting bij gekomen. Het is financieel niet haalbaar om in aanvulling daarop gereduceerde tarieven voor niet-eilandbewoners in het PvE vast te leggen.
570	Advies-brieven	In de NvU was opgenomen dat er de wens was om het reserveringssysteem van de veertickets te koppelen aan die van parkeertickets om zo de reiziger verder te ontzorgen. Dit zien we helaas in het PvE op geen enkele wijze terug. Wij zouden toch graag zien dat er in hoofdstuk 9.3 in ieder geval waar mogelijk zoveel mogelijk samengewerkt wordt qua reserveren.	Parkeren staat in juridische zin los van het passagiersvervoer en valt daarmee niet onder de scope van de concessies. Deze wens kan niet worden overgenomen.
571	Advies-brieven	Tarieven 9.1 Hoe ziet de concessieverlener de verdeling in redelijkheid tussen toerist en eilandbewoner (het kortingstarief)? Of wordt dit in zijn geheel bij de concessiehouder gelaten? Voor de eilandbewoners is dit relevant, zij zijn captive-reizigers. Voor hen zijn de opties beperkt, je gaat met de boot of je blijft thuis. Er is geen alternatief vervoer, ook niet als je met vakantie gaat, je reist altijd met de boot en dan pas verder, of je blijft thuis.	Als het gaat om de hoogte van de tarieven heeft IenW de verdeling tussen eilandbewoners en bezoekers vastgelegd in het overzicht met beschermde reisrechten. De daarin opgenomen tarieven vormen de basis voor de nieuwe concessieperiode. Het uitgangspunt daarbij is dat de eilandbewoners bij de start van de nieuwe concessieperiode kunnen rekenen op de gereduceerde tarieven die zij nu ook kennen.
572	Advies-brieven	9.1.4 Waarom een hogere prijs toestaan voor een enkele reis? Er is geen echte economische reden (verbruik van middelen) om een hogere prijs voor een enkele reis te rechtvaardigen.	Het percentage van 60% is ontleend aan de huidige absolute tariefhoogten die de bestaande concessiehouders voor een enkele reis hanteren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
573	Advies-brieven	9.1.6 Wat is handbagage? Een (rol) koffer zal iedere toerist per persoon meenemen (een eilander die zonder auto op vakantie gaat overigens ook). Deze bewoording laat ruimte over voor het in rekening brengen van bagage zoals dat tegenwoordig ook in vliegtuigen wordt gedaan met ruimbagage. Hoe voorkom je dat mensen koffers gaan stapelen in kinderwagens en/of buggy's omdat die uitgezonderd zijn? De regels rond bagage zijn nog niet voldoende gedefinieerd. Als het de wens is om beperkingen aan de bagage te stellen, dient dat goed geformuleerd te worden (bijvoorbeeld tot 30kg per persoon zonder kosten, en anders transportkosten)	IenW vindt dat eis 9.1.6 op het gebied van bagage duidelijk afbakt waar de rederij geen extra tarief voor in rekening mag brengen.
574	Advies-brieven	Betaalwijzen 9.2.1 en 9.2.2 In 9.1 is juist een tarieven structuur geïnitieerd die niet vergelijkbaar is met OV-reizen. Er is ook juist besloten dat de veerdiensten niet als openbaar vervoer worden gezien. In dat opzicht zijn 9.2.1 en 9.2.2 niet verenigbaar met wat in 9.1 is bepaald.	IenW deelt dat de tarievenstructuur voor de Friese Waddenveren niet één op één vergelijkbaar is met die van het reguliere openbaar vervoer. In reactie op de consultatie is eis 9.2.2 komen te vervallen. Voor de Friese Waddenveren kan de bestaande wijze van betalen behouden blijven.
575	Advies-brieven	9.2.3 Welke betaalmiddelen worden bij een fysiek serviceloket als wenselijk gezien, en wordt een ticketautomaat als fysiek serviceloket gezien?	IenW schrijft in het PvE niet in detail voor hoe betalingen dienen plaats dient te vinden en hoe het serviceloket dient te worden ingericht. Dat zijn operationele afwegingen van de concessiehouder.
576	Advies-brieven	Reservering en annulering 9.3.2 Tekstueel: "mogelijkheid om kosteloos een zitplaats te reserveren". Misschien duidelijker formuleren dat de reservering kosteloos is en niet de zitplaats.	In reactie op de consultatie zijn de paragrafen 9.2 en 9.3 samengevoegd. Daarin is deze suggestie meegenomen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
577	Advies-brieven	9.3.3 Een maand van tevoren annuleren? Dat is wel een extreem lange periode. Zeker voor eilandbewoners lijkt ons dat niet werkbaar. Natuurlijk kunnen we dan tot een uur van tevoren wijzigen naar twee maanden en dan alsnog annuleren, maar dat kan niet de bedoeling zijn. Juist door de schaarste aan mogelijkheden zal een eilander genoodzaakt zijn om een voorlopige reservering te doen als hij in het hoogseizoen iets wil/moet.	De bepalingen over betalen, reserveren, wijzigen en annuleren zijn in het PvE verduidelijkt. De annuleringstermijn van een maand is gehandhaafd om te voorkomen dan er te veel plekken gereserveerd worden waar later geen gebruik van wordt gemaakt. Dat is vervelend voor de concessiehouder en voor reiziger die wel mee willen. Het staat de concessiehouder uiteraard vrij om een kortere annuleringstermijn voor de afvaart te hanteren.
578	Advies-brieven	9.3.4 'De Concessiehouder zorgt dat Eilandbewoners via het reserveringssysteem één van de gegarandeerde autoplekken voor Eilandbewoners, zoals bedoeld in eis 2.1.8, kunnen reserveren'. Echt waar? Op die twee plekken moet dus een heel reserveringssysteem worden aangepast? En als er dan 2 maanden tevoren 4 eilanders hebben gereserveerd, zijn die plekken weg? Zie ook 2.1.8: blijkbaar heeft men getracht hier iets te doen om eilanders tegemoet te komen, zonder daar ook realistisch naar te kijken.	In reactie op de consultatie heeft IenW deze passage in de toelichting op paragraaf 9.3 van het ontwerp-PvE weggehaald. De bepalingen over gereserveerde plekken voor eilandbewoners komen (alleen) in eis 2.1.8 aan bod.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
579	Advies-brieven	Tarief en definitie sneldienst Bij een driehoeksafvaart, dus vanaf Vlieland, via Terschelling naar Harlingen, wordt door de huidige rederij een sneldienst ingezet. Vanwege de extra stop op Terschelling is de totale reistijd vanaf Vlieland naar Harlingen gelijk aan de reistijd met de reguliere boot wanneer Terschelling wordt overgeslagen. Voor de eilanders geldt daarom geen sneldiensttoeslag. Er wordt weliswaar met een sneldienst gevaren, maar er is voor de reizigers geen tijdswinst. Ook voor niet- eilanders zou moeten gelden dat er geen toeslag op het tarief wordt berekend bij een driehoeksafvaart. Neem in het PvE op dat een toeslag op het reguliere tarief alleen gerechtvaardigd is als er voor de reizigers significante tijdswinst wordt behaald. Een sneldienst met een omweg laten varen telt niet als een snelle overtocht.	IenW ziet voor deze aanvullende bepaling geen toegevoegde waarde. Als reizigers met de sneldienst geen significante tijdswinst boeken ten opzichte van de reguliere veerdienst, is de reguliere veerdienst (waar de sneldiensttoeslag uiteraard niet geldt) een logisch alternatief.
580	Advies-brieven	Tarief extra afvaart Neem als eis in het PvE op dat bij de inzet van een extra schip hetzelfde tarief van toepassing is als op de dienst waarop de extra afvaart betrekking heeft. In de huidige situatie wordt als extra schip vaak een sneldienst ingezet. Passagiers die niet met de eerste afvaart mee kunnen worden dan ineens gedwongen een toeslag te betalen omdat het tweede schip een sneldienst is. Dat is niet de keuze van de reiziger, maar de keuze van de rederij. Een hoger tarief voor de inzet van een extra afvaart lijkt ons niet rechtvaardig. (Als de snelboot meer dan 4 weken voor de afvaart in het dienstrooster staat mag er wel een toeslag zijn).	IenW heeft in eis 2.1.13 toegevoegd dat het de concessiehouder is toegestaan om in plaats van een extra afvaart van een reguliere dienst een of meer extra afvaarten van een sneldienst te bieden wanneer de noodzaak tot het bieden van een extra afvaart uitsluitend wordt ingegeven door het te verwachten aantal over te zetten reizigers en niet door het te verwachten aantal over te zetten motorrijtuigen. Dit biedt rederijen de vrijheid om de vervoervraag optimaal te bedienen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
581	Advies-brieven	9.1.4 'De Concessiehouder hanteert voor een enkele reis een tarief dat maximaal 60% bedraagt van het retourtarief'. Het is in onze optiek niet logisch om een enkele reis duurder te laten zijn dan 50% van het retourticket. Hoe werkt dit door in de eilander tarieven? De eilanders werken met passen, dat zijn in principe enkele reizen. Hoe gaat dat in de praktijk werken bij een 60% retourtarief voor een enkele reis?	Het percentage van 60% is ontleend aan de huidige absolute tariefhoogten die de bestaande concessiehouders voor een enkele reis hanteren.
582	Advies-brieven	9.3 Het reserveringssysteem moet eilanders de mogelijk bieden om een familie- account te hebben	IenW schrijft niet in detail voor hoe het reserveringssysteem ingericht moet worden. Dat zijn operationele afwegingen voor de concessiehouder.
583	Advies-brieven	9.3.3 'De Concessiehouder biedt Reizigers de mogelijkheid hun reservering kosteloos te wijzigingen tot minimaal een uur voor vertrek en kosteloos te annuleren tot minimaal een maand van tevoren'. Geldt dit ook voor eilanders? Nu geldt dat annuleren voor eilanders altijd kosteloos is en wijzigen kan tot vlak voor de afvaart. Het CWW is bang dat de eis zoals die nu geformuleerd is het boekingssysteem onnodig complex maakt	De bepalingen over betalen, reserveren, wijzigen en annuleren zijn in het PvE verduidelijkt. De annuleringstermijn van een maand is gehandhaafd om te voorkomen dan er te veel plekken gereserveerd worden waar later geen gebruik van wordt gemaakt. Dat is vervelend voor de concessiehouder en voor reiziger die wel mee willen. Het staat de concessiehouder uiteraard vrij om een kortere annuleringstermijn voor de afvaart te hanteren.
584	Advies-brieven	Wij vragen u het volgende: - Bijlage 11 aan te passen aan de actueel geldende tarieven.	De tarieven van 2025 zijn in bijlage B9 opgenomen
585	Advies-brieven	Wij vragen u het volgende: - De korting voor eilanders duidelijk vast te leggen.	De gereduceerde tarieven voor eilandbewoners zijn in het overzicht met beschermde reisrechten (Bijlage B9) opgenomen.
586	Advies-brieven	Wij vragen u het volgende: Het eilander tarief voor studerende kinderen van eilanders niet te beëindigen vanaf het 21e jaar, maar vanaf het eind van de studietijd	IenW begrijpt deze wens en heeft in de definitie van 'eilandbewoner' de leeftijd van 21 jaar verruimd naar het moment van afstuderen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
587	Advies-brieven	Wij vragen u het volgende: Wij willen graag de mogelijkheid geborgd zien dat in de toekomst de volledige toeristenbelasting, dus niet alleen de eerste dag, via een koppeling met het boekingssysteem van de concessiehouder geïnd gaat worden. De nadere uitwerking kan dan in overleg tussen gemeente en concessiehouder plaatsvinden. Wij verzoeken u dit in het PvE op te nemen, zodat de vervoerder verplicht kan worden om mee te werken aan de inning van de toeristenbelasting.	IenW acht deze verplichting in het PvE niet uitvoerbaar. De concessiehouder zou dan voor iedere reiziger op persoonsniveau moeten bijhouden hoe lang deze op het eiland verblijft. Dit zou een grote verzwarende administratieve lasten voor de concessiehouder met zich meebrengen. Vanzelfsprekend kan dit gesprek tussen de gemeenten en de concessiehouder wel op initiatief van de gemeenten plaatsvinden.
588	Advies-brieven	Wij vragen u het volgende: Een eis op te nemen dat de concessiehouder spreiding van auto's en vracht kan stimuleren door een 'daltarief' te hanteren voor de rustige afvaarten, zoals nu al gebeurt bij concessie West.	De concessiehouder kan ook zonder een PvE-verplichting lagere tarieven op rustige afvaarten hanteren, om daarmee reizigers en voertuigen te spreiden.
589	Advies-brieven	De Concessieverlener stelt jaarlijks de maximale tariefverhoging vast op basis van een samengestelde index die is gebaseerd op de meest recente Macro Economische Verkenningen (MEV) en Centraal Economisch Plan (CEP) van het Centraal Planbureau en gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Welke index komt waar vandaan?	In reactie op de consultatie heeft IenW in eis 9.1.8 verduidelijkt welke bron gebruikt wordt voor de onderdelen van de jaarlijkse tariefstijging. Voor alle drie de onderdelen worden nu de meest recente gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek gebruikt.
590	Advies-brieven	Welke sector wordt bedoeld in "- 65% stijging loonkosten sector?	In reactie op de consultatie heeft IenW in eis 9.1.8 verduidelijkt welke bron gebruikt wordt voor de onderdelen van de jaarlijkse tariefstijging. Voor alle drie de onderdelen worden nu de meest recente gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek gebruikt.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
591	Advies-brieven	9.1.9: U noemt de mogelijkheid om de index te herzien bij de Mid-Term Review of bij de overgang naar elektrisch varen. Waarom bij die twee gelegenheden? Hoe betreft u de eilandbesturen bij die besluiten? En binnen welke marges kan de index dan worden herzien? Een overgang naar elektrisch varen mag naar ons oordeel niet leiden tot een duurder bootkaartje.	IenW noemt deze twee ontwikkelingen, omdat de midterm review het gebruikelijke moment is om het geheel aan concessieafspraken te evalueren (waaronder de tariefbepalingen) en de overgang naar elektrisch varen gevolgen kan hebben voor de kostenstructuur van de concessiehouder. Als deze herzieningen leiden tot een concessiewijziging, wordt daarvoor de gebruikelijke procedure in acht genomen. Het is niet mogelijk op voorhand marges vast te leggen voor herziening van de index. Overigens is de verwachting de kosten voor batterij-elektrisch varen inclusief het ombouwen of aanschaffen van batterij-elektrische schepen niet duurder of zelfs goedkoper is dan varen op HVO-diesel.
592	Advies-brieven	9.1.12: De Concessiehouder informeert Reizigers ten minste één maand vóór de ingangsdatum van de tariefwijziging via Relevante Communicatiekanalen. " Hoe om te gaan met mensen die dan al geboekt hebben. Het moet mogelijk zijn dat mensen meer dan een maand van tevoren boeken. Wij gaan ervanuit dat mensen die al geboekt hebben, niet extra hoeven te betalen bij een tariefswijziging. Wij vragen u de tekst aan te passen	In de plancycclus is reeds opgenomen dat de jaarlijkse tariefverhoging ingaat met ingang van het nieuwe concessiejaar. In de regel worden reserveringen open gesteld tot en met het einde van het oude concessiejaar en zodra de nieuwe tariefhoogten bekend zijn, worden de reserveringen open gesteld voor het nieuwe concessiejaar. Overigens is deze bepaling afkomstig uit de bestaande concessies.
593	Advies-brieven	9.1.13: "De Concessiehouder publiceert jaarlijks een duidelijk en gemakkelijk vindbaar totaaloverzicht van alle tarieven op zijn website. De Concessiehouder zorgt ervoor dat de tarieven voor Eilandbewoners ook zichtbaar zijn voor de Concessieverlener ". Deze zichtbaarheid zou niet alleen voor de concessieverlener, maar ook voor de eilanders moeten gelden	Deze wens is in paragraaf 9.1 van het PvE overgenomen.
594	Advies-brieven	9.1.14: ". Op basis van deze impactanalyse treden de Concessiehouder en de Concessieverlener in overleg over onder andere de productvoorwaarden, de uitvoerbaarheid en of het passend is bij het bestaande portfolio van Reisproducten ". Hierbij moet ook advies gevraagd worden aan de decentrale overheden	De wijze waarop de concessiehouder samen dient te werken met de decentrale overheden is uitgewerkt in hoofdstuk 14 van het PvE.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
595	Advies-brieven	Voor Ameland: Op dit moment is het niet mogelijk om eerder te reserveren dan in januari. Bezoekers plannen hun vakantie vaak lang van tevoren. Het moet mogelijk zijn om vanaf juni het jaar voorafgaand te reserveren op de veerdienst.	Dit is in de huidige praktijk in de regel niet mogelijk, omdat de tarieven voor het nieuwe concessiejaar nog niet bekend zijn. Zodra de tarieven voor het nieuwe concessiejaar bekend zijn, kunnen de reserveringen voor het nieuwe concessiejaar worden open gezet.
596	Advies-brieven	9 Tarieven, betaling en reservering In de eisen 9.1.2 en 9.1.3 worden een aantal huidige producten en tarieven, zogenaamde beschermde reisrechten, voorgeschreven. Alternatieve reisrechten mogen alleen worden opgenomen na overleg met do's en co's en na instemming van de concessieverlener. Op de beschermde reisrechten mag jaarlijks een maximale indexering worden toegepast overeenkomstig eis 9.1.8 (gebaseerd op een samengestelde index van recente prijsontwikkelingen op het gebied van loon, consumptie en materieel, brandstof). Wij zijn van mening dat hiermee onvoldoende is geborgd dat de huidige producten en tarieven niet verder stijgen dan de jaarlijkse tarievenindex. Toekomstige concessiehouders kunnen zich genoodzaakt voelen om tarieven te verhogen, naar aanleiding van bijvoorbeeld kosten in verband met de verduurzaming. Bezwaren van do's en co's kunnen dit niet voorkomen, aangezien er alleen instemming van de concessieverlener is vereist. Recentelijk is dit nog aan de orde geweest bij een (tijdelijke) brandstoftoeslag. De staatssecretaris heeft aangegeven dat de tarieven niet zullen worden verhoogd naar aanleiding van hogere kosten als gevolg van de verduurzaming.	De concessiehouder kan de tarieven niet op eigen initiatief meer verhogen dan op grond van eis 9.1.8 is toegestaan. IenW hecht aan een betaalbare overtocht en borgt dat de tarieven jaarlijks niet meer kunnen stijgen dan vanuit de concessie is bepaald.
597	Openbare consultatie	Een speciaal tarief voor frequente niet-toeristen zou zeer welkom zijn.	Eis 9.1.5 in het PvE voorziet reeds in de verplichting dat de concessiehouder korting voor frequente reizigers moet bieden. Frequentie reizigers die geen toerist zijn, kunnen daar gebruik van maken.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
598	Openbare consultatie	Het bootkaartje moet voor eenieder mogelijk zijn om aan te schaffen. Niet alleen als persoon maar ook met auto, caravan, en camper. Meewerken aan kortingsacties en het betaalbaar houden van bepaalde afvaarten is noodzakelijk.	IenW heeft geen middelen op de begroting om de tarieven voor voertuigen te verlagen.
599	Openbare consultatie	Houd het eiland betaalbaar en toegankelijk voor eenieder. Doe aan prijs fixing. Daltarieven ook wel genoemd door de huidige rederij.	IenW borgt de betaalbaarheid door de jaarlijkse tariefstijging te maximeren. Er is geen financiële ruimte om in het PvE de verplichting voor te schrijven dat de tarieven moeten worden verlaagd. De kosten van de veerverbindingen (zoals voor personeel en brandstof) nemen immers ook ieder jaar toe.
600	Openbare consultatie	Het invoeren van een scholierentarif voor de scholierenboot.	IenW begrijpt deze zorg en wil dat ook in de nieuwe concessieperiode de scholieren op hetzelfde gereduceerde tarief kunnen rekenen als nu. Daarom heeft IenW de tarieven voor de scholierenboot, inclusief het gereduceerde tarief voor scholieren, opgenomen in het overzicht met beschermde reisrechten. Daarmee wordt de tariefontwikkeling hiervan door de concessie beschermd.
601	Openbare consultatie	De kosten, met name voor het meenemen van een auto, zijn hoog. Zeker voor eilanders die regelmatig moeten reizen, vormt dit een aanzienlijke financiële last. De bestaande winteractie voor eilanders met een auto is een goed voorbeeld van een regeling die helpt. Het zou wenselijk zijn als zulke regelingen structureel worden opgenomen in de nieuwe concessie.	De winteractie waar naar wordt verwezen wordt op dit moment niet in de concessie voorgeschreven. De concessiehouder wordt in de gunningscriteria al uitgedaagd om met aanvullende reisproducten met speciale tarieven (voor specifieke doelgroepen) te komen. Op dit moment zijn er bij IenW geen financiële middelen beschikbaar om de tarieven te verlagen.
602	Openbare consultatie	Verschillen tussen tarieven openbaar vervoer en waddeneilanden	De genoemde voorbeelden en de veerverbindingen van en naar de Friese Waddeneilanden zijn niet één op één vergelijkbaar. Er zijn op dit moment geen financiële middelen beschikbaar om de tarieven voor de overtocht te verlagen. IenW borgt wel dat de huidige korting voor de eilandbewoners wordt bestendigd.
603	Openbare consultatie	Kinderen en kleinkinderen zouden geen toeristenbelasting moeten betalen.	Het beleid rondom toeristenbelasting is een aangelegenheid van de eilandgemeente. IenW heeft daar geen zeggenschap over.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
604	Openbare consultatie	Aangepaste tarieven voor de niet op Ameland wonende kinderen en kleinkinderen.	In het PvE zijn bepalingen vastgelegd over gereserveerde plekken voor eilandbewoners. Daarnaast worden de huidige gereduceerde tarieven voor eilandbewoners in het PvE bestendigd. Er zijn op dit moment geen middelen beschikbaar om deze korting uit te breiden naar kinderen van eilandbewoners die niet meer studeren. Voor kinderen tot 11 jaar gelden reeds gereduceerde tarieven.
605	Openbare consultatie	Het reizen met de OV-chipkaart (of diens opvolger) moet mogelijk worden gemaakt op álle afvaarten, inclusief de sneldienst.	IenW heeft in de consultatie juist veelvuldig de wens gehoord om eis 9.2.2 uit het ontwerp-PvE te schrappen, omdat het huidige reserveringssysteem van de rederijen naar tevredenheid functioneert. De rederijen hebben een specifiek reserveringssysteem dat is afgestemd op de (gelimiteerde) capaciteit per afvaart. Dat systeem is wezenlijk anders dan het reguliere openbaar vervoer en de OV-chipkaart, waar niet met reserveringen wordt gewerkt. IenW begrijpt de wens om het reserveringssysteem van de huidige rederijen te behouden en heeft in het PvE eis 9.2.2 uit het ontwerp-PvE verwijderd.
606	Openbare consultatie	Het moet mogelijk zijn om abonnementen of andere reisproducten af te nemen voor de sneldienst, zodat frequente reizigers niet onnodig hoge kosten maken.	Het PvE biedt die ruimte al. De huidige gereduceerde tarieven voor eilandbewoners gelden ook voor de sneldienst
607	Openbare consultatie	In het PvE ontbreekt een groeps-korting voor bezoekende sportteams alsmede een korting voor individuele sporters (niet zijnde studenten) die uitkomen voor Ameland teams.	De concessiehouder wordt in de gunningscriteria uitgedaagd om met aanvullende reisproducten met speciale tarieven (voor specifieke doelgroepen) te komen.
608	Openbare consultatie	Wij zien graag in het PvE opgenomen dat: In het prijskaartje van de boot een percentage wordt opgenomen dat de concessiehouder vrijelijk kan inzetten bij het realiseren van innovatie in techniek en bedrijfsvoering ten behoeve van duurzaamheid, veiligheid en gastvrijheid.	Het PvE geeft de concessiehouder geen beperking als het gaat om de inzet van reizigersopbrengsten. Het is aan de concessiehouder om met de reizigersopbrengsten invulling te geven aan de gevraagde eisen als het gaat om duurzaamheid, veiligheid en innovatie. Het verhogen van de ticketprijzen met een bepaald percentage voor geoormerkte investeringen in innovatie, acht IenW niet haalbaar.
609	Openbare consultatie	Voorstel, 4x per jaar eilandertarief voor Kinderen/kleinkinderen of speciaal tarief voor kinderen/kleinkinderen/ouders aan de wal	Het PvE voorziet reeds in korting voor uit huis wonende studenten waarvan minimaal één van de ouders op het eiland woont. Uitbreiding van deze korting voor overige familieleden acht IenW financieel onhaalbaar.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
610	Openbare consultatie	Van belang is dat de concessiehouder lokale leefbaarheid van de bewoners ondersteunt in de breedste zin van het woord. Dit kan ook zijn in de vorm van het in stand houden van de schoolkaart of een kortingsregeling voor familie of kinderen van bewoners op het eiland (buiten de standaard regeling voor toeristen).	Het PvE voorziet reeds in gereduceerde tarieven voor eilandbewoners. Dit geldt dus ook voor kinderen die op het eiland wonen en voor onderwijs naar het vasteland moeten. Voor overige bijdragen aan de leefbaarheid op het eiland en social return bevat het PvE een inspanningsverplichting. Uitbreiding van verplichte korting voor niet meer studerende kinderen en/of ouders die niet op het eiland wonen, acht IenW financieel niet haalbaar.
611	Openbare consultatie	Voor regelmatige bezoekers, denk aan familiebezoek, is het essentieel dat de overtocht betaalbaar blijft. Voor een kort familie bezoek, denk aan een dagje over, bijvoorbeeld een speciaal familietarief. Voor controle bijvoorbeeld alleen te boeken door de eilandbewoners voor de familie. Frequent bezoek i.v.m. mantelzorg of in moeilijke tijden bij overlijden is het van belang dat de overtochten betaalbaar blijven en niet een belemmering worden om de overtocht te kunnen maken.	Het PvE voorziet reeds in gereduceerde tarieven voor eilandbewoners. Uitbreiding van verplichte korting voor niet meer studerende kinderen en/of ouders die niet op het eiland wonen, acht IenW financieel niet haalbaar.
612	Openbare consultatie	De eilandbewoner wordt gedefinieerd als iemand die bij de eilandgemeente staat ingeschreven, of iemand tot 21 jaar van wie één van de ouders dat is. Hierdoor valt er een hele groep studenten uit van 21 jaar en ouder, van wie de ouders (of één van de ouders) ingeschreven staan. Zij zullen met deze definitie het volledige bedrag voor de boot moeten betalen.	IenW herkent deze zorg en heeft de definitie van 'eilandbewoner' op dit punt verruimd door de leeftijd van 21 jaar te vervangen door het moment van afstuderen. Op die manier wordt geborgd dat studerende kinderen altijd tegen een gereduceerd tarief terug kunnen naar hun ouder(s).
613	Openbare consultatie	9. 1 over de tarieven. De eilanders kunnen voor een gereduceerd tarief de overtochten maken. Dit zou ook moeten gelden voor de kinderen en kleinkinderen van de eilanders die het eiland bezoeken.	Het PvE voorziet reeds in gereduceerde tarieven voor eilandbewoners. Uitbreiding van verplichte korting voor niet meer studerende kinderen en/of ouders die niet op het eiland wonen, acht IenW financieel niet haalbaar.
614	Openbare consultatie	9.1.5 De Concessiehouder hanteert een kortingstarief voor frequente Reizigers. Dit geldt alleen voor de veerdienst en zou ook moeten gelden voor de sneldienst. Het is erg kostbaar.	Deze wens heeft financiële impact. IenW kan deze wens niet overnemen. Voor eilandbewoners is in het PvE al wel geborgd dat er voor hen gereduceerde tarieven op de sneldienst gelden. Mensen die niet op het eiland wonen kunnen altijd kiezen voor de goedkopere veerdienst.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
615	Openbare consultatie	9.3.3 De Concessiehouder biedt Reizigers de mogelijkheid hun reservering kosteloos te wijzigingen tot minimaal een uur voor vertrek en kosteloos te annuleren tot minimaal een maand van tevoren via in ieder geval: a. het telefonisch nummer van de Concessiehouder; b. de website van de Concessiehouder; c. een fysiek service-loket in de terminal. - soms ben je onderweg naar huis en dan realiseer je je dat het niet meer mogelijk is om de boot en of de sneldienst te halen. Het is dan niet altijd mogelijk de reis te annuleren, simpelweg omdat het klantenkantoor gesloten is of omdat je nu eenmaal in de auto zelf niet een mail kan sturen als je chauffeert. Een 24/7 - telefoonnummer zonder bel boom zou hierbij een uitkomst bieden. - en waarom staat er minimaal een maand van tevoren erbij vermeld? Welke (meer)waarde heeft die zinssnede?	IenW heeft in het PvE de artikelen 9.2 en 9.3 uit het ontwerp-PvE samengevoegd tot één artikel en de afspraken rondom reserveringen, betalingen, wijzigingen en annuleringen verduidelijkt. Het is financieel niet haalbaar om de telefonische bereikbaarheid van de concessiehouder uit te breiden tot 24 uur per dag. De annuleringstermijn van een maand is opgenomen, om te voorkomen dat er teveel plekken op de schepen gereserveerd worden die niet nodig zijn. Als de gereserveerde plekken pas kort voor de afvaart worden geannuleerd, is de kans aanwezig dat deze niet meer opgevuld kunnen worden. Dat is zowel vervelend voor reizigers die graag mee willen, als voor de concessiehouder.
616	Openbare consultatie	Studenten ouder dan 21 vallen buiten het eilandertarief, ook als hun ouders nog op het eiland wonen. Daarmee verliezen ze de binding met het eiland, terwijl we juist jongeren nodig hebben om terug te blijven komen.	IenW herkent deze zorg en heeft de definitie van 'eilandbewoner' op dit punt verruimd door de leeftijd van 21 jaar te vervangen door het moment van afstuderen. Op die manier wordt geborgd dat studerende kinderen altijd tegen een gereduceerd tarief terug kunnen naar hun ouder(s).
617	Openbare consultatie	De eilanderkorting blijft bestaan, maar de tarieven mogen ieder jaar omhoog tot het maximale niveau. In combinatie met alle andere onzekerheden maakt dat het voor veel mensen duurder en moeilijker.	In het PvE worden de gereduceerde tarieven voor eilandbewoners bestendigd. Het klopt inderdaad dat de gereduceerde tarieven voor zowel eilandbewoners als bezoekers ieder jaar kunnen stijgen. De kosten voor de overtocht (zoals voor personeel, materieel en brandstof) nemen immers ook ieder jaar toe.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
618	Openbare consultatie	Voor betaalbaarheid vragen wij naast bescherming van de prijs voor losse retourtickets ook bescherming van de voor de betaalbaarheid cruciale tarieven voor frequente reizigers, bewoners én bezoekers, bijvoorbeeld vergelijkbaar met de wijze waarop bescherming van het trajectabonnement is opgenomen in de hoofdrailnetconcessie. Ook het tarief voor fietsvervoer en voor parkeren aan de wal dient beschermd te worden. Er is immers voor reizigers van en naar de eilanden geen alternatief.	In het PvE worden niet alleen de tarieven voor losse retourtickets vastgelegd, maar ook voor auto's, motoren en fietsen. Dat geldt voor zowel eilandbewoners als bezoekers. Omdat er per verbinding sprake is van een vast traject, ligt een verplichting voor trajectabonnement (zoals op het hoofdrailnet wel geldt) niet voor de hand. De tarieven voor parkeren vallen buiten de scope van de concessies. Tot slot wordt in de huidige concessies ook niet gestuurd op de korting voor frequente reizigers. De invulling daarvan is aan de concessiehouder. IenW voorziet deze systematiek ook voor de nieuwe concessies.
619	Openbare consultatie	Wij maken ons zorgen over alle prijsstijgingen die de afgelopen jaren zijn opgetreden. Dit geldt voor de recreatiewoningen maar ook voor de parkeerkosten in Holwert en de veerkosten. Het PvE maakt wel melding van indexatie maar zegt niets over de al veel te hoge tarieven. Ameland wil minder auto's naar het eiland hebben maar is een parkeertarief van 9,- euro per dag dan een stimulans om de auto te laten staan? Verder lezen wij over een optie om de prijzen voor de eilanders nog verder te verlagen en om deze kosten vervolgens ook nog weer bij de toeristen neer te leggen.	IenW begrijpt de zorgen die er zijn over de stijgende prijzen in het algemeen en voor de veerdienst in het bijzonder. De kosten voor de veerdienst nemen ieder jaar toe. Het is dus onvermijdelijk dat de tarieven voor de overtocht ieder jaar stijgen. Dat gebeurt in het reguliere openbaar vervoer immers ook. Voor eilandbewoners geldt dat IenW de bestaande gereduceerde tarieven bestendigt, zodat de eilandbewoners ook in de nieuwe concessies op aanzienlijke korting kunnen rekenen. Een algehele tariefsverlaging acht IenW financieel niet haalbaar.
620	Openbare consultatie	Behoud eilander tarief voor studenten; de beperking van de status eilander voor studenten vanaf de leeftijd van 21 jaar is te beperkend en heeft grote gevolgen voor beschikbaarheid van personeel op de eilanden, deze dient te worden verruimd.	IenW herkent deze zorg en heeft de definitie van 'eilandbewoner' op dit punt verruimd door de leeftijd van 21 jaar te vervangen door het moment van afstuderen. Op die manier wordt geborgd dat studerende kinderen altijd tegen een gereduceerd tarief terug kunnen naar hun ouder(s).
621	Openbare consultatie	Voorstel: Scholierenkaart opnemen in bijlage B11 (Overzicht Beschermd Reisrechten) en deze uitbreiden met een soortgelijke kaart voor forensen.	Naar aanleiding van de consultatie is in eis 9.1.5 opgenomen dat de concessiehouder (naast korting voor frequente reizigers) ook korting voor scholieren moet aanbieden. Voor forensen die op Terschelling wonen gelden al de gereduceerde tarieven voor eilandbewoners.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
622	Openbare consultatie	De concessieverlener kan geen eisen stellen die eigenlijk bij de decentrale overheden thuishoort. Dit is naar mijn mening juridisch niet zuiver zijn. Reizigers die op familiebezoek komen of die komen werken of studeren op het eiland zijn geen toerist. Het is niet zuiver dat de concessieverlener eist dat deze categorie reizigers via de concessie onterecht op kosten worden gejaagd door te eisen dat deze mensen toeristenbelasting moeten betalen. Het innen van toeristenbelasting hoort niet thuis in de relatie concessieverlener – concessiehouder. In absolute getallen zijn de tarieven van de toeristenbelasting op dit moment niet significant, maar dat zou in de loop van de concessie zomaar kunnen veranderen wanneer de financiële positie de eilandgemeente verandert. Tarieven kunnen stijgen waardoor het eiland voor bijvoorbeeld familiebezoek onbereikbaar wordt. Dit doet afbreuk aan de levensaderfunctie. Voorstel: Eis 9.1.7 schrappen.	Het PvE regelt alleen praktisch dat de concessiehouder de toeristenbelasting voor de eerste verblijfsdag int. Daarmee wordt de huidige praktijk bestendigd. Het PvE regelt niks over de hoogte van de toeristenbelasting en wanneer en voor wie dat geldt. Beleid over toeristenbelasting is aan de gemeente, niet aan IenW.
623	Openbare consultatie	Voor eilanders is er geen keuze. Zij moeten altijd met de veerboot. (levensader). Reserveren, wijzigen en annuleren moet daarom voor eilanders tot 5 minuten voor vertrek altijd kosteloos mogelijk zijn. Voorstel: reserveren, annuleren en wijzigen is voor eilanders te allen tijde kosteloos mogelijk.	Het PvE borgt al dat eilandbewoners gereduceerde tarieven betalen. Als het gaat om het wijzigen en annuleren van reserveringen wil IenW geen onderscheid voorschrijven tussen eilandbewoners en bezoekers. Met name voor de schaarse autoplekken is het niet wenselijk dat de reservering zo kort voor de afvaart nog wordt geannuleerd. Dan is er naar verwachting geen tijd meer om deze plek op te vullen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
624	Openbare consultatie	9.1 Belangrijk dat de veerdienst betaalbaar blijft voor eilanders en bezoekers. Wat doet de concessieverlener om de lasten voor de concessiehouder zo laag mogelijk te houden? Door allerlei eisen en voorschriften jaagt I en W de concessiehouder op lasten die uiteindelijk hun invloed hebben op de tickets!!! Verzoeken het aantal rapportages en vergaderingen met I en W, de consumenten organisaties en regionale overheden tot een minimum te beperken, schrap bijdragen zoals vergoeding voor terreinen en bruggen voor concessiehouder aan het Rijk. Tarieven moeten betaalbaar zijn. Wat is betaalbaar? Wat doet I en W om de lasten van de concessiehouder zo laag mogelijk te houden zodat de tickets niet onnodig duurder uitvallen?	Naar aanleiding van de consultatie heeft IenW kritisch gekeken naar de eisen die in het PvE worden gesteld en de (administratieve) lasten voor de concessiehouder zoveel mogelijk beperkt. De tarieven voor de reizigers worden door de eisen in paragraaf 9.1 gereguleerd. De tarieven mogen jaarlijks niet meer stijgen dan bepaald in eis 9.1.8.
625	Openbare consultatie	9.1.8. Een eventuele BTW verhoging wordt niet genoemd.	In het PvE wordt uitgegaan van een btw-percentages van 9%. Mocht in de toekomst worden besloten om de btw te verhogen, dan worden de tarieven daarop gecorrigeerd. Overigens wordt een stijging van dit btw-percentages op dit moment niet voorzien.
626	Openbare consultatie	9.1.14 Waarom moet de concessiehouder nieuwe reisproducten overleggen met concessiehouder en een impactanalyse uitvoeren? Schrappen	Deze bepaling geldt voor de situatie waarin de concessieverlener aan de concessiehouder vraagt om een nieuw reisproduct te introduceren. Deze bepalingen gelden niet voor de situatie waarin de concessiehouder zelf nieuwe tariefsoorten initieert. Daarin heeft de concessiehouder vrijheid, mits dit past binnen de kaders van het PvE.

627	Openbare consultatie	14. Tenslotte nog een feit. Uit een onderzoek van ondergetekende naar de tarieven van 125 veerdiensten naar eilanden in Noordwest-Europa (West Frankrijk, Engeland, Noorwegen, Zweden, Finland, Estland, Duitsland en Nederland) is gebleken dat Rederij Doeksen met een tarief van € 0,13 per gevaren minuut op de route Terschelling – Harlingen vv één van de allergeodkoopste is voor eilanders. Ze is in gezelschap van de dienst Frederikshavn - eiland Laeso, de dienst Aarhus – eiland Samso, de dienst Fynshav – Soby op het eiland Aero alle drie in Denemarken en de lijn Dagebüll – eiland Amrum in Duitsland allemaal met € 0,13 per gevaren minuut. De eerlijkheid gebied wel om te zeggen dat de TESO op de dienst Texel- Den Helder vv met € 0,06 per gevaren minuut de allergeodkoopste is. Een andere veerdienst die relatief goedkoop is, is de lijn Svendborg – Aeroskobing, ook op het eiland Aero. Alle andere veerdiensten zijn in de regel aanmerkelijk duurder dan € 0,13 per gevaren minuut, tenzij de betrokken overheid subsidieert. Zo worden de meeste veerdiensten in Schotland, Noorwegen, Zweden, Finland en Estland gesubsidieerd. Dan nog komt menig route met een tarief boven de € 0,13. Rederij Doeksen springt er ook met de dienst op Vlieland met € 0,16 gunstig uit en in feite geldt dat ook voor Wagenborg Passagiersdiensten op Ameland met € 0,20 en Schiermonnikoog met € 0,23. Die positie willen we op de Friese Waddeneilanden minimaal behouden, maar gezien het pakket van eisen in deze concessieronde, moet worden gevreesd dat de concessiehouders met zoveel méér verplichtingen worden opgezadeld, dat het kostenniveau voor de exploitanten aanmerkelijk gaat stijgen zodat dit wel zal moeten gaan doorwerken in de prijzen van de tickets. De norm tarief per gevaren minuut is natuurlijk slechts een relatief gegeven maar op deze wijze is vergelijkbaarheid mogelijk. Wij mogen verwachten dat het Ministerie van I en W zal meewerken	Naar aanleiding van de consultatie heeft IenW kritisch gekeken naar de eisen die in het PvE worden gesteld en de (administratieve) lasten voor de concessiehouder zoveel mogelijk beperkt. De tarieven voor de reizigers worden door de eisen in paragraaf 9.1 gereguleerd. De tarieven mogen jaarlijks niet meer stijgen dan bepaald in eis 9.1.8.
-----	----------------------	---	--

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
		om het kostenniveau voor de concessiehouders te beperken zodat de tarieven niet stijgen, ja eerder gaan dalen!	
628	Openbare consultatie	Mijn voorstel: De tarieven voor het bootkaartje van de veerdiensten worden generiek verlaagd: het btw-percentage wordt teruggebracht van 9% tot 0 %.	Het beleid rondom btw op de veerdiensten valt buiten het domein van de concessie. Het schrappen van btw heeft financiële impact. IenW kan deze wens niet inwilligen.
629	Openbare consultatie	* Gereduceerde tarieven voor eilandbewoners, eilander scholieren en studenten, vaste reizigers * Afstemming op specifieke belangengroepen: sport, cultuur, veevervoer, te denken valt aan a) Scholierenkaart voor schooljeugd die op eiland woont en aan de wal op school zit. (schooljeugd reist voor jaarlijks eenmalig bedrag het hele jaar kosteloos met de veerboot en krijgen korting op snelboottoeslag) b) Voorgang voor transport van levende have op de reguliere veerdienst. c) 10% korting op horecaprijzen op vertoon van bootpas. d) Gratis transport van sperma tijdens dek-seizoen voor de paardenfokkerij. e) Gratis op- en afrij service van motorvoertuigen (auto's). f) Gratis parkeerfaciliteit voor fietsen van eilander schooljeugd. g) Altijd toegang op reguliere veerboot voor eilanders (ook als deze volgeboekt is). h) Gratis reserveren, wijzigen en annuleren tot 5 minuten voor vertrek alle veerboten voor eilanders (Zowel personen als motorvoertuigen). i) Eigen meegebrachte drink- en etenswaren nuttigen aan boord van de reguliere veerboot.	De concessiehouder wordt in de gunningscriteria uitgedaagd om met aanvullende reisproducten met speciale tarieven (voor specifieke doelgroepen) te komen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
630	Openbare consultatie	In Ontwerp PVE begrippenlijst staat Begrip Definitie Personenvervoer: Verplaatsing van personen in het verkeer, in dit geval over water via een Veerdienst. Echter in onderstaand besluit wordt duidelijk aangegeven dat onder personenvervoer ook wordt bedoeld personen die zich per motorrijtuig verplaatsen: Besluit van tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met de invoering van concessies voor het personenvervoer van en naar de Waddeneilanden Artikel 7a 2. Met het in het eerste lid genoemde personenvervoer wordt tevens bedoeld vervoer van personen die zich verplaatsen per motorrijtuig, bedoeld in artikel 1 eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994, met uitzondering van vrachtauto's, als bedoeld in artikel 1.1, van de Wet wegvervoer goederen². Dit dient dus te worden aangepast in het PvE. Mijn verdere reactie gaat met name over het hoge tarief dat eilanders moeten betalen voor de overtocht naar Harlingen met hun auto. Daar de auto ook onder het personenvervoer valt, lijkt het mij duidelijk dat hier actie moete worden ondernomen.	In reactie op deze opmerking is de definitie van 'personenvervoer' aangescherpt door beter aan te sluiten bij het Besluit personenvervoer 2000. Op dit moment betalen eilandbewoners een gereduceerd tarief voor zowel personen als voertuigen. IenW bestendigt deze gereduceerde tarieven in het PvE. Er zijn geen middelen beschikbaar om deze tarieven in het PvE te verlagen.
631	Openbare consultatie	De beschermde reisrechten in ontwerp PvE klinkt leuk, maar is het zeer zeker niet (en is daarbij ook alleen voor het eerste jaar, en daarna ?!). Het vervoer van de eilanders kan waarschijnlijk niet gratis, maar het zou toch mogelijk moeten zijn om een betaalbaarder tarief voor eilanders te realiseren, hetzij via subsidie door het Rijk, hetzij door dit op te nemen in het PvE. De huidige korting is absoluut niet toereikend om de betaalbaarheid van de overtocht te borgen.	IenW heeft op dit moment geen middelen op de begroting om de tarieven voor eilandbewoners en bezoekers te verlagen. IenW bestendigt de gereduceerde tarieven die de eilandbewoners nu betalen. Dat is niet alleen voor het eerste jaar. De in het PvE opgenomen tarieven vormen de basis voor het startjaar van de concessie. Daarna mogen de tarieven jaarlijks stijgen conform de maximale tariefstijging op basis van eis 9.1.8.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
632	Openbare consultatie	Daarnaast is het wenselijk dat het reserveringssysteem flexibel blijft: een caravancombinatie moet niet standaard weken eerder geboekt hoeven worden dan een gewone auto.	De veerverbindingen van en naar de Friese Waddeneilanden zijn, zoals terecht wordt opgemerkt, niet één op één vergelijkbaar met de veerverbinding van en naar Texel. De afspraken in het PvE zijn erop gericht om de capaciteit op de drukke dagen te maximaliseren. Ook zijn bepalingen opgenomen over extra afvaarten als de vervoersvraag daar aanleiding toe geeft. IenW schrijft in het PvE niet in detail voor hoe het reserveringssysteem ingericht moet worden.
633	Openbare consultatie	Ook zou er gedacht kunnen worden aan gezinskortingen of arrangementen, hoewel tarieven grotendeels gemaximeerd worden vastgelegd.	IenW heeft naar aanleiding van de consultatie vastgelegd dat de concessiehouder ook een groepskorting aan moet bieden. Voor gezinnen geldt dat kinderen tot 11 jaar al tegen een gereduceerd tarief mee kunnen. Kinderen tot 4 jaar mogen gratis over op de reguliere veerdienst.
634	Openbare consultatie	Wij adviseren bij herziening van de concessie voor de verbindingen met Ameland in verband met de besluitvorming over de vaargeul en de haven als uitgangspunt te hanteren dat de beschermde tariefsoorten uit bijlage B11 en de toegestane maximale stijging van deze tarieven conform hoofdstuk 9 onverkort gelden, ook voor bezoekers van Ameland en wij vragen u het PvE op deze manier aan te passen.	IenW begrijpt deze wens, maar kan dit nu niet toezeggen. Het is op dit moment onbekend wat de uitkomsten van de MIRT-verkenning gaan zijn en welke impact dat heeft op de vaargeul naar Ameland. IenW is gebonden aan de financiële ruimte op de begroting en kan in deze fase dus zeer beperkt knoppen dichtzetten.
635	Openbare consultatie	Wij adviseren de maximale tarieven van de beschermde reisrechten in bijlage B11 voor bezoekers ten minste te verlagen naar het niveau van het gemiddelde tarief in het regionaal openbaar vervoer in het stads- en streekvervoer in Nederland waarbij bewoners daar bovenop een korting krijgen.	Het verlagen van de tarieven is alleen mogelijk als daar een significante subsidie voor de concessiehouder voor beschikbaar komt. IenW heeft deze middelen echter niet op de begroting. IenW ziet vanzelfsprekend het belang en de levensaderfunctie die de veerverbindingen voor de eilandbewoners vervullen. Daarom handhaaft IenW de gereduceerde tarieven die voor hen gelden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
636	Openbare consultatie	Wij adviseren uit te gaan van een maximale jaarlijkse tariefstijging (eis 9.1.8) waarbij uit wordt gegaan van de daadwerkelijke tarieven in het voorgaande jaar en inhalen van tariefstijgingen indien de maximale ruimte in eerdere jaren niet is benut expliciet uit te sluiten. Het maximaal tarief voor beschermde reisrechten (eis 9.1.3) geldt daarmee alleen voor het eerste jaar. Voor de volgende jaren geldt dan als maximum het tarief dat ontstaat door toepassing van de maximaal toegestane tariefstijging ten opzichte van het tarief in het voorgaande jaar. We geven in overweging het aangeboden tarief te laten meewegen in de gunningcriteria.	IenW neemt het advies om het aangeboden tarief mee te nemen in de gunningscriteria ter harte. De jaarlijkse tariefstijging, zoals bedoeld in eis 9.1.8, geldt altijd ten opzichte van de tarieven in het daarvoor. IenW deelt dat het niet wenselijk is dat, mocht een inschrijvers lagere tarieven bieden, dit later wordt ingehaald. Daarom is in eis 9.1.3 vastgelegd dat, als de concessiehouder in de inschrijving voor beschermde reisrechten lagere tarieven heeft aangeboden de concessieverlener de aangeboden tarieven hanteert als maximumtarieven voor de betreffende beschermde reisrechten.
637	Openbare consultatie	Hanteer binnen de beschermde reisrechten dezelfde korting voor bewoners voor beide concessies. Ga uit van een korting van circa 66%. Dit percentage mag lager zijn als u ons algemene advies in de vorige paragraaf overneemt om de tarieven te verlagen, mits de betaalbaarheid ook voor bewoners verbetert.	IenW heeft bewust gekozen om uit te gaan van de huidige gereduceerde tarieven en geen kortingspercentage ten opzichte van het voltarief te hanteren. Teruggerekend naar percentages zit er inderdaad een (beperkt) verschil tussen beide concessies. De kostenstructuur van beide concessies is echter ook niet helemaal gelijk. Zo is de vaarafstand bij de vervoersconcessie Waddenveren West langer dan bij vervoersconcessie Waddenveren Oost. Dit heeft ook impact op de absolute tariefhoogte. Het uitgangspunt van IenW is geweest om de huidige gereduceerde tarieven die de eilandbewoners kennen in het PvE te bestendigen.
638	Openbare consultatie	Wij adviseren enkele reizen op te nemen in bijlage B11 als beschermd reisrecht en dit tarief vast te stellen op 50% van een retour. Eis 9.1.4 kan vervolgens vervallen.	Het percentage van 60% is ontleend aan de huidige absolute tariefhoogten die de bestaande concessiehouders voor een enkele reis hanteren. Enkele reizen worden in zeer beperkte mate geboekt. IenW ziet er geen meerwaarde in om voor elke beschermd reisrecht een tarief voor een enkele reis voor te schrijven. Met de algemene bepaling in eis 9.1.4 wordt dit afdoende ondervangen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
639	Openbare consultatie	Definieer de minimale korting voor frequente reizigers (eilandbezoekers) als beschermd reisrecht in bijlage B11 en leg expliciet vast dat deze korting ook beschikbaar is via OV-pay (zowel bankpas als met de toekomstige OV-paypas) zodat hier geen extra kosten aan verbonden zijn. Bepaal in overleg met consumentenorganisaties voor de start van de aanbesteding de vormgeving van dit beschermde reisrecht in bijlage B11. Wij stellen voor uit te gaan van een korting van minimaal 10% voor 5-retours, minimaal 20% voor 10retours en minimaal 30% voor 20-retours. Dit zou zo mogelijk ingevuld kunnen worden door een product met oplopend voordeel zoals momenteel ook geldt in het busvervoer in Zeeland zodat reizigers niet steeds opnieuw een product hoeven aan te schaffen.	In de huidige concessies wordt de hoogte van de korting voor frequente reizigers ook niet voorgeschreven. Het is aan de concessiehouder om een aantrekkelijk portfolio aan reisproducten te ontwikkelen, afgestemd op de wensen en behoeften van reizigers. Dit kan immers ook in de vorm van een abonnement waarbij voor een vast bedrag onbeperkt kan worden gereisd.
640	Openbare consultatie	Verduidelijk dat de mogelijkheid van aanpassing van de index voor de tariefstijging louter technisch is en dat het niet mag leiden tot hogere tarieven dan die mogelijk zouden zijn zonder aanpassing van deze index.	Het is aan de voorkant niet in te schatten wat de consequenties zijn van een herziening van de index uit eis 9.1.8. Het is dan ook niet mogelijk om nu in het PvE vast te leggen dat een herziening niet tot een hogere jaarlijkse tariefstijging kan leiden.
641	Openbare consultatie	Bepaal in beide concessies dat het beschermde reisrecht dat korting biedt voor frequente reizigers geldig is voor beide eilanden binnen de concessie zodat dit product gebruikt kan worden door toeristen die in een seizoen beide eilanden willen bezoeken. Neem daarnaast in beide concessies een verplichting op dit of een vergelijkbaar reisrecht concessieoverstijgend te maken zodat deze geldig is naar alle vier Friese Waddeneilanden. Omdat u beide concessies verstrekt kunt u dit afdwingen ook als er sprake is van verschillende concessiehouders.	IenW heeft vanuit de openbare consultatie van het ontwerp-PvE en de informatiebijeenkomsten geen signalen ontvangen dat het feit dat de meerretourtickets op één verbinding geldig zijn een acuut probleem is. Naar verwachting is de meerwaarde van een dergelijke verplichting beperkt en zou dit wel een (administratieve) lastenverzwaring voor de concessiehouder(s) betekenen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
642	Openbare consultatie	Wij adviseren dat de OV-studentenkaart voor alle studenten geldig wordt op de Friese Waddenveren. Wij adviseren zolang dit niet is geregeld afspraken te maken met de Waddengemeenten voor een volledige vergoeding van de veerdiensten voor studenten die wonen op de eilanden of wiens ouders daar wonen van een jaarabonnement. U zou dit kunnen regelen door in de concessie een gratis pas voor studenten op te nemen die door de gemeenten kan worden verstrekt.	Het studentenreisproduct valt binnen het domein van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en overstijgt de concessies. Voor studenten die op de Waddeneilanden wonen is in het PvE al geborgd dat zij gereduceerde tarieven voor eilandbewoners betalen. Deze korting geldt ook voor studenten die niet meer op het eiland wonen, maar waarvan minimaal één van de ouders wel op het eiland woont. De leeftijd lag eerst op 21 jaar, maar dit is naar aanleiding van de consultatie verruimd naar het moment van afstuderen. Op die manier wil IenW, binnen de mogelijkheden die IenW heeft, een betaalbare overtocht voor studenten borgen. Of gemeenten een pas aan studenten willen verstrekken voor gratis overtochten, is aan de gemeenten zelf.
643	Openbare consultatie	Wij adviseren in bijlage B11 van het ontwerp-PvE de concessiehouders te verplichten kinderen van 0 t/m 3 jaar ook op de sneldiensten gratis mee te nemen.	IenW deelt dat het huidige verschil in de tarieven voor de sneldienst voor kinderen van 0-3 jaar uitsluitend te verklaren is door de bestaande situatie. In de nieuwe concessie trekt IenW deze verschillen nu gelijk. In Bijlage B9 is daarom aangepast dat in beide concessies een sneldiensttoeslag gehanteerd mag worden voor kinderen van 0-3 jaar, met een vastgesteld maximum. Het gratis aanbieden van sneldienstplekken voor deze leeftijdsgroep mag natuurlijk wel, maar wordt geen verplichting vanuit het Programma van Eisen, gezien de beperktere capaciteit op de sneldiensten. Rederijen kunnen zich hier in de aanbieding op onderscheiden.
644	Openbare consultatie	Wij adviseren in bijlage B11 van het ontwerp-PvE de concessiehouders te verplichten kinderen van 4 t/m 11 jaar op de reguliere veerdiensten gratis mee te nemen en de tarieven voor kinderen van 4 t/m 11 jaar voor de sneldiensten in ieder geval aanzienlijk te verlagen zodat dit niet meer is dan 50% van dat van volwassenen.	Deze wens is financieel niet haalbaar. Voor kinderen die op het eiland wonen geldt overigens al een forse korting ten opzichte van het tarief dat bezoekende kinderen betalen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
645	Openbare consultatie	Wij adviseren de hoogte van het maximumtarief voor de sneldiensten te onderbouwen op basis van een marktanalyse waarbij voor Ameland en Schiermonnikoog ook wordt uitgegaan van grotere schepen voor de sneldienst. Wij verwachten dat het resultaat is dat dit maximumtarief verlaagd kan worden.	De tariefhoogten van de beschermde reisrechten zijn ontleend aan de huidige praktijk. Op de begroting van IenW is geen financiële ruimte om de tarieven voor de sneldienst te verlagen. Als er voor de sneldiensten geïnvesteerd zou moeten worden in grotere schepen, heeft dat overigens ook grote financiële impact op de concessies. IenW deelt dus niet dat investeren in grotere schepen voor de sneldiensten per definitie tot een tariefverlaging zou kunnen leiden.
646	Openbare consultatie	Wij adviseren eis 9.2.2 aan te scherpen zodat de Concessiehouder verplicht is reizen met OV-pay mogelijk te maken voor alle beschermde reisrechten, niet alleen met de bankpas maar ook met andere betaalmethoden van OV-pay zoals de OV-pas en mobiel.	De geïnteresseerde marktpartijen hebben in de consultatie aangegeven te hechten aan het huidige reserveringssysteem dat voor de veerdiensten wordt gehanteerd. Deze zijn goed afgestemd op de gelimiteerde capaciteit per afvaart. Dat is wezenlijk anders dan het reguliere openbaar vervoer, waarbij er geen sprake is van een reservering. Ook vanuit belanghebbenden heeft IenW signalen ontvangen dat het huidige reserverings- en betalingssysteem goed functioneert. IenW heeft in reactie op deze wensen artikel 9.2.2 uit het ontwerp-PvE verwijderd.
647	Openbare consultatie	Wij adviseren te verduidelijken dat de serviceloketten bemenst dienen te zijn en contanten betalingen dienen te accepteren en de minimale openingstijden op te nemen.	IenW stuurt niet in detail op openingstijden van de serviceloketten in de terminal en op welke manier deze moeten worden bemenst. IenW stuurt ook niet in detail op de wijze waarop betalingen plaats dienen te vinden. Dit zijn operationele afwegingen van de concessiehouder.
648	Openbare consultatie	Wij adviseren de termijn voor kosteloos annuleren veel dichter te leggen bij de datum van vertrek. In onze ogen zou dit tot 24 uur van te voren moeten kunnen. Indien u voor een langere periode kiest dan vragen u wij dit nader te onderbouwen gezien het feit dat kosteloos wijzigen wel tot een uur voor vertrek mogelijk is.	De bepalingen over betalen, reserveren, wijzigen en annuleren zijn in het PvE verduidelijkt. De annuleringstermijn van een maand is gehandhaafd om te voorkomen dan er teveel plekken gereserveerd worden waar later geen gebruik van wordt gemaakt. Dat is vervelend voor de concessiehouder en voor reiziger die wel mee willen. Het staat de concessiehouder uiteraard vrij om een kortere annuleringstermijn voor de afvaart te hanteren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
649	Openbare consultatie	Neem in het PvE de eis op dat de Concessiehouder moet voldoen aan de eisen zoals opgenomen in het document 'Concessiebijlage MaaS-waardige bestekseisen' dat is opgesteld door CROW-KpVV en is vastgesteld door de concessieverlenende overheden. Leg vast dat alle beschermde reisrechten uit bijlage B11 dienen te behoren tot het referentieaanbod dat ook door andere MAAS-partijen kan worden aangeboden.	IenW ziet hier geen toegevoegde waarde voor de reiziger in. Het is voor reizigers staande en herkenbare praktijk dat zij de tickets voor de overtocht bij de rederij zelf kopen. De concessies voor de Friese Waddenveren zijn ook niet één op één vergelijkbaar met de hoofdrailnetconcessie.
650	Openbare consultatie	Wij adviseren het vervoer van één fiets per passagier gratis te maken in bijlage B11 en anders het tarief te maximeren op het tarief van NS én de Concessiehouder daarbij te verplichten de NS Fietsdagkaart Dal op alle afvaarten met de reguliere veerdiensten te accepteren zodat reizigers die hun fiets meenemen in de trein en op de Waddenveren slechts 1x een fietsticket hoeven aan te schaffen.	In zowel de trein als op de Friese Waddenveren moeten reizigers betalen voor het meenemen van de fiets. Het is financieel niet haalbaar om het vervoer van één fiets per persoon gratis te maken. Als dat zou leiden tot een grote toename van het aantal fietsen aan boord heeft ook forse operationele impact. De tarieven die eilandbewoners betalen voor het meenemen van de fiets vergelijkbaar met de bedragen die in deze inbreng worden genoemd. Het is een afweging van bezoekende reizigers om te bepalen of zij hun fiets meenemen of een fiets op het eiland huren.
651	Openbare consultatie	Wij adviseren in de definitie van het begrip eilandbewoner de leeftijd van 21 jaar te verhogen naar tenminste 24 jaar en daarnaast ook jongeren die ouder zijn maar nog gebruik maken van studiefinanciering ook onder dit begrip te laten vallen.	IenW begrijpt deze wens en heeft in de definitie van 'eilandbewoner' de leeftijd van 21 jaar verruimd naar het moment van afstuderen.
652	Openbare consultatie	Er worden verschillende termen gebruikt voor loketten. Zo wordt in eis 12.2.8 en in de introductie van paragraaf 12.2 gesproken over "informatieloketten", in eis 12.2.1 over "loketten", in eis 9.2.2 en 9.3.2 over "serviceloket" en in eis 9.3.3 over "serviceloket".	IenW erkent deze onduidelijkheid en heeft nu in het PvE overal de term 'serviceloket' gehanteerd.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
653	Openbare consultatie	Bijlage B11: De beschermde tarieven in het winterseizoen voor Waddenveren West voor personen en voertuigen liggen abusievelijk circa 25% hoger dan de tarieven in 2024 terwijl alle andere tarieven zijn gebaseerd op 2024.	In het overzicht met beschermde reisrechten is het prijsniveau van 2025 opgenomen, en niet het niveau van 2024. De opgenomen tarieven zijn afkomstig van de website van de huidige concessiehouders. Overigens waren in het ontwerp-PvE de tarieven voor de verbindingen van en naar Ameland en Schiermonnikoog per abuis inclusief toeristenbelasting vermeld, terwijl dat exclusief toeristenbelasting had moeten zijn. Dat is in het PvE hersteld.
654	Openbare consultatie	Behoud eilander tarief voor studenten; de beperking van de status eilander voor studenten vanaf de leeftijd van 21 jaar is te beperkend en heeft grote gevolgen voor beschikbaarheid van personeel op de eilanden, deze dient te worden verruimd.	IenW begrijpt deze wens en heeft in de definitie van 'eilandbewoner' de leeftijd van 21 jaar verruimd naar het moment van afstuderen.
655	Openbare consultatie	Daar waar sprake is van een keus om te reizen heeft de eilandbewoner die niet. Daarom zou de reis van de eilander gesubsidieerd moeten worden. Het argument dat daar geen geld voor is, is goedkoop. Het is nog niet 2029 er is dus voldoende tijd om dit in de begroting te op te nemen.	IenW heeft zich tot de bestaande financiële kaders te verhouden. De overtocht voor eilandbewoners kan helaas niet gratis gemaakt worden. In het PvE is wel geborgd dat er voor eilandbewoners gereduceerde tarieven zijn die nu ook gelden.
656	Openbare consultatie	In het PvE is de definitie van de 'eilander' niet duidelijk omschreven.	IenW kan op grond van deze inbreng niet goed achterhalen op welke punt verduidelijking nodig is.
657	Openbare consultatie	Het belangrijkste punt wat ik mis is namelijk het moeten aanbieden van een abonnement voor frequente reizigers. Wagenborg biedt op dit moment een zogeheten 'halfjaarabonnement voor eilanders en forenzen. Met dat abonnement kan men voor een vast bedrag (op dit moment €93,75) gedurende de periode van een halfjaar onbeperkt gebruik maken van de veerdienst. Wanneer men gebruik wilt maken van de sneldienst is hiervoor een regulier 'toeslagticket' noodzakelijk.	Het PvE borgt dat er voor eilandbewoners gereduceerde tarieven gelden en dat de concessiehouder korting moet bieden aan frequente reizigers.
658	Openbare consultatie	Kinderen boven de 21 jaar worden niet meer als 'eilander' gezien.	IenW begrijpt deze wens en heeft in de definitie van 'eilandbewoner' de leeftijd van 21 jaar verruimd naar het moment van afstuderen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
659	Openbare consultatie	De tarieven (max .tariefsverhoging) op basis van Indexen zoals het CBS. De Reder mag de tarieven jaarlijks verhogen met een door het Rijk vastgesteld maximum. Dit lijkt juist is het echter absoluut niet, het geschiedt nu op basis van alle cijfers van moeder en dochter maatschappijen, daar is onjuist mee geschoven, waardoor de huidige tarieven veel te hoog zijn. Er dient op basis van geconsolideerde cijfers van de veerdienstmaatschappij (Moedermaatschappij !?) De Holding Rederij Doeksen kan alle bedrijfsonderdelen samenvoegen en dan kunnen ze daarmee de veerdienst belasten met onkosten en afschrijvingen van de andere (dochters). Er wordt nu en als hierin géén Verandering komt, géén reëel beeld van het werkelijke rendement (winst of verlies) van de veerdienst verkregen. Ik laat nog in het midden hoe er "gestoeid" wordt met de Boekwaarde (dus afschrijvingen enz.) van de nieuwe schepen (Willem Barentsz en de Willem de Vlamingh). Om het gebrek aan transparantie echt te verminderen, zal er door de Overheid een toezichthoudende rol moeten komen m.b.t. de vaststelling van de nieuwe tarieven en de tarieven (huidige) van de veerboottarieven. Het ACM (Autoriteit Consument en Markt) lijkt mij daarvoor geschikt.	Tariefverhogingen worden niet gebaseerd op de financiële resultaten of de organisatie van de concessiehouder. De mate waarin de tarieven jaarlijks mogen stijgen, wordt bepaald door objectieve macro-economische cijfers. Dit is vastgelegd in eis 9.1.8. Op basis daarvan stelt IenW de jaarlijkse maximale tariefstijging vast. IenW ziet er geen toegevoegde waarde in om de ACM op dit punt een rol te geven.
660	Openbare consultatie	Doelen van de concessies 4)het vervoer moet betaalbaar en beheersbaar zijn. Uw opzet is duidelijk, echter ik zag gaarne een tariefstructuur conform het OV. Ik wil graag differentiëren in de tariefstructuur. Toeristen komen voor hun genoeg enige malen per jaar naar de eilanden. De eilanders moeten, vaak noodgedwongen tientallen malen naar het vasteland v.v. Daarom pleit ik voor een regeling met subsidie zoals elders in Europa en door de EU onderschreven wordt toegepast.	IenW is zich ervan bewust dat eilandbewoners regelmatig naar het vasteland reizen en dat daarin een verschil zit ten opzichte van bezoekers. Daarom regelt het PvE dat er voor eilandbewoners gereduceerde tarieven gelden, net als nu. IenW heeft geen financiële middelen om een subsidie te verstrekken voor de Friese Waddenveren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
661	Openbare consultatie	In de concessie moet daarom meegenomen worden een ondernemersloket voor personeel. Binnen nader af te spreken kaders dienen voor afnemers van tijdelijke arbeid een flexibele en meer gunstige regeling te komen die er voor zorg draagt dat wij de prijzen voor de badgasten kunnen normaliseren naar een aanvaardbaar niveau (dat is nu niet het geval, de doorberekening van kosten laat zich voelen in alle geledingen met als resultaat dat Terschelling haar prijsniveau voor reis- en verblijf onevenredig moet verhogen om sowieso diensten te kunnen verlenen). De aanvraag loopt altijd via aangesloten ondernemers op het eiland zodat zuiverheid gewaarborgd blijft en niet jan en alleman van "buiten met een werkbus" ook van de regeling gebruik kan maken, zo houden we de cashflow op en ten behoeve van het eiland.	IenW heeft geen financiële middelen om de overtocht voor forenzen of seizoenswerknemers te verlagen. Het PvE verplicht de concessiehouder wel om een korting voor frequente reizigers te hanteren.
662	Openbare consultatie	Tevens mis ik dat er voor de kinderen en eventuele ouders van de eilanders niet een gereduceerd tarief is. Het is daardoor voor veel kinderen te duur om even naar hun ouders te gaan. Bij rederij doeksen ontvangen familieleden aan de wal 20 % korting op alle personentickets voor kinderen en volwassenen. Deze pas kan uitsluitend aangevraagd worden door: Kinderen van eilanders en hun inwonende gezin, woonachtig aan de wal, en ouders van eilanders woonachtig aan de wal. Dit zou ik voor mij als eilander ook graag willen.	Het PvE borgt dat eilandbewoners tegen gereduceerde tarieven naar het vasteland en vice versa kunnen. Ook is geregeld dat studerende kinderen tegen gereduceerde tarieven naar hun ouder(s) op het eiland kunnen reizen. Het is financieel niet haalbaar om in het PvE te verplichten dat alle ouders en kinderen van eilandbewoners met korting mogen reizen.
663	Openbare consultatie	Ik heb een dringend verzoek van wensen om mee te nemen bij het verstrekken van een nieuwe concessie tussen Holwerd en Ameland. Er zouden eilander tarieven moeten zijn voor; Eilander tarieven voor kinderen van gescheiden ouders die elders in Nederland wonen. Eilander tarieven voor kinderen, kleinkinderen t/m 4 e graads die familie willen bezoeken op Ameland (en soms voor schrijnende omstandigheden)	Het PvE borgt dat eilandbewoners tegen gereduceerde tarieven naar het vasteland en vice versa kunnen. Ook is geregeld dat studerende kinderen tegen gereduceerde tarieven naar het eiland kunnen reizen. De definitie hiervan is bewust zo gekozen dat het voor het in aanmerking komen voor het eilandbewonerstarief genoeg is dat één van beide ouders op het eiland woont. Het is financieel niet haalbaar om in het PvE te verplichten dat familie van eilandbewoners tot en met de vierde graad met korting mogen reizen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
664	Openbare consultatie	Betaalbaarheid is erg belangrijk, een ticket is voor iemand met een smalle beurs behoorlijk aan de prijs, ook het eilander tarief. Het eilander tarief moet gewaarborgd blijven, al ben ik wel van mening dat het Rijk meer zou kunnen bijdragen om Amelanders nog minder te laten betalen. Wij wonen hier, zijn hier geboren en getogen, maar moeten voor bepaalde dingen wel naar het vaste land en meestal is dit voor zaken die niet op het eiland kunnen. Ik hoop dat de elektrificatie van de schepen straks niet doorberekend wordt in de ticketprijzen. Verder zou het mooi zijn dat familieleden die op het vasteland wonen ook voor eilander tarief over zouden kunnen wanneer ze op familiebezoek gaan, maar ik denk dat dat niet gaat lukken.	IenW handhaaft in het PvE het gereduceerde tarief voor eilandbewoners. Het is financieel niet mogelijk om de tarieven voor de overtocht te verlagen. Het is financieel ook niet haalbaar om in het PvE een verplichting op te nemen dat familie van eilandbewoners die op het vasteland wonen met korting te laten reizen. Overigens geldt het gereduceerde tarief voor eilandbewoners ook voor studerende kinderen waarvan minimaal één van de ouders op het eiland woont.
665	Openbare consultatie	Tarief extra afvaart Neem als eis in het PvE op dat bij de inzet van een extra schip hetzelfde tarief van toepassing is als op de dienst waarop de extra afvaart betrekking heeft. In de huidige situatie wordt als extra schip vaak een <u>snelboot</u> ingezet. Passagiers die niet met de eerste afvaart mee kunnen worden dan ineens gedwongen een toeslag te betalen omdat het tweede schip een <u>snelboot</u> is. Dat is niet de keuze van de reiziger, maar de keuze van de rederij. Een hoger tarief voor de inzet van een extra afvaart lijkt ons niet rechtvaardig. (Als de snelboot meer dan 4 weken voor de afvaart in het dienstrooster staat mag er wel een toeslag zijn).	Deze inbreng is niet overgenomen. De verwachting is dat bij een extra afvaart vanwege de vervoersvraag reizigers in de praktijk vrijwel altijd nog steeds de keuze hebben tussen een afvaart van de veerdienst en de (extra afvaart van de) sneldienst. De extra afvaarten worden namelijk ingezet voordat de veerdienstafvaarten helemaal vol zijn. Nadat de extra afvaart is ingezet, kan het ook nog gebeuren dat reizigers die de veerdienst hadden geboekt, hun reis omboeken naar de sneldienst, waardoor er op de reguliere veerdienst weer ruimte ontstaat.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
666	Openbare consultatie	9.1.4 'De Concessiehouder hanteert voor een enkele reis een tarief dat maximaal 60% bedraagt van het retourtarief'. Het is in onze optiek niet logisch om een enkele reis duurder te laten zijn dan 50% van het retourticket. Hoe werkt dit door in de eilander tarieven? De eilanders werken met passen, dat zijn in principe enkele reizen. Hoe gaat dat in de praktijk werken bij een 60% retourtarief voor een enkele reis?	Het percentage van 60% is ontleend aan de huidige praktijk. Enkele reizen worden door bezoekers in zeer beperkte mate geboekt. Voor eilandbewoners gelden gereduceerde tarieven, die in het PvE zijn vastgelegd. De praktische uitwerking daarvan is aan de concessiehouder.
667	Openbare consultatie	9.3 Reservering en annulering Bij 9.3 staat in de toelichting dat eilandbewoners ook op drukke dagen tot 24 uur voor het vertrektijdstip kans hebben om reisproduct voor een afvaart te kopen. Maar daaronder, bij de eisen, is dit niet opgenomen. Moet dit dan ook worden vermeld bij de eisen? Wat is hier leidend? Overigens vinden wij dat dit eigenlijk tot de afvaart het geval moet zijn voor minimaal 35 eilanders.	IenW erkent dat artikel 9.2 en 9.3 en de samenhang daartussen in het ontwerp-PvE tot onduidelijkheden hebben geleid. Naar aanleiding van de consultatie zijn deze twee artikelen samengevoegd en verduidelijkt. Bepalingen over gereserveerde plekken voor eilandbewoners zijn in eis 2.1.8 van het PvE vastgelegd.
668	Openbare consultatie	9.3 familiepas Het reserveringssysteem moet eilanders de mogelijk bieden om een familiepas te hebben: Rederij Doeksen biedt familieleden in de eerste graad die op de wal wonen een familiepas aan: zij krijgen een korting (20%) om hun 1ste graads familie op het eiland te bezoeken. 1ste graad: dus de ouders waarvan de kinderen op het eiland wonen of de kinderen (+kleinkinderen) waarvan de ouders (opa & oma) op het eiland wonen. Dit is een belangrijk aspect van de levensader-functie van de veerdienst voor de eilanders.	Het PvE voorziet reeds in korting voor uit huis wonende studenten waarvan minimaal één van de ouders op het eiland woont. Een verplichting in het PvE om alle familie van eilandbewoners korting te geven is financieel niet haalbaar.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
669	Openbare consultatie	9.3.3 'De Concessiehouder biedt Reizigers de mogelijkheid hun reservering kosteloos te wijzigingen tot minimaal een uur voor vertrek en kosteloos te annuleren tot minimaal een maand van tevoren'. Geldt dit ook voor eilanders? Nu geldt dat annuleren voor eilanders altijd kosteloos is en wijzigen kan tot vlak voor de afvaart. De eis zoals die nu geformuleerd is maakt het boekingssysteem onnodig complex: Kosten vragen voor annuleren impliceert dat mensen hun 'te annuleren afvaart' naar voren gaan wijzigen (kostenloos). Vaak wordt de laatste dag van het jaar gekozen voor de afvaart. Op een later moment halen ze die dan weer na voren. Dit levert veel onnodige mutaties op in het reserveringssysteem.	De termijn van een maand is gekozen om te voorkomen dat teveel plekken op de schepen onnodig gereserveerd blijven. Het PvE schrijft dit slechts op hoofdlijnen voor. De operationele uitwerking is aan de concessiehouder.
670	Openbare consultatie	Een ander subdoel van de concessies is 'betaalbaar en beheersbaar', maar ook hier voldoet het ontwerp-PvE niet. Er is te weinig tariefdifferentiatie voor scholieren, forenzen en eilanders, vooral voor de sneldienst in verband met de toeslag. Voor deze groep is de basisprijs al zo hoog dat het voor velen een uitdaging is om de kosten regelmatig op te brengen voor een reis naar de rest van Nederland en terug. Waar andere Nederlanders een keuze hebben hoe ze willen reizen om met de rest van het land in verbinding te staan, hebben eilanders daarin geen keuze; er is maar één optie en dat is de veerboot. Daarom is een gedifferentieerd (lager) tarief voor eilanders, t.o.v. niet-eilanders (toeristen) te legitimeren en verdient de positie van scholieren/studenten die vaker de oversteek moeten maken <u>bijzondere aandacht</u> .	IenW deelt dat een lager tarief voor eilandbewoners ten opzichte van bezoekers te legitimeren is. Daarom is in het PvE vastgelegd dat eilandbewoners gereduceerde tarieven betalen. Die gereduceerde tarieven gelden ook voor de sneldienst. Voor kinderen die op het eiland wonen en uitwonende studerende kinderen waarvan minimaal één van de ouders op het eiland woont gelden de gereduceerde tarieven ook.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
671	Openbare consultatie	Tot slot moet worden opgenomen dat waar mogelijk wordt ingezet om afvaarten niet geheel te laten vervallen, maar deze later wanneer mogelijk toch te laten gaan. Reserveringen op vaarten die komen te vervallen moeten worden verzet naar andere afvaarten en mogen niet zomaar komen te vervallen. Uitgangspunt moet zijn dat in het geval van uitval er zo snel als mogelijk een alternatieve overtocht wordt georganiseerd.	IenW deelt dit uitgangspunt. In eis 2.2.3 zijn hierover nadere bepalingen opgenomen.
672	Openbare consultatie	Voor eilandbewoners gelden andere tarieven dan voor andere reizigers; een eilandbewoner is gedefinieerd in bijlage Begrippenlijst als iemand die ingeschreven staat in een Waddengemeente, of een jongere tot 21 jaar van wie één van de ouders dat is. Deze definitie is onvoldoende voor studenten; zij moeten vanaf 21 jaar het volle tarief betalen. Dit maakt het dus veel duurder en daarmee moeilijker voor deze studenten om in de weekenden naar huis te komen. Dit is schadelijk voor de binding met de eilanden.	IenW begrijpt deze wens en heeft in de definitie van 'eilandbewoner' de leeftijd van 21 jaar verruimd naar het moment van afstuderen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
673	Openbare consultatie	Daarnaast is deze doelgroep een belangrijke arbeidskracht voor de eilandondernemers, omdat veel studenten in de weekenden op de eilanden werken. Deze arbeidskrachten zijn essentieel voor de eilander ondernemers. Door de definitie van eilandbewoners in het ontwerp-PvE wordt het voor deze studenten op bijvoorbeeld de Waddenveren Oost 40% duurder om in de weekenden af te reizen naar huis, en zij zullen dit waarschijnlijk minder vaak doen, of de ondernemers zullen de kosten moeten dragen. Beide uitkomsten zijn zeer schadelijk voor het ondernemersklimaat op de eilanden. De definitie van eilander zou daarom uitgebreid moeten worden, zodat ook studenten van wie de ouders op de eilanden wonen, als eilandbewoner worden aangemerkt. Daarmee wordt geborgd dat zij ook het gereduceerde tarief gaan betalen en gebruik kunnen maken van de gereserveerde plekken voor eilanders.(9.1.2 + 9.1.3).	IenW begrijpt deze wens en heeft in de definitie van 'eilandbewoner' de leeftijd van 21 jaar verruimd naar het moment van afstuderen.
674	Openbare consultatie	Tot slot is er voor scholieren, die dus heel vaak gebruik maken van de veerverbinding, op dit moment voor de Waddenveren West een gedifferentieerd tarief t.o.v. de eilanders. Dit zou voor beide concessies opgenomen moeten worden in het PvE.	Naar aanleiding van de consultatie is in eis 9.1.5 opgenomen dat de concessiehouder (naast korting voor frequente reizigers) ook korting voor scholieren moet aanbieden. Voor forenzen die op Terschelling wonen gelden al de gereduceerde tarieven voor eilandbewoners.
675	Openbare consultatie	Daarnaast moeten de richtlijnen voor de bagage (11) duidelijk vermeld staan. Al bij het boeken van een ticket moet er op gewezen worden wat meegenomen mag worden.	IenW vindt dat eis 9.1.6 op het gebied van bagage duidelijk afbakt waar de rederij geen extra tarief voor in rekening mag brengen.
676	Openbare consultatie	De concessiehouder int de toeristenbelasting voor de eerste verblijfsdag van bezoekers, en draagt deze af aan de betreffende decentrale overheid (9.1.7) Hier is te overwegen om forenzen vrij te stellen van de toeristenbelasting, aangezien zij vaak voor werk het eiland bezoeken. Dit moet dan voor alle mensen gelden die werk verrichten op de eilanden.	Het beleid rondom toeristenbelasting op de Waddeneilanden is niet aan IenW, maar aan de gemeenten. Eis 9.1.7 regelt alleen in praktische zin dat de concessiehouder de toeristenbelasting voor de eerste verblijfsdag int.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
677	Openbare consultatie	In paragraaf 9.2.2 wordt bepaald dat waar mogelijk gebruik kan worden gemaakt van gangbare betaalmethoden in het OV, zoals OV-chipkaart en OV pay. Dit is echter geen realistische eis: de boten werken met gereserveerde plekken en men moet betalen bij het reserveren. Het kan niet zo zijn dat mensen bij de veerboot zomaar kunnen inchecken zoals bij het OV, en dat dit ten koste gaat van de gereserveerde plaatsen. Het openbaar vervoer en bijbehorende betaalmethoden is ingericht om vrijblijvend en zonder reservering te kunnen reizen, en dus in te checken wanneer men wil. De veerboot werkt niet op die wijze (en is ook niet voor niets niet aangemerkt als OV). We zijn bang dat het integreren van OV-betaalsystemen ten koste zal gaan van gereserveerde plekken.	In het PvE is eis 9.2.2 conform deze wens komen te vervallen
678	Openbare consultatie	Bijlage B11 – Beschermd Reisrechten West – Tarief voertuigen Hoge vervoerskosten voor een Vlielanders die bijvoorbeeld een middag met de fiets naar het ziekenhuis of boodschappen wil doen in Harlingen anno 2025 al € 20,54 (Bijlage B11 – Beschermd Reisrechten West). Deze kosten zullen in 2029 ongetwijfeld verder stijgen. Vooral de prijs voor een auto-retour is uitzonderlijk hoog: momenteel € 105,02.	IenW heeft geen financiële middelen op de begroting om de tarieven voor eilandbewoners en bezoekers te verlagen ten opzichte van het huidige tariefniveau.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
679	Openbare consultatie	Geen voertuiglengte De vermelding van een vast bedrag van € 105,02 voor het retourtarief van een auto klopt niet met de huidige praktijk. Momenteel is het voertuigtarief voor eilanders afhankelijk van de lengte van het voertuig, met stappen van een halve meter. Bijvoorbeeld: • Auto tot 3 meter: € 55,12 (zomertarief retour) • Auto tot 4 meter: € 70,90 Deze gedifferentieerde tarieven worden niet vermeld in de bijlage, wat onjuist en misleidend is. Het huidige systeem moet gehandhaafd blijven: een eerlijke tariefstructuur gebaseerd op voertuiglengte. De differentiatie op basis van voertuiglengte moet in Bijlage B11 worden opgenomen, evenals de tariefstructuur voor aanhangers.	IenW heeft naar aanleiding van wensen in de marktconsultatie bewust de keuze gemaakt om dit gedifferentieerde systeem te vervangen door een eenvoudiger systeem. De gereduceerde tarieven voor eilandbewoners zijn daarin gehandhaafd. Voor een auto komt dit overeen met een auto van 5 tot 6 meter. Op het gebied van aanhangers bestaan er nu twee prijscategorieën waar de laagste in het overzicht met beschermde reisrechten is opgenomen.
680	Openbare consultatie	Bagagebeleid – Wat valt onder handbagage? In Bijlage B11 wordt aangegeven dat handbagage gratis is, maar er wordt geen definitie gegeven van wat onder 'handbagage' valt. In de luchtvaart is dat wél duidelijk geregeld. Door het ontbreken van een definitie kan in de toekomst voor koffers, rugzakken of ruimbagage alsnog een tarief worden ingevoerd. Dat moet expliciet uitgesloten worden: bagage hoort kosteloos te blijven. Er moet een duidelijke omschrijving komen van handbagage en andere bagagevormen, om verwarring of extra kosten in de toekomst te voorkomen.	Het PvE schrijft dit bewust niet in detail voor, om discussies over specifieke afmetingen en grenswaarden van bagage te vermijden.
681	Openbare consultatie	De organisatie van ons evenement heeft toegang tot de boekingssystemen van Doeksen. Dit betekent dat de medewerkers van dit team snel en efficiënt kunnen werken bij het op naam boeken van de overtochten voor al deze personen. Zonder deze service wordt de verwerkingstijd van een boeking aanzienlijk langer en stijgen de kosten in termen van mensen en middelen navenant.	IenW juicht toe dat de concessiehouder op dit punt goede afspraken maakt met ondernemers en organisatoren van evenementen. Het is voor IenW ingewikkeld om op dit punt specifieke eisen in het PvE vast te leggen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
682	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling):1. Scholierenkaart voor schooljeugd die op eiland woont en aan de wal op school zit. Schooljeugd reist voor eenmalig bedrag (€163,25 voor schooljaar 2025-2026) het hele jaar kosteloos met de veerboot en krijgen korting (25%) op snelboottoeslag) 2. Scholierenkaart voor studenten die een "werkend leren" traject volgen. Onder dezelfde voorwaarde als punt 1.	Naar aanleiding van de consultatie is in eis 9.1.5 opgenomen dat de concessiehouder (naast korting voor frequente reizigers) ook korting voor scholieren moet aanbieden. Voor forenzen die op Terschelling wonen gelden al de gereduceerde tarieven voor eilandbewoners.
683	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling):4. 15% korting op horecaprijzen op vertoon van bootpas.	IenW acht het vanuit de levensaderfunctie van de veerverbindingen wenselijk om voor de overtocht gereduceerde tarieven voor eilandbewoners voor te schrijven. Korting op de horeca voor eilandbewoners wil IenW niet in het PvE voorschrijven.
684	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling):5. Voor boekingen geen service- en annuleringskosten voor eilanders. 6. Eilanders kunnen zowel online, telefonisch als aan de servicebalie boeken en annuleren.	IenW acht het vanuit de levensaderfunctie van de veerverbindingen wenselijk om voor de overtocht gereduceerde tarieven voor eilandbewoners voor te schrijven. IenW wil in het PvE niet voorschrijven dat voor eilandbewoners geen service- en annuleringskosten gelden. In het PvE is nu geborgd dat alle reizigers (eilandbewoners en bezoekers) online, telefonisch en aan de servicebalie kunnen boeken, wijzigen en annuleren.
685	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling):7. (Gratis) transportservice van sperma voor de paardenfokkerij tijdens dek-seizoen.	IenW acht deze mate van detail niet geschikt om als concrete eis in het PvE op te nemen.
686	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling):11. Gratis reserveren, wijzigen en annuleren tot vlak voor vertrek voor alle veerboten voor eilanders. (Zowel personen als motorvoertuigen)	IenW acht het vanuit de levensaderfunctie van de veerverbindingen wenselijk om voor de overtocht gereduceerde tarieven voor eilandbewoners voor te schrijven. IenW wil in het PvE niet voorschrijven dat voor eilandbewoners geen service- en annuleringskosten gelden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
687	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling):13. Korting(pas) voor eilander voertuigen en aanhangers; (personenwagens, campers, fietsen, motoren, quads, aanhangers, caravans, paardentrailers, etc)	In het PvE is reeds geborgd dat voor voertuigen van eilandbewoners gereduceerde tarieven gelden ten opzichte van bezoekers.
688	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling): 14.Daltarieven voertuigen voor eilanders op onrendabele afvaarten.	In het PvE is reeds geborgd dat voor voertuigen van eilandbewoners gereduceerde tarieven gelden ten opzichte van bezoekers.
689	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling):15. Familiepashouders betalen verder geen service en annuleringskosten en krijgen korting in de horeca aan boord en terminal.	IenW acht het vanuit de levensaderfunctie van de veerverbindingen wenselijk om voor de overtocht gereduceerde tarieven voor eilandbewoners voor te schrijven. Dat geldt ook voor studerende kinderen die niet meer op het eiland wonen, maar minimaal één van de ouders wel. IenW wil in het PvE geen korting voor overige familieleden voorschrijven.
690	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling):17. 20% extra korting op personenticket met een doorlopende machtiging. (zowel online als bij de servicebalie).	In het PvE is reeds geborgd dat voor eilandbewoners gereduceerde tarieven gelden ten opzichte van bezoekers. De operationele inrichting daarvan (wel of geen doorlopende machtiging) is aan de concessiehouder.
691	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling):18. Gratis vervoer van kinderen van 0 tot 4 jaar.	Kinderen van 0 tot en met 3 jaar kunnen gratis mee op de veerdienst.
692	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling): 19. Gratis vervoer van de hond.	In het PvE is geborgd dat hulphonden altijd gratis mee mogen. IenW wil niet in het PvE voorschrijven dat huisdieren gratis mee mogen.
693	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling):20. Vervroegde verleningsregeling van de eilanderbootpas waarbij 6 maanden voor het verloop van de pas reeds verlengd kan worden, zodat ook na de verloopdatum een boeking gemaakt kan worden	In het PvE is reeds geborgd dat voor eilandbewoners gereduceerde tarieven gelden ten opzichte van bezoekers. De operationele inrichting daarvan (verlengingsopties) is aan de concessiehouder.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
694	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling): 21. Gratis vervoer voor eilanders voor fietsenrek aan auto en object bovenop/achterop auto.	IenW acht het vanuit de levensaderfunctie van de veerverbindingen wenselijk om voor de overtocht gereduceerde tarieven voor eilandbewoners voor te schrijven. IenW wil niet de verplichting in het PvE vastleggen dat objecten boven en achterop de auto van eilandbewoners gratis mee mogen.
695	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling): 23. Vrij reizen voor de voor docenten/dirigenten van het muziekonderwijs, de orkesten en de koren op Terschelling. De muziekverenigingen en -stichtingen zijn, om voortbestaan en niveau te garanderen, afhankelijk van professionals van de wal af die wekelijks de lessen en repetities leiden. De huidige concessiehouder ondersteunt momenteel de muziek op het eiland door een vrij reizen-pas te verstrekken aan de dirigenten.	IenW acht dergelijke proposities die door de huidige concessiehouder worden aangeboden aan inschrijvers in de aanbesteding. IenW het juridisch kwetsbaar om in het PvE wel een korting voor muziekdocenten voor te schrijven, maar niet voor vergelijkbare doelgroepen.
696	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling): 24. Vrij reizen voor voorgangers/dominees van christelijke gemeentes op Terschelling	IenW acht dergelijke proposities die door de huidige concessiehouder worden aangeboden aan inschrijvers in de aanbesteding. IenW het juridisch kwetsbaar om in het PvE wel een korting voor dominees voor te schrijven, maar niet voor vergelijkbare doelgroepen.
697	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling): 27. Tegen eilander tarief overzetten van auto's bestemd voor garagebedrijven op Terschelling. (Deze auto's staan nog niet op naam van een eilander, maar worden er wel aan verkocht).	IenW acht het vanuit de levensaderfunctie van de veerverbindingen wenselijk om voor de overtocht gereduceerde tarieven voor eilandbewoners voor te schrijven. IenW wil in het PvE niet voorschrijven dat deze gereduceerde tarieven ook gelden voor auto's die bestemd zijn voor garagebedrijven op Terschelling.
698	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling): 30. Vaste reizigerspas voor vaste gasten en personeel dat aan de wal woont, maar op het eiland werkt.	IenW acht het vanuit de levensaderfunctie van de veerverbindingen wenselijk om voor de overtocht gereduceerde tarieven voor eilandbewoners voor te schrijven. IenW wil in het PvE niet voorschrijven dat deze gereduceerde tarieven ook gelden voor mensen die niet op het eiland wonen, maar er wel werken. Zij kunnen gebruik maken van de korting voor frequente reizigers. Ook kunnen hierover afspraken met werkgevers worden gemaakt.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
699	Openbare consultatie	Behoud van eilander tarief, zowel voor personen als voor gemotoriseerd verkeer. Korting voor eerste graads familie	De gereduceerde tarieven voor eilandbewoners blijven in het PvE behouden. Deze gelden zowel voor personen als voertuigen. In het PvE is ook geborgd dat de gereduceerde tarieven gelden voor studenten waarvan minimaal één van de ouders op het eiland woont. Het is financieel niet haalbaar om in het PvE een verplichting op te nemen dat alle (eerstegraads) familie van eilandbewoners korting moeten krijgen.
700	Openbare consultatie	a. We vinden de belasting die aan ons bootkaartje gekoppeld is te hoog en dan ook niet terecht.	Fiscaal beleid valt niet onder de scope van de concessies. Btw geldt voor alle vormen van (openbaar) vervoer. Dat is landelijk vastgesteld, los van de concessies voor de Friese Waddenveren. Als het gaat om beleid rondom toeristenbelasting, is dat een aangelegenheid van de Waddengemeenten.
701	Openbare consultatie	De huidige definitie van 'eilandbewoner' sluit studenten van 21 jaar en ouder uit, zelfs als zij in het weekend naar huis willen of op de eilanden werken. Hierdoor betalen zij het volle tarief, wat schadelijk is voor de binding met het eiland en de lokale arbeidsmarkt. De definitie moet worden aangepast zodat deze studenten ook als eilandbewoner worden erkend.	IenW begrijpt deze wens en heeft in de definitie van 'eilandbewoner' de leeftijd van 21 jaar verruimd naar het moment van afstuderen.
702	Openbare consultatie	Tevens ontbreekt tariefdifferentiatie voor scholieren bij de Waddenveren Oost. Dit moet in het PvE worden opgenomen.	Naar aanleiding van de consultatie is in eis 9.1.5 opgenomen dat de concessiehouder (naast korting voor frequente reizigers) ook korting voor scholieren moet aanbieden. Voor forenzen die op Terschelling wonen gelden al de gereduceerde tarieven voor eilandbewoners.
703	Openbare consultatie	forenzen moeten ander tarief kunnen hebben dan toeristen;	De gereduceerde tarieven voor eilandbewoners gelden ook voor forenzen die op de Waddeneilanden wonen en op het vasteland werken. Voor forenzen die op het vasteland wonen en op de Waddeneilanden werken, geldt die korting niet. Zij kunnen wel gebruik maken van de korting voor frequente reizigers.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
704	Openbare consultatie	eilander tarief voor studenten moet blijven;	Het PvE borgt dat de gereduceerde tarieven voor eilandbewoners ook gelden voor studenten die niet meer thuis wonen, maar waarvan minimaal één van de ouders op het eiland woont. Naar aanleiding van de consultatie is de grensleeftijd van 21 jaar in het ontwerp-PvE verruimd naar het moment van afstuderen.
705	Openbare consultatie	Toeristen hebben ander belang dan eilanders ; eilanders belang moet zwaar wegen ;	IenW wil in het PvE recht doen aan de belangen van eilandbewoners, voor wie de veerverbindingen een levensader vormen. Eilandbewoners kunnen ook in de nieuwe concessies rekenen op gereduceerde tarieven ten opzichte van bezoekers. Dit is in het PvE geborgd.
706	Openbare consultatie	Tarieven worden nu gebaseerd op cijfers van de rederij zelf, maar deze zijn niet altijd transparant. Er is een risico dat kosten van andere bedrijfsonderdelen worden meegerekend, wat leidt tot onterechte prijsverhogingen. Dit doet Wagenborg op al jaren op deze manier	Tariefverhogingen worden niet gebaseerd op de financiële resultaten of de organisatie van de concessiehouder. De mate waarin de tarieven jaarlijks mogen stijgen, wordt bepaald door objectieve macro-economische cijfers. Dit is vastgelegd in eis 9.1.8. Op basis daarvan stelt IenW de jaarlijkse maximale tariefstijging vast.
707	Markt-consultatie	Wij pleiten voor een betere systematiek met betrekking tot de indexering van de tarieven. Belangrijke elementen daarbij zijn dat de vertraging die de huidige systematiek kent kleiner wordt en dat de index gebaseerd is op de werkelijke verdeling in de kostensoorten van de concessiehouder. Wat de brandstofcomponent betreft is bovendien belangrijk dat de index gebaseerd is op de mix aan brandstoffen die de concessiehouder werkelijk gebruikt en rekening houdt met compensatie van eventuele meerkosten voor de concessiehouder door eventuele nieuwe of gewijzigde wet- en regelgeving (zoals ETS2 en de Akte van Mannheim). Met name op het gebied van brandstof is de markt onvoorspelbaar, waardoor marktpartijen op dit gebied de zekerheid nodig hebben dat extra kosten gecompenseerd worden in de tariefindex.	In het PvE is de jaarlijkse indexatiesystematiek aangepast ten opzichte van de systematiek die in het ontwerp-PvE stond. Dit is gebeurd naar aanleiding van de consultatie en de resultaten van het onderzoek naar een eventuele herziening van de samengestelde index. De wegingsfactoren van loonkosten, overige kosten en brandstofkosten zijn geactualiseerd. Ook wordt er voor deze drie kostensoorten nu een eenduidige bron gebruikt, namelijk de ontwikkeling van de lonen, de ontwikkeling van de consumentenprijsindex en de ontwikkeling van dieselprijzen, zoals gepubliceerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek. IenW heeft binnen de brandstofkosten geen onderscheid gemaakt naar verschillende typen brandstoffen, omdat dat de jaarlijkse indexatie ingewikkeld, ondoorzichtig en onvoorspelbaar maakt voor de reiziger. Ook zou dit tot een ongelijke prijsstijging tussen de twee concessies kunnen leiden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
708	Markt-consultatie	Wat deze eis betreft benadrukken wij dat een nieuw reisproduct dat op deze wijze geïntroduceerd wordt, niet moet kunnen leiden tot een lagere omzet voor de concessiehouder. Dat zou betekenen dat de spelregels tijdens de wedstrijd veranderd kunnen worden en dat is in onze ogen onredelijk en onwenselijk.	De bepalingen in dit artikel zijn er juist voor bedoeld om te zorgen dat de introductie van een nieuwe tariefsoorten niet tot omzetverlies leidt. En als dat wel het geval is, dat er dan een adequate vergoeding tegenover moet staan. Het is niet de bedoeling dat op dit punt de spelregels gedurende de rit worden aangepast.
709	Markt-consultatie	Kunt u verduidelijken dat u hiermee bedoelt dat de decentrale overheden subsidie moeten kunnen geven aan de concessiehouder voor het introduceren van een nieuw reisproduct? Als u dat bedoelt, benadrukken wij dat een nieuw reisproduct dat op deze wijze geïntroduceerd wordt, niet moet kunnen leiden tot een lagere omzet voor de concessiehouder.	Dat klopt. Met "redelijke kosten voor de decentrale overheid" wordt ook hierop bedoeld. IenW heeft in 9.1.15 verduidelijkt dat de decentrale overheid hiervoor subsidie kan verstrekken aan de concessiehouder.
710	Markt-consultatie	De kostbare introductie van de genoemde betaalsystemen is slechts relevant voor een heel klein deel van de doelgroep: passagiers die alleen reizen zonder vervoermiddel of extra bagagestukken en die niet vooraf boeken. Maar bijna alle passagiers boeken vooraf en daardoor kan de veerdienst de capaciteit die wordt ingezet goed afstemmen op de vervoersvraag. Van het kleine percentage passagiers dat niet vooraf boekt, reist een groot deel niet alleen en/of niet zonder vervoermiddel of extra bagagestukken. De toegevoegde waarde van de genoemde betaalmiddelen is dus nihil, terwijl de introductie en instandhouding ervan veel tijd, geld en energie kost. Wij adviseren u deze eis te laten vervallen. Mocht u wel vasthouden aan deze eis, dan vragen wij u te verduidelijken hoe u wilt beoordelen of de eis technisch haalbaar is.	IenW heeft eis 9.2.2 in reactie op deze opmerking verwijderd.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
711	Markt-consultatie	Kunt u verduidelijken wat u precies bedoelt met de eis dat eilandbewoners ook op drukke dagen tot 24 uur voor vertrek kans hebben om een reisproduct voor een afvaart te kopen? Heeft dit betrekking op de eis genoemd in 2.1.8? Of bedoelt u hiermee ook een mogelijkheid om tot 24 uur voor vertrek altijd een personenticket te kunnen aanschaffen? En bedoelt u dan alleen de reguliere dienst of ook de sneldienst?	IenW erkent dat deze zin in de toelichting tot verwarring kan leiden en heeft deze zin verwijderd. Alle bepalingen over gereserveerde plekken voor eilandbewoners komen (alleen) voor in eis 2.1.8.
712	Markt-consultatie	Op dit moment zijn deze plekken niet eerder dan respectievelijk 48 uur en 24 uur voor vertrek te reserveren via het systeem, door zowel eilanders als toeristen	Voor de bepalingen over gereserveerde plekken voor eilandbewoners wordt verwezen naar eis 2.1.8.
713	Markt-consultatie	Voorstel: geef de Autoriteit Consument en Markt (ACM) een toezichthoudende rol bij de vaststelling van tarieven. Daarnaast stellen wij voor het btw-tarief op veerbootkaartjes te verlagen naar 0%. Het is onrechtvaardig dat reizigers 9% btw betalen op een dienst die in functie en belang vergelijkbaar is met openbaar vervoer, terwijl veerdiensten geen structurele overheidssteun ontvangen zoals andere OVvormen.	Tariefverhogingen worden niet gebaseerd op de financiële resultaten of de organisatie van de concessiehouder. De mate waarin de tarieven jaarlijks mogen stijgen, wordt bepaald door objectieve macro-economische cijfers. Dit is vastgelegd in eis 9.1.8. Op basis daarvan stelt IenW de jaarlijkse maximale tariefstijging vast. IenW ziet er geen toegevoegde waarde in om de ACM op dit punt een rol te geven. De btw-plicht geldt zowel voor de Friese Waddenveren als het reguliere openbaar vervoer.
714	Markt-consultatie	Wij verzoeken u de systematiek voor indexatie te herzien. De verhouding binnen de kostenmix zou beter moeten aansluiten bij de werkelijke kostenstructuur. Daarbij is het van belang dat de indexreeksen van CEP en CBS zo actueel mogelijk zijn, om het effect van 'naijlen' te voorkomen. Op die manier sluit de door te voeren tariefstijging beter aan bij de kostenontwikkeling in het voorgaande jaar. Tot slot willen wij benadrukken dat de huidige indexreeksen loonkosten en IMOC uit zowel de huidige als in het ontwerp-PvE naar onze mening niet representatief zijn voor de kostenontwikkelingen binnen een rederij, en verzoeken wij u daarom deze te herzien.	IenW begrijpt deze wens en heeft de index in eis 9.1.8 aangepast. Daarbij gaat het zowel om de wegingsfactoren van de onderdelen loonkosten, overige kosten en brandstofkosten, als de bron die bij deze drie kostensoorten wordt gehanteerd.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
715	Markt-consultatie	Wij verzoeken u eis 9.1.9 aan te passen, omdat deze op dit moment onvoldoende te beoordelen is. De betreffende paragraaf uit het Concessiebesluit is niet beschikbaar, waardoor de inhoud en impact niet duidelijk zijn. Daarnaast zijn open formuleringen zoals wijziging "op basis van de uitkomsten van de Mid Term Review" of "wanneer wordt overgegaan op elektrisch varen" niet acceptabel, omdat ze leiden tot onvoorspelbaarheid en financiële onzekerheid. De indexatiesystematiek moet zo goed mogelijk aansluiten bij de werkelijke kostenontwikkeling. Dit betekent dat – afhankelijk van de aandrijftechniek – verschillende indexen per verbinding kunnen gelden. Ook kan het wijzigingsmechanisme van de indexatie vooraf worden vastgelegd, bijvoorbeeld bij een overstap naar een andere aandrijftechniek op meerdere schepen. Wij verzoeken u dit in de concessie expliciet te regelen, zodat inschrijvers kunnen rekenen op transparantie en voorspelbaarheid.	IenW heeft eis 9.1.9 in het PvE gehandhaafd. Deze eis regelt procesmatig dat er een herziening van eis 9.1.8 plaatsvindt in het geval van de voornoemde situaties. Herziening van de indexatiemethode gebeurt in samenspraak tussen de concessieverlener en de concessiehouder. Het is niet mogelijk om op voorhand uit te lopen op eventuele uitkomsten van een dergelijke herziening.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
716	Markt-consultatie	Wij verzoeken u eis 9.2.2 te schrappen, omdat aansluiting bij de OV-chipkaart/OVpay of diens opvolger onwenselijk en verwarrend is voor reizigers. De betaalsystemen in het openbaar vervoer zijn ingericht als 'Pay As You Go': reizen zonder reservering, op basis van daadwerkelijke kilometers, zonder vooraf saldo of abonnement. De veerdiensten daarentegen werken juist volledig op basis van reservering om de vervoerverplichtingen te kunnen waarborgen. Deze systemen sluiten niet op elkaar aan en creëren een inconsistente klantreis ten opzichte van de rest van Nederland. Daarnaast biedt de OV-chipkaart/OVpay standaard reisrechten, zoals leeftijdskorting of vrij reizen voor bepaalde doelgroepen. Deze zijn echter niet van toepassing binnen de Waddenveren-concessies, waardoor aansluiting bij deze systemen leidt tot onjuiste verwachtingen en mogelijke teleurstelling bij reizigers. Omwille van duidelijkheid, reizigersgemak en systeemconsistentie verzoeken wij u daarom eis 9.2.2 volledig te laten vervallen	In het PvE is eis 9.2.2 in lijn met deze inbreng komen te vervallen.

10. Marketing

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
717	Openbare consultatie	10.1 Waarom voorgeschreven dat de marketingactiviteiten marktgericht moeten zijn op het behoud van reizigers, het versterken en de bereikbaarheid en imago veerdienst. Wat anders zou de reder willen? Overbodig, schrappen	Deze bepaling gaat in op de gewenste doelen van de marketingactiviteiten van de concessiehouder. De reden dat deze bepaling is opgenomen, is omdat daarmee ook het publieke belang van een solide dienstverlening met afdoende vervoersvraag wordt onderstreept. Deze bepaling leidt niet tot extra taken of verhoging van de administratieve last voor de concessiehouder ten opzichte van de huidige praktijk.
718	Openbare consultatie	10.1.2 Overbodig: concessiehouder is verantwoordelijk voor ontwikkeling en uitvoering marketingactiviteiten. Wie anders? Schrappen	Deze bepaling is opgenomen om duidelijk te maken dat niet de concessieverlener verantwoordelijk is voor de ontwikkeling en uitvoering van marketingactiviteiten.
719	Openbare consultatie	10.1.4 Schrappen voorschrift geen auditieve marketing op schepen en wachtruimtes?	Deze bepaling is opgenomen omdat IenW het niet wenselijk vindt als de reiziger op de schepen en in de wachtruimte met auditieve reclameboodschappen wordt geconfronteerd.
720	Openbare consultatie	10.1.5 Schrappen. Waarom voorgeschreven dat de concessiehouder zijn marketingactiviteiten moet afstemmen op aanbieders van het aansluitend vervoer	IenW heeft in reactie op deze opmerking eis 10.1.5 en 10.1.6 uit het ontwerp-PvE samengevoegd en vastgelegd dat de concessiehouder op dit punt de concessieverlener, consumentenorganisaties, decentrale overheden en aanbieders van aansluitend vervoer informeert. Daarmee is de zwaardere afstemverplichting uit eis 10.1.5 komen te vervallen. IenW wil borgen dat de omgeving van de concessiehouder op de hoogte is van marketingactiviteiten die de rederij uitvoert, maar wil voorkomen dat dit gepaard gaat met verhoging van administratieve lasten.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
721	Openbare consultatie	10.1.6 Schrappen. Waarom moet concessiehouder consumenten organisaties en decentrale overheden informeren over zijn marketing activiteiten? Een verstandige ondernemer hoeft dat niet voor te schrijven.	IenW heeft in reactie op deze opmerking eis 10.1.5 en 10.1.6 uit het ontwerp-PvE samengevoegd en vastgelegd dat de concessiehouder op dit punt de concessieverlener, consumentenorganisaties, decentrale overheden en aanbieders van aansluitend vervoer informeert. Daarmee is de zwaardere afstemverplichting uit eis 10.1.5 komen te vervallen. IenW wil borgen dat de omgeving van de concessiehouder op de hoogte is van marketingactiviteiten die de rederij uitvoert, maar wil voorkomen dat dit gepaard gaat met verhoging van administratieve lasten.
722	Openbare consultatie	10.1.7 De bureaucratie viert hoogtij: Waarom voorschrijven dat de concessiehouder bij zijn marketingactiviteiten moet samenwerken met toeristische diensten e.d.? Schrappen.	IenW wil met deze bepalingen borgen dat de concessiehouder op het gebied van marketing opereert met oog voor de omgeving. IenW vindt het belangrijk dat de concessiehouder op het gebied van marketing kansen voor samenwerking met andere partijen op en rond de Waddeneilanden benut.

11. Reisinformatie

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
723	Openbare consultatie	De ervaring leert dat deze schermen regelmatig uit staan en ons niet van informatie voorzien.	IenW neemt deze opmerking mee in de gesprekken met de concessiehouder in het kader van het beheer van de huidige concessie.
724	Openbare consultatie	11.1.3 Overbodig sluiten registratie, schrappen	Het bijhouden van deze gegevens is juist van groot belang voor het toezicht op de concessie. Anders is er geen manier om aan te tonen dat afvaarten daadwerkelijk plaats hebben gevonden.
725	Openbare consultatie	11.1.7.a reclame op displays toegestaan mits.... Overbodig, schrappen 11.1.7 c opbouw van de display schrappen 11.1.7 d teksten goed leesbaar schrappen.	Deze eisen zijn opgesteld om aan te sluiten bij andere vergelijkbare informatieschermen. IenW hecht aan deze eisen om de uniformiteit van de reisinformatie te borgen.
726	Openbare consultatie	11.1.10 Schrappen dat concessiehouder de consumentenorganisatie en lagere overheden advies moet vragen over de wijze waarop de informatie aan de reizigers wordt verstrekt, echt overbodig.	Deze eis borgt dat het thema reisinformatie aandacht krijgt in de gesprekken tussen de concessiehouder, de decentrale overheden en de deelnemers aan het OCOW over het vervoerplan. Daarmee wordt geen extra administratieve last voor de concessiehouder voorzien. IenW wil borgen dat de reisinformatie aansluit bij de wensen en behoeften van reizigers.
727	Openbare consultatie	11.2 Waarom voorschrijven dat reder reisinformatie op websites, apps en klantenservice moet bieden? Bureaucratie. Schrappen	IenW wil borgen dat dit daadwerkelijk gebeurt en heeft dit daarom als eis in het PvE vastgelegd.
728	Openbare consultatie	11.2.3 Waarom moet voorgeschreven worden dat bij het boeken van tickets ook in het engels moet kunnen worden gecommuniceerd, overbodig, lost zich in de praktijk wel op. Schrappen	IenW heeft deze eis opgenomen omdat er ook vele niet-Nederlandssprekende mensen gebruik maken van de veerdiensten, zoals buitenlandse toeristen. IenW wil borgen dat benodigde informatie voor de overtocht ook voor hen toegankelijk is.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
729	Openbare consultatie	Daarnaast moet de informatievoorziening en boekingsystemen voor dit soort reizigers op orde zijn. In het PvE kan bijvoorbeeld geëist worden dat de concessiehouder een gebruiksvriendelijke online boekingstool heeft waarin je kunt aangeven dat je met caravan reist, zodat automatisch de juiste lengte/hoogte wordt gereserveerd. Ook real-time informatie (bijvoorbeeld via een app) over resterende capaciteit per afvaart voor campers/caravans zou nuttig zijn, zodat men kan anticiperen en eventueel eerder/later rijden naar de haven om wachttijd te vermijden.	De concessiehouder heeft een vervoerplicht om reizigers en hun voertuigen te vervoeren, als deze over een geldig vervoerbewijs beschikken. Hier vallen caravan of campers ook onder. IenW ziet geen aanleiding om hierover specifieke eisen op te stellen.
730	Openbare consultatie	Tenslotte vraagt flexibiliteit om heldere communicatie. Als vaartijden veranderen of extra vaarten ingelegd worden, moeten reizigers dit makkelijk kunnen vernemen (via een app, website updates, omroep). Het PvE kan kwaliteitseisen stellen aan de informatiedienst van de rederij, zoals het beschikbaar hebben van een actuele reizigersapp die push-berichten geeft bij wijzigingen	Hiervoor is eis 11.1.1 opgenomen. IenW laat het aan de concessiehouder hoe dit in de praktijk ingevuld wordt.
731	Openbare consultatie	Veranderend toeristenprofiel: Houd rekening met meer internationale gasten, gezinnen en ouderen. Voor internationale toeristen is het belangrijk dat de dienstverlening ook in het Engels (en liefst Duits) toegankelijk is. Het PvE kan eisen dat cruciale informatie – denk aan borden bij de terminal, veiligheidsinstructies aan boord, de website en boekingsbevestigingen – meertalig beschikbaar is. Dit voorkomt verwarring bij buitenlandse reizigers en geeft een gastvrije indruk. Daarnaast verwachten internationale gasten vaak eenvoudige, moderne boekingsmogelijkheden (creditcard betaling, e-tickets op smartphone). De nieuwe concessie zou hierin moeten voorzien. Bijvoorbeeld: een eis voor een tweetalige of drietalige klantenservice en website, en het accepteren van gangbare internationale betaalmiddelen voor tickets.	Dit staat in eis 11.2.3 van het PvE. Als kwalificatie aan personeel is dit opgenomen 5.2.1 van het PvE.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
732	Openbare consultatie	Wij adviseren de Concessiehouder te verplichten via de reisinformatie en waar mogelijk en voor reizigers die dat wensen ook via een SMS- of pushbericht te communiceren wanneer wordt gewacht op een aansluiting en een inspanningsverplichting op te nemen afspraken te maken met de OV-concessiehouders dat zij ook communiceren wanneer zij wachten op een vertraagde veerdienst.	Dit is in eis 11.1.1 opgenomen. In eis 1.2.4 staat opgenomen dat de concessiehouder een afsprakenkader samenstelt met aanbieders van aansluitend openbaar vervoer.
733	Openbare consultatie	Wij adviseren reisinformatie ook te verplichten in het Fries voor beide concessies en ook in het Duits voor Waddenveren West.	IenW heeft ervoor gekozen om aan te sluiten bij de huidige praktijk. Wanneer dit uitgebreid wordt kan dit leiden tot moeilijker werven van personeel en meer administratieve lasten.
734	Openbare consultatie	In eisen 1.4.5, 1.4.8, 2.4.3, 9.1.12 en 12.3.2 wordt gesproken over "relevante communicatiekanalen". Wij herkennen deze term uit de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet. In het ontwerp-PvE ontbreekt de afbakening van deze term echter in de begrippenlijst.	De term 'Relevante Communicatiekanalen' is reeds opgenomen in de begrippenlijst (bijlage C).
735	Openbare consultatie	Afspraken en verworvenheden die opgenomen moeten worden in de concessie West (Terschelling):16. Belservice bij uitgevallen afvaarten (die door eilander geboekt zijn).	Hiervoor is eis 11.1.1 opgenomen. IenW laat het aan de concessiehouder hoe dit in de praktijk ingevuld wordt.
736	Openbare consultatie	3.2. Toevoegen: de concessiehouder zorgt voor een goed bereikbare klantenservice en communiceert actuele vertrek- en aankomsttijden en informatie over eventuele vertragingen via diverse communicatiekanalen.3.2. Toevoegen: de concessiehouder zorgt voor een goed bereikbare klantenservice en communiceert actuele vertrek- en aankomsttijden en informatie over eventuele vertragingen via diverse communicatiekanalen.	De eisen voor communicatie van de concessiehouder richting reizigers zijn opgenomen in hoofdstuk 12 van het PvE.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
737	Markt-consultatie	Wij verzoeken u eis 11.1.2 te verduidelijken ten aanzien van de reisinformatiekoppelingen waarnaar in de voetnoot wordt verwezen. Het document op de DOVA-website benoemt een groot aantal verschillende koppelvlakken voor reisinformatie. Het is onduidelijk of inschrijvers verplicht zijn alle genoemde koppelingen te implementeren, of slechts een deel. Deze onduidelijkheid bemoeilijkt een zorgvuldige inschrijving.	In eis 11.1.5 zijn nu BISON-koppelvlakken opgenomen

12. Reizigersrechten

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
738	Advies-brieven	Geld terug bij vertraging Neem als eis in het PvE op dat de rederij een GTVB-regeling hanteert, net als de NS.	Er zijn wettelijke eisen ten aanzien van compensatie bij uitval en/of vertraging. Deze eisen gelden ook voor de concessies Friese Waddenveren vanaf 2029. De specifieke eisen worden niet opgenomen in het PvE. In het PvE is opgenomen dat de rederij algemene voorwaarden opstelt, waarin de rechten en plichten van reizigers zijn vastgelegd. Hier vallen ook de rechten bij vertraging en calamiteiten onder. De rederij moet deze algemene voorwaarden bekend maken. De rederij is verplicht om een compensatieregeling te hanteren die voldoet aan de normen die volgen uit verordening voor passagiers die over zee of binnenwateren reizen (1177/2010). De reizigersrechten voor treinreizigers zijn geborgd in een andere verordening dan de reizigersrechten over het water omdat het een wezenlijk andere vervoersoort betreft. De eisen aan de NS zijn voordeliger voor de reiziger dan de verordening voor treinreizigers. IenW ziet geen aanleiding om dit voor passagiers voor deze veerdiensten wel voor te schrijven.
739	Openbare consultatie	Er moet een regeling komen waarmee je geld terug krijgt bij vertraging.	Er zijn wettelijke eisen ten aanzien van compensatie bij uitval en/of vertraging. Deze eisen gelden ook voor de concessies Friese Waddenveren vanaf 2029. De specifieke eisen worden niet opgenomen in het PvE. In het PvE is opgenomen dat de rederij algemene voorwaarden opstelt, waarin de rechten en plichten van reizigers zijn vastgelegd. Hier vallen ook de rechten bij vertraging en calamiteiten onder. De rederij moet deze algemene voorwaarden bekend maken. Ook hanteert de rederij een compensatieregeling in geval van annulering of vertraging van het vertrek van een afvaart. De rederij moet er zorg voor dragen dat deze regeling bekend is bij reizigers.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
740	Openbare consultatie	Eis 12. 2.3. m.b.t. de Klantenservice: De fysieke informatieloketten voor de betreffende Veerdienst zijn ten minste geopend vanaf 45 minuten voor elk vertrek van de Afvaart volgens de Dienstregeling van de dag van de Veerdienst. Eventuele annuleringen dienen minstens 60 minuten voor de afvaart te worden gedaan. Het zou logisch zijn dat de Klantenserve dus bijv. anderhalf uur voor de afvaart bereikbaar is.	Eis 12.2.2 is mede op basis van deze reactie gewijzigd: op werkdagen tijdens kantooruren en in de weekenden en op feestdagen ten minste tijdens vier aaneengesloten uren en wel op de tijden zoals aangegeven op zijn website.
741	Openbare consultatie	De eisen betreffende de Compensatieregeling zijn heel globaal een vaag. Er wordt verwezen naar "Verordening (EU) 1177/2010". Het opzoeken van die verordening verschaft de passagier geen enkele duidelijkheid. De passagier wordt 'het bos ingestuurd'. De eis 12.5.3: "De Concessiehouder draagt er zorg voor dat de Compensatieregeling bekend is bij Reizigers en in ieder geval gemakkelijk te vinden is op de website van de Concessiehouder en voldoet hierbij ook aan eis 12.5.1." lijkt heel wat, maar is nietszeggend.	Er zijn wettelijke eisen ten aanzien van compensatie bij uitval en/of vertraging. Deze eisen gelden ook voor de concessies Friese Waddenveren vanaf 2029. De specifieke eisen worden niet opgenomen in het PvE. In het PvE is opgenomen dat de rederij algemene voorwaarden opstelt, waarin de rechten en plichten van reizigers zijn vastgelegd. Hier vallen ook de rechten bij vertraging en calamiteiten onder. De rederij moet deze algemene voorwaarden bekend maken. Ook hanteert de rederij een compensatieregeling in geval van annulering of vertraging van het vertrek van een afvaart. De rederij moet er zorg voor dragen dat deze regeling bekend is bij reizigers.
742	Openbare consultatie	12.2.2. Schrappen dat de klantenservice telefonisch bereikbaar moet zijn 12.2.2. Bereikbaarheid tijdens kantooruren, overbodig, schrappen	In eis 12.2.2 is nu opgenomen dat de klantenservice doordeweeks ten minste acht uur (namelijk tijdens kantooruren) en in de weekenden en op feestdagen ten minste vier uur bereikbaar moet zijn.
743	Openbare consultatie	12.2.3 Waarom sluiting loketten voorgeschreven, schrappen	De openingstijden van serviceloketten zijn in eis 12.2.3 voorgeschreven zodat er persoonlijk contact mogelijk is bij de terminals. Er is een aanpassing gedaan in deze eis zodat het loket kan sluiten na een afvaart en niet pas na de laatste afvaart.
744	Openbare consultatie	12.3.4 Schrappen dat eventuele klachten telefonisch, schriftelijk ingediend kunnen worden	Deze eis is opgenomen zodat iedereen in staat wordt gesteld om een klacht in te dienen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
745	Openbare consultatie	12.5.1 Compensatieregeling in geval van annulering of vertraging: is die ook van toepassing bij extreme weersituaties zware storm, extreem hoge of lage waterstanden	Er zijn wettelijke eisen ten aanzien van compensatie bij uitval en/of vertraging. Deze eisen gelden ook voor de concessies Friese Waddenveren vanaf 2029. De specifieke eisen worden niet opgenomen in het PvE. In het PvE is opgenomen dat de rederij algemene voorwaarden opstelt, waarin de rechten en plichten van reizigers zijn vastgelegd. Hier vallen ook de rechten bij vertraging en calamiteiten onder. De rederij moet deze algemene voorwaarden bekend maken. Ook hanteert de rederij een compensatieregeling in geval van annulering of vertraging van het vertrek van een afvaart. De rederij moet er zorg voor dragen dat deze regeling bekend is bij reizigers.
746	Openbare consultatie	12.5.2 Schrappen: gebruiksvriendelijke procedure bij beroep compensatieregeling	Het is aan de Concessiehouder om duidelijk te maken hoe een reiziger gebruik kan maken van de compensatieregeling, maar niet per se in het belang van de Concessiehouder. Daarom is deze eis opgenomen.
747	Openbare consultatie	Wij adviseren te verduidelijken wat de eisen zijn voor het vervoer van ligfietsen en tandems en vast te leggen dat voor e-bikes dezelfde regels gelden als voor fietsen.	Onder "fietsen" worden ook begrepen ligfietsen, tandems en E-bikes. Dit hoeft echter niet nader gespecificeerd te worden in het PvE.
748	Openbare consultatie	Wij adviseren voor geld-terug-bij-vertraging aan te sluiten bij de eisen van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet en niet bij de soberder regeling uit de EUverordening. Indien u dit advies niet overneemt adviseren wij u te specificeren welke rechten reizigers in de concessies hebben die vallen onder artikel 19 lid 2.	Er zijn wettelijke eisen ten aanzien van compensatie bij uitval en/of vertraging. Deze eisen gelden ook voor de concessies Friese Waddenveren vanaf 2029. De specifieke eisen worden niet opgenomen in het PvE. In het PvE is opgenomen dat de rederij algemene voorwaarden opstelt, waarin de rechten en plichten van reizigers zijn vastgelegd. Hier vallen ook de rechten bij vertraging en calamiteiten onder. De rederij moet deze algemene voorwaarden bekend maken. De rederij is verplicht om een compensatieregeling te hanteren die voldoet aan de normen die volgen uit verordening voor passagiers die over zee of binnenwateren reizen (1177/2010). De reizigersrechten voor treinreizigers zijn geborgd in een andere verordening dan de reizigersrechten voor vervoer over water omdat het een wezenlijk andere vervoerssoort betreft. De verwijzing naar die verordening is verwijderd.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
749	Openbare consultatie	Wij adviseren voor andere reizigersrechten te verduidelijken welke reizigersrechten gelden op basis van welke verordening. Wij adviseren ook aan te geven voor welke rechten u scherpere eisen stelt dan de EU-verordening.	Er zijn wettelijke eisen ten aanzien van compensatie bij uitval en/of vertraging. Deze eisen gelden ook voor de concessies Friese Waddenveren vanaf 2029. De specifieke eisen worden niet opgenomen in het PvE. In het PvE is opgenomen dat de rederij algemene voorwaarden opstelt, waarin de rechten en plichten van reizigers zijn vastgelegd. Hier vallen ook de rechten bij vertraging en calamiteiten onder. De rederij moet deze algemene voorwaarden bekend maken. De rederij is verplicht om een compensatieregeling te hanteren die voldoet aan de normen die volgen uit verordening voor passagiers die over zee of binnenwateren reizen (1177/2010). De reizigersrechten voor treinreizigers zijn geborgd in een andere verordening dan de reizigersrechten voor vervoer over water omdat het een wezenlijk andere vervoerssoort betreft. De verwijzing naar die verordening is verwijderd.
750	Openbare consultatie	Geld terug bij vertraging Neem als eis in het PvE op dat de rederij een GTVB-regeling hanteert, net als de NS.	Er zijn wettelijke eisen ten aanzien van compensatie bij uitval en/of vertraging. Deze eisen gelden ook voor de concessies Friese Waddenveren vanaf 2029. De specifieke eisen worden niet opgenomen in het PvE. In het PvE is opgenomen dat de rederij algemene voorwaarden opstelt, waarin de rechten en plichten van reizigers zijn vastgelegd. Hier vallen ook de rechten bij vertraging en calamiteiten onder. De rederij moet deze algemene voorwaarden bekend maken. De rederij is verplicht om een compensatieregeling te hanteren die voldoet aan de normen die volgen uit verordening voor passagiers die over zee of binnenwateren reizen (1177/2010). De reizigersrechten voor treinreizigers zijn geborgd in een andere verordening dan de reizigersrechten over het water omdat het een wezenlijk andere vervoerssoort betreft. De eisen aan de NS zijn voordeliger voor de reiziger dan de verordening voor treinreizigers. IenW ziet geen aanleiding om dit voor passagiers voor deze veerdiensten wel voor te schrijven.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
751	Markt-consultatie	Deze eis betekent een onnodige, kostbare uitbreiding van de telefonische bereikbaarheid ten opzichte van de huidige situatie. Wij adviseren u hier vanaf te zien.	In eis 12.2.2 is nu opgenomen dat de klantenservice doordeweeks ten minste acht uur (namelijk tijdens kantooruren) en in de weekenden en op feestdagen ten minste vier uur bereikbaar moet zijn.
752	Markt-consultatie	In bijlage B2, ontwerp plancycclus, is geen deadline opgenomen voor het aanleveren van de prognose. Onze zienswijze is om deze datum gelijk te trekken met de huidige werkwijze, waarbij de deadline samenvalt met het indienen van het definitieve vervoerplan	De financiële prognose is toegevoegd aan de plancycclus met als deadline 1 juni.

13. Beheer en monitoring

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
753	Advies-brieven	Dashboard Neem in het PvE op dat de rederij een dashboard met (real-time) managementinformatie aanbiedt. Voor de eilander ondernemers is het van belang te weten hoeveel reizigers er naar het eiland komen. Bijvoorbeeld voor het plannen van extra medewerkers in de horeca.	De ondernemersorganisaties kunnen toegelaten worden tot het OCOW , het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren', mits zij statuten hebben waarin opgenomen is dat zij de belangen van ondernemers beahtigen en rechtspersoonlijkheid. Het PvE bevat de minimumeisen. Wat hier wordt voorgesteld vindt IenW verder gaan dan een minimumeis. Wel zal bepaalde MIPOV-data worden gedeeld met decentrale overheden en met het OCOW om regionale afstemming te verbeteren. Dit zorgt voor meer transparantie en stelt decentrale overheden in staat om tijdig mee te denken over de uitvoering van de concessie, en is bovendien benodigd voor beleidsontwikkeling. De gegevens kunnen niet real-time worden verstrekt, omdat IenW de rapportages van de concessiehouder pas achteraf ontvangt.
754	Advies-brieven	Het is van belang dat de punctualiteit gemeten en beoordeeld wordt voor de Reguliere en de Sneldienst afzonderlijk. Wij zien wel normen per dienst, maar in de eis over de jaarverantwoording (13.1.6) is niet duidelijk aangegeven dat de punctualiteit voor iedere dienst per verbinding afzonderlijk wordt gerapporteerd. Wij vragen om dit aan te passen	In de jaarverantwoording (13.1.6) zal nu de punctualiteit per verbinding en per type dienst afzonderlijk worden gerapporteerd.
755	Advies-brieven	Wij zien graag een eis opgenomen om informatie over reisgegevens (aantallen passagiers, auto's en vracht) per afvaart te delen met partijen met een legitiem belang, waaronder decentrale overheden. Dit gebeurt inmiddels (deels) bij de Waddenveren West, dit dient bij alle verbindingen zo te gaan. De gegevens dienen real-time gedeeld te worden.	Het PvE bevat de minimumeisen. Wat hier wordt voorgesteld vindt IenW verder gaan dan een minimumeis. Wel bepaalde MIPOV-data worden gedeeld met decentrale overheden en met het OCOW om regionale afstemming te verbeteren. Dit zorgt voor meer transparantie en stelt decentrale overheden in staat om tijdig mee te denken over de uitvoering van de concessie, en is bovendien benodigd voor beleidsontwikkeling. De gegevens kunnen niet real-time worden verstrekt, omdat IenW de rapportages van de concessiehouder pas achteraf ontvangt.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
756	Advies-brieven	13.2.3 Hier staat; "De concessiehouder toont uiterlijk drie maanden voor de start van de concessie naar tevredenheid van de concessiehouder aan dat...". Wij gaan er van uit dat bedoeld wordt "naar tevredenheid van de concessieverlener".	Dit klopt. Dit is aangepast in eis 13.2.4 waarbij 'concessiehouder' is vervangen door 'concessieverlener'.
757	Openbare consultatie	Wij zien graag in het PvE opgenomen dat de toekomstige concessiehouder: -Frequent klanttevredenheidsonderzoeken uitvoert en daarop acteert. - In de klanttevredenheidsonderzoeken vragen en wensen uit Lauwersoog over gastvrijheid en duurzaamheid meeneemt en die actief terugkoppelt.	De concessiehouder zal in opdracht van de concessieverlener ten minste jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek uitvoeren. Dit zal anno nu middels de OV-klantenbarometer worden gedaan. De OV-Klantenbarometer is een landelijk onderzoek onder reizigers van het openbaar vervoer. Deze vragen gaan in op belangrijke aspecten van de reizigerservaring.
758	Openbare consultatie	Voorstel: Aan de samenwerking tussen concessiehouder en concessieverlener wordt ook een vertegenwoordiging vanuit de consumentenorganisatie toegevoegd die deelneemt aan het kwartaaloverleg tussen concessiehouder en concessieverlener	Dit neemt IenW niet over. Dit betreft een overleg tussen concessiehouder en concessieverlener over de implementatie, (door)ontwikkeling en uitvoering van de Concessie. IenW hecht grote waarde aan het betrekken van de decentrale overheden en het OCOW. In het PvE zijn reeds afspraken opgenomen over de betrokkenheid van het OCOW en Decentrale overheden in hoofdstuk 14.
759	Openbare consultatie	Voorstel: Een extra eis opnemen waarbij er onderscheid wordt gemaakt tussen eilandbewoners (structurele reizigers) en incidentele reizigers bij klanttevredenheidsonderzoeken.	In eis 2.5 is toegevoegd dat er een onderscheid gemaakt wordt tussen de beoordeling van eilandbewoners en bezoekers voor de klanttevredenheid. De totaalscore eilanders wordt ook meegenomen (minimaal score referentiejaar).
760	Openbare consultatie	13.1.1 Concessiehouder moet vertegenwoordigers voor overleg met I en W eens per kwartaal mandateren. Waarom eigenlijk? Zijn de vertegenwoordigers van I en W ook gemandateerd? Overregulering, schrappen.	Voor een effectief verloop van de overleggen tussen concessiehouder en concessieverlener is het van belang dat, afhankelijk van de te bespreken onderwerpen rond implementatie, (door)ontwikkeling en uitvoering van de concessie, de relevante betrokkenen deelnemen.
761	Openbare consultatie	13.2 Management informatie methode (MIPOV) komt uit OV, maar past dit wel voor een levenslijn over zee?	Voor de MIPOV-versie 2025 wordt nog gekeken of dit ook op vervoer over water kan worden toegespitst. De verwachting nu is dat MIPOV-versie 2025 eind 2025 is voorzien.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
762	Openbare consultatie	13.2.1 Het maandelijks aanleveren van alle gegevens over de uitvoering van de concessie gaat wel wat ver.	De MIPOV-informatie wordt op maandbasis verstrekt aan de concessieverlener, omdat dit benodigd is als sturingsinformatie en beleidsontwikkeling. MIPOV gegevens zijn benodigd voor beleids- en concessiebeheer.
763	Openbare consultatie	Een andere verandering is de verwachte voorkeuren van de nieuwe generatie toeristen. Er is bijvoorbeeld een trend naar authenticiteit en beleving. Weliswaar buiten de scope van harde PvE-eisen, zou de veerdienst in de toekomst kunnen inspelen op beleving (bv. lokale producten in de catering aan boord, informatie over Ameland tijdens de overtocht in meerdere talen). Hoewel dit wellicht niet in het PvE afdwingbaar is, kan het via de klanttevredenheidseisen of kwaliteitspanels indirect gestimuleerd worden.	Dit is een goede suggestie, voor meerwaarde die de concessiehouder kan verlenen bovenop de minimale eisen.
764	Openbare consultatie	Wij adviseren de concessiehouder te verplichten MIPOV-data ook te delen met decentrale overheden en consumentenorganisaties en deze data ook zoveel mogelijk te presenteren via een openbaar dashboard en beschikbaar te stellen als open data en hierbij aan te sluiten bij de bepalingen in artikel 63 t/m 67 van de HRN-concessie.	Bepaalde MIPOV-data zal IenW delen met decentrale overheden en met het OCOW om regionale afstemming te verbeteren. Dit wordt vastgelegd in het PvE. Dit zorgt voor meer transparantie en stelt decentrale overheden in staat om tijdig mee te denken over de uitvoering van de concessie, en is bovendien benodigd voor beleidsontwikkeling.
765	Openbare consultatie	De tevredenheid van de eilanders dient apart gemonitord te worden. Aan die tevredenheid zou een bepaalde weging moeten worden toegekend.	In eis 2.5 is toegevoegd dat er een onderscheid gemaakt wordt tussen de beoordeling van eilandbewoners en bezoekers voor de klanttevredenheid. De totaalscore eilanders wordt ook meegenomen (minimaal score referentiejaar).

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
766	Openbare consultatie	Actuele (real-time) management informatie voor de eilander ondernemers ontbreekt totaal, maar is essentieel voor hun bedrijfsvoering.	De MIPOV-informatie wordt verstrekt aan de concessieverlener, omdat dit benodigd is als sturingsinformatie en beleidsontwikkeling. MIPOV gegevens zijn dus bedoeld voor beleids- en concessiebeheer, niet voor vrij publiek gebruik. Bepaalde MIPOV-gegevens worden gedeeld met decentrale overheden en met het OCOW om regionale afstemming te verbeteren. Dit zorgt voor meer transparantie en stelt decentrale overheden in staat om tijdig mee te denken over de uitvoering van de concessie, en is bovendien benodigd voor beleidsontwikkeling. De gegevens kunnen niet real-time worden verstrekt, omdat IenW de rapportages van de concessiehouder pas achteraf ontvangt.
767	Openbare consultatie	Dashboard Neem in het PvE op dat de rederij een dashboard met (real-time) managementinformatie aanbiedt. Voor de eilander ondernemers is het van belang te weten hoeveel reizigers er naar het eiland komen. Bijvoorbeeld voor het plannen van extra medewerkers in de horeca.	De ondernemersorganisaties kunnen toegelaten worden tot het OCOW , het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren', mits zij statuten hebben waarin opgenomen is dat zij de belangen van ondernemers behartigen en rechtspersoonlijkheid. Het PvE bevat de minimumeisen. Wat hier wordt voorgesteld vindt IenW verder gaan dan een minimumeis. Wel zal bepaalde MIPOV-data worden gedeeld met decentrale overheden en met het OCOW om regionale afstemming te verbeteren. Dit zorgt voor meer transparantie en stelt decentrale overheden in staat om tijdig mee te denken over de uitvoering van de concessie, en is bovendien benodigd voor beleidsontwikkeling. De gegevens kunnen niet real-time worden verstrekt, omdat IenW de rapportages van de concessiehouder pas achteraf ontvangt.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
768	Openbare consultatie	Het Comply or Explain adviesrecht werkt alleen goed als de concessieverlener ook haar rol serieus neemt en de adviezen (en de reactie van de Reder) zelf ook weegt. Nu bestaat het beeld dat als de reizigerstevredenheid 'goed' is de argumentatie van de reder altijd wordt overgenomen. Helemaal schrijnend is dit als de eilander(on)tevredenheid ondersneeuwd in de gasttevredenheid. Daarom moet daar echt een aparte meting van de eilandertevredenheid komen zoals hierboven ook al betoogd wordt.	IenW neemt zijn rol als concessieverlener serieus. In eis 2.5 is toegevoegd dat er een onderscheid gemaakt wordt tussen de beoordeling van eilandbewoners en bezoekers voor de klanttevredenheid. De totaalscore eilanders wordt ook meegenomen (minimaal score referentiejaar).
769	Openbare consultatie	Er wordt bepaald dat IenW door de reder geïnformeerd wordt over de activiteiten conform het MIPOV (13.2). In 13.2.5 wordt bepaald dat de informatie (genoemd in 13.2.1 en 13.2.2) niet openbaar wordt gemaakt. Echter is het belangrijk dat cijfers over gerealiseerd en gepland vervoer ook verplicht verstrekt worden aan het klantenpanel (inclusief de ondernemingen), zodat die hierop kunnen sturen. Denk bijvoorbeeld aan de VVV, supermarkten, verhuurbedrijven, vervoerstransport, ondernemersverenigingen, et cetera.	Dit neemt IenW niet over. De MIPOV-informatie wordt verstrekt aan de concessieverlener, omdat dit benodigd is als sturingsinformatie en beleidsontwikkeling. MIPOV-gegevens zijn dus bedoeld voor beleids- en concessiebeheer, niet voor vrij publiek gebruik.
770	Markt-consultatie	Kunt u verduidelijken dat de concessietekst altijd leidend blijft en dat de gevolgen van de introductie van deze brief in de concessies van de Friese Waddenveren voor de concessiehouder budgetneutraal zijn?	Om te zorgen dat de beleidsprioriteitenbrief geen grote financiële gevolgen met zich meebrengt is eis 14.1.3 toegevoegd.
771	Markt-consultatie	De aansluiting bij openbaar vervoer is niet juist. Aansluiting moet worden gezocht bij de uitvoering van de concessie, met voorkeur van behoud van rapporteren op kwartaalbasis.	IenW kiest voor aansluiting bij het OV.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
772	Markt-consultatie	De beleidsprioriteitenbrief legt brede, mogelijk kostbare verplichtingen op aan de concessiehouder, zonder dat vooraf helder is wat deze inhouden of welke vergoeding daar tegenover staat. Dit brengt onvoorziene risico's met zich mee die een inschrijver niet kan overzien of accepteren. Bovendien schuift de plancyclus door het Ontwerp-PvE zodanig naar voren, dat van de concessiehouder al in februari/maart verbeterplannen worden verwacht, terwijl het lopende jaar net is gestart. Wij verzoeken u daarom de plancyclus van de huidige concessie te behouden, om zorgvuldige planning en realistische begroting te waarborgen.	Om te zorgen dat de beleidsprioriteitenbrief geen grote financiële gevolgen met zich meebrengt is eis 14.1.3 toegevoegd. Verder is de deadline voor de jaarverantwoording nu in de plancyclus verplaatst naar 1 juni.
773	Markt-consultatie	Bepaald dient te worden dat de concessiehouder alleen wijzigingen hoeft door te voeren die in redelijkheid van haar verlangd kunnen worden	Aan eis 13.1.7 is toegevoegd dat het in redelijkheid moet zijn.
774	Markt-consultatie	Aandacht nodig voor balans tussen sturing en uitvoeringsruimte.	Eis 13.1.1 voorziet in een overlegstructuur tussen concessiehouder en concessieverlener over de implementatie, (door)ontwikkeling en uitvoering van de concessie. Hierin zal aandacht zijn voor de balans tussen sturing en uitvoering.
775	Markt-consultatie	Er wordt gerefereerd naar de MIPOV 2025 of diens opvolger(s) echter MIPOV 2025 is nog niet beschikbaar	Dit klopt. Wel is nu de verwachting dat de MIPOV-versie 2025 nog voor de ingang van de nieuwe concessies is voorzien, om die reden wordt verwezen naar de versie van 2025.
776	Markt-consultatie	Het indienen van het milieuplan, conform eis 7.3.5, heeft in de plancyclus geen vaste datum gekregen. Ons voorstel is om deze datum gelijk te trekken met het concept vervoerplan/tarievenvoorstel.	Voor het milieuplan is nu de datum van 1 mei opgenomen in de plancyclus.
777	Markt-consultatie	De ingangsdatum van het nieuwe tarievenvoorstel staat op 1 januari. De dienstregeling van het lopende jaar loopt echter t/m de maandag na de kerstvakantie van het betreffende jaar, conform eis 1.4.3. De nieuwe dienstregeling start op de dinsdag na de kerstvakantie. Ons voorstel is dat een logisch startmoment voor de ingang van het tarievenvoorstel eveneens de dinsdag na de kerstvakantie is.	Dit is verwerkt in de plancyclus.

14. Samenwerking en reizigersinspraak

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
778	Advies-brieven	Om onze rol in de bereikbaarheid van de Waddeneilanden duurzaam en toekomstbestendig te kunnen blijven vervullen gaan wij graag periodiek met u in gesprek.	In de nieuwe concessies spreekt de Concessieverlener jaarlijks met de Decentrale Overheden en het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren de beleidsprioriteiten voor het komende jaar. Daarnaast stelt de Concessiehouder voor de start van de concessie na overleg met de Decentrale Overheden, deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren en het Klantenpanel, een samenwerkingsprotocol op om een goede samenwerkingsrelatie met deze partijen te realiseren. Daarmee stimuleert Concessiehouder om onder meer de Decentrale Overheden ook buiten het vervoerplanproces te stimuleren.
779	Advies-brieven	Het is voor de verkeersafwikkeling aan de wal van groot belang dat de Concessiehouder er alles aan doet om te voorkomen dat er wachtrijen voor het autoloket ontstaan waardoor het verkeer (inclusief pendelbussen) op de Oude Ringmuur en op de Waddenpromenade vast komt te staan. Dit zouden we graag opgenomen zien worden onder 14.2	Voor de snelle afwikkeling is in het hoofdstuk veiligheid een passage geschrappt over het anders positioneren van elektrisch aangestuurde autovoertuigen. Verder is het ook in het belang van de reder om te zorgen voor zo min mogelijk vertraging bij het in- en uitstappen. IenW ziet daarom geen reden om dit specifieke punt over te nemen.
780	Advies-brieven	Samenwerking 14.2 Wat hier ontbreekt is de participatie met vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties op het eiland, zoals een vertegenwoordiging vanuit de dorpsbelangen en ondernemersverenigingen (voor Ameland o.a. OPA en VVV).	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
781	Advies-brieven	Inspraak In de huidige concessieperiode wordt consumenteninspraak gefaciliteerd door Rocov Fryslân. Het Rocov heeft daarvoor twee consumentenplatforms opgezet, Waddenveren West en Waddenveren Oost. Op basis van onze ervaringen met deze opzet adviseren we voor de komende concessieperiode een onafhankelijk platform op te richten naar voorbeeld van de Rocovs, met daarin twee adviesorganen, één voor de concessies West en één voor Oost. De precieze samenstelling moet nog nader worden ingevuld, maar de wens is alle belanghebbenden een stem te geven, dus eilanders, niet-eilanders en vertegenwoordigers van specifieke doelgroepen met een belang in de kwaliteit van uitvoering van de veerdiensten. Ook moeten de belangen van de captive- reizigers (waaronder dus de eilanders) voldoende worden geborgd. Dit nieuwe 'Rocov Waddenveren' moet een rechtspersoon zijn (bijvoorbeeld een stichting) en zou moeten kunnen beschikken over een eigen budget (gesubsidieerd door het ministerie). In het PvE moet dan worden opgenomen dat dit het platform is waaraan advies dient te worden gevraagd, zoals beschreven in de wet en het besluit personenvervoer.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.
782	Advies-brieven	De colleges van B&W brengen een zwaarwegend advies uit aan het ministerie als concessie gever, niet aan de vervoerder als concessie nemer, bij alle belangrijke momenten, in ieder geval: de vervoerplannen, tussentijdse wijzigingen in de dienstregeling van de veerdienst en/of het aansluitend OV en bij majeure ontwikkelingen.	De decentrale overheden hebben het comply or explain adviesrecht bij het vervoerplan, worden geïnformeerd bij het proces over majeure ontwikkelingen, krijgen nu adviesrecht bij een wijziging van de concessie als gevolg majeure ontwikkelingen en worden gelijktijdig met IenW geïnformeerd bij (tussentijdse) wijzigingen. Daarnaast wordt de adviesrol van de decentrale overheden ingevuld door de beleidsprioriteitenbrief. Hiermee kunnen ieder jaar de prioriteiten bijgestuurd worden.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
783	Advies-brieven	In ieder geval voor de vervoerplannen en majeure ontwikkelingen is het tijdspad zodanig dat eventuele consultatie van de colleges met de raden mogelijk is. Dit vraagt een reactietijd van minimaal 8 weken.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.
784	Advies-brieven	Wij gaan ervan uit dat wijzigingen in de dienstregeling, tariefstelling of andere vormen van het niveau van dienstverlening eenmaal per jaar plaatsvinden, bij het nieuwe vervoerplan. In het geval van tussentijdse significante wijzigingen vragen wij om een vergelijkbaar proces met de vervoerplannen, dus inclusief een zwaarwegend advies van decentrale overheden.	Bij het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen worden decentrale overheden en deelnemers aan het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren' zoals genoemd in hoofdstuk 14 geïnformeerd en bij een wijziging van de concessie als gevolg van een majeure ontwikkeling krijgen deze partijen nu ook een adviesrecht in het concessiebesluit. Bij (tussentijdse) wijzigingen worden deze partijen tegelijkertijd met de concessieverlener geïnformeerd.
785	Advies-brieven	In ieder geval bij majeure ontwikkelingen en andere gebeurtenissen waarbij het evident is dat het grote impact op de eilanden heeft, worden de colleges betrokken bij de overleggen vooraf tussen concessiegever en concessienemer, zodat het eilander perspectief bij de overwegingen betrokken kan worden. Dit hebben het ministerie en de vervoerder nagelaten bij de gebeurtenissen bij Ameland in 2023 en dit mag zich niet herhalen.	In het PvE hebben de decentrale overheden, en deelnemers aan het OCOW nu ook een rol bij (tussentijdse) wijzigingen en majeure ontwikkelingen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
786	Advies-brieven	Wij vragen u om in dit hoofdstuk de positie van de eilandbesturen op een aantal punten anders in te vullen, zodat de zwaarwegende adviesrol, zoals ook bedoeld in de motie Soepboer c.s., beter tot zijn recht komt	Bij het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen worden decentrale overheden en deelnemers aan het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren' zoals genoemd in hoofdstuk 14 geïnformeerd en bij een wijziging van de concessie als gevolg van een majeure ontwikkeling krijgen deze partijen nu ook een adviesrecht in het concessiebesluit. Bij (tussentijdse) wijzigingen worden deze partijen tegelijkertijd met de concessieverlener geïnformeerd.
787	Advies-brieven	Wij zien graag de volgende aanpassingen: - In de toelichting (14.1) moet de zin 'De geprioriteerde onderwerpen moeten aansluiten bij de concessieverplichtingen en de beleidsdoelen van I&W' luiden: 'De geprioriteerde onderwerpen moeten aansluiten bij de concessieverplichtingen, de beleidsdoelen van I&W en de beleidsdoelen van de decentrale overheden' - Wij willen na eis 14.1.1. een eis opgenomen zien: De concessieverlener legt de concept-beleidsprioriteitenbrief voor advies voor aan de besturen van de decentrale overheden	De doelen van de decentrale overheden kunnen worden ingebracht tijdens het overleg. Deze kunnen van tevoren afgestemd worden met de besturen. IenW is als concessieverlener sturend op de concessie en de doelen.
788	Advies-brieven	Wij vragen wel aandacht voor de timing voor het behandelen van het concept-vervoerplan. In verband met eventuele consultatie van onze raden vragen wij om een langere periode van 8 weken.	In het PvE is hiervoor de termijn al verlengd naar zes weken ten opzichte van de huidige vier weken. Deze wens is niet overgenomen.
789	Advies-brieven	De klantenpanels dienen een goede representatie te hebben. Ook dient voorkomen te worden dat vertegenwoordigers erg lang blijven zitten. Wij stellen voor dat belangenorganisaties hun eigen vertegenwoordiger kunnen voordragen, en dat de zittingstermijn wordt beperkt tot bijvoorbeeld twee termijnen van vier jaar. Ook stellen wij voor om de rol en activiteiten van de vertegenwoordigers vast te leggen, omdat wij zien dat die door iedere vertegenwoordiger anders wordt ingevuld. De aanpak dient transparant te zijn.	Hiervoor is een aanvullende eis (12.2.3) gesteld. De Concessiehouder faciliteert bij het opstellen van een reglement voor het Klantenpanel. In het reglement wordt tenminste ingegaan op: a. de benoeming en de maximale zittingstermijn van de leden, b. thema's waarover met het Klantenpanel wordt gesproken en c. de frequentie van overleggen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
790	Advies-brieven	8.4 Hier worden eisen gesteld specifiek voor de concessie Waddenveren Oost. Er wordt onder andere benoemd dat bij majeure ontwikkelingen de concessie kan worden herzien. In de eisen 8.4.5 tot en met 8.4.9 wordt beschreven hoe dit in zijn werk gaat. Wij missen bij een herziening van de concessie Waddenveren Oost de betrokkenheid en adviserende rol van de consumentenorganisaties en decentrale overheden. Met name voor de eilandgemeente(n) is tijdige en directe betrokkenheid van groot belang. De staatssecretaris heeft toegezegd dat do's en co's een zwaarwegend adviesrecht krijgen, ook bij herziening van een concessie naar aanleiding van majeure ontwikkelingen. Het adviesrecht gaat ook gelden voor de klantenpanels.	Bij het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen worden decentrale overheden en deelnemers aan het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren' zoals genoemd in hoofdstuk 14 geïnformeerd en bij een wijziging van de concessie als gevolg van een majeure ontwikkeling krijgen deze partijen nu ook een adviesrecht in het concessiebesluit. Bij (tussentijdse) wijzigingen worden deze partijen tegelijkertijd met de concessieverlener geïnformeerd.
791	Openbare consultatie	Meer input eilanders. De eilanders, eilander bedrijven en gemeente moeten een grotere stem hebben. Meer dan alleen advies.	De eilandersamenleving wordt volwaardig vertegenwoordigd middels een zwaarwegend adviesrecht voor de decentrale overheden en de deelnemers aan het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren' (OCOW, bedoeld voor consumentenorganisaties en ondernemersorganisaties). Bij het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen worden decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW geïnformeerd en bij een wijziging van de concessie als gevolg van een majeure ontwikkeling krijgen deze partijen nu ook een adviesrecht in het concessiebesluit. Bij (tussentijdse) wijzigingen worden deze partijen tegelijkertijd met de concessieverlener geïnformeerd. Verder is het een eis dat de Concessiehouder een klantenpanel opricht.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
792	Openbare consultatie	De eilander samenleving zou als een volwaardige partner moeten worden betrokken bij de concessie, dus niet adviserend, maar besluitvormend. De gemeente zou deze rol kunnen vervullen.	De eilandersamenleving wordt volwaardig vertegenwoordigd middels een zwaarwegend adviesrecht voor de decentrale overheden en de deelnemers aan het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren' (OCOW, bedoeld voor consumentenorganisaties en ondernemersorganisaties). Bij het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen worden decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW geïnformeerd en bij een wijziging van de concessie als gevolg van een majeure ontwikkeling krijgen deze partijen nu ook een adviesrecht in het concessiebesluit. Bij (tussentijdse) wijzigingen worden deze partijen tegelijkertijd met de concessieverlener geïnformeerd. Verder is het een eis dat de Concessiehouder een klantenpanel opricht.
793	Openbare consultatie	Realiseer een onafhankelijke arbitragevoorziening, waarmee in het geval van een calamiteit en/of plotselinge wijziging van de dienstregeling de belangen van de regio volwaardig en zorgvuldig worden meegewogen in een besluit door uw ministerie/Tweede Kamer.	Bij het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen worden decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW geïnformeerd en bij een wijziging van de concessie als gevolg van een majeure ontwikkeling krijgen deze partijen nu ook een adviesrecht in het concessiebesluit. Bij (tussentijdse) wijzigingen in de dienstregeling worden deze partijen tegelijkertijd met de concessieverlener geïnformeerd. Verder ziet IenW geen reden om een aparte arbitrage voorziening in te richten. De beoogde voorzieningen volstaan.
794	Openbare consultatie	Ook vragen wij u een concessiehouder te kiezen met draagvlak op het eiland. Om deze reden vragen wij dan ook de huidige concessiehouder uit te sluiten van deelname of in ieder geval niet de nieuwe concessie te gunnen. Graag zouden wij een concessiehouder zien nevens Texels model. Met draagvlak onder de Amelanders.	De toekenning van de concessies gebeurt op basis van de Europese aanbestedingsregels die vereisen dat dit een objectief proces is. Er worden op voorhand geen partijen uitgesloten. De concessiehouder dient zich straks te houden aan de eisen in het PvE. Daarin staan bepalingen over de tarieven en (een punctuele uitvoering van) de dienstregeling.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
795	Openbare consultatie	In uw pakket van Eisen wordt niets geborgd voor de eilanders. Wij willen instemming, bijvoorbeeld met een eilandraad met mogelijkheden tot dwingende inspraak.	Bij het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen worden decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW geïnformeerd en bij een wijziging van de concessie als gevolg van een majeure ontwikkeling krijgen deze partijen nu ook een adviesrecht in het concessiebesluit. Bij (tussentijdse) wijzigingen in de dienstregeling worden deze partijen tegelijkertijd met de concessieverlener geïnformeerd.
796	Openbare consultatie	Zwaarwegend adviesrecht voor ondernemers; in het PvE is geregeld dat consumentenorganisaties en gemeenten een zelfstandige adviesrol krijgen, graag zien we dit ook terug voor ondernemers die voor personeel, bevoorrading en klanten (toeristen) afhankelijk zijn van een goede verbinding.	Decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.
797	Openbare consultatie	De concessieverlener en de gemeentebesturen treden in overleg met als doel een opmaat consumentenorganisatie op te richten speciaal gericht op de veerboot concessie. De concessiehouder en de concessieverlener erkennen de opmaat consumentenorganisatie als zijnde de "consumentenorganisatie" zoals genoemd in het PvE.	Decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
798	Openbare consultatie	Onder "betaalbaar en beheersbaar" op pagina 6 van het ontwerp PvE de zeggenschap van de eilandbewoners over "hun" veerdienst expliciet benoemen. Zie hiervoor ook opmerking 6 van mijn algemene reactie.	De concessiehouder dient zich straks te houden aan de eisen in het PvE. Door deelname aan deze consultatie hebben belanghebbenden invloed kunnen uitoefenen op de het PvE. In het PvE is inspraak geregeld voor decentrale overheden, deelnemers aan het OCOW (bedoeld voor consumentenorganisaties en ondernemersorganisaties) en klantenpanels. Via die partijen kunnen belanghebbenden straks invloed uitoefenen op de uitvoering van de concessies.
799	Openbare consultatie	Voorstel: Richt een aparte consumentenorganisatie op (eventueel werkend onder een reeds bestaande consumentenorganisatie) die zich alleen richt op de concessievaardigheden. Zorg voor een uit de reizigers en eilandbewoners breed gedragen en transparante bezetting van de deze consumentenorganisatie. Hierbij verwijs ik ook naar het voorstel doet om per eiland het klantenpanel, Raad van Toezicht en Consumentenplatform samen te voegen in één reizigersplatform als manier om de zeggenschap van de eilanders in de veerdienst te borgen.	Decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.
800	Openbare consultatie	Voorstel: Eis schrappen en het klantenpanel integreren in de opmaat consumentenorganisatie. Hierbij verwijs ik ook naar het voorstel om per eiland het klantenpanel, Raad van Toezicht en Consumentenplatform samen te voegen in één reizigersplatform als manier om de zeggenschap van de eilanders in de veerdienst te borgen	Decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren. Het klantenpanel dient daarnaast als klankbordgroep om dienstverlening te verbeteren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
801	Openbare consultatie	14.1.1 Jaarlijks overleg met concessieverlener inzake de beleidsprioriteiten, dit ook te bespreken met de consumentenorganisaties en decentrale overheden. Meer overleggen niet nodig, tenzij..... Schrappen	Deze eis komt in de concessie omdat dit het gevraagde advies van de consumentenorganisaties en decentrale overheden richting de concessieverlener omvat. In het PvE is dit aangepast naar 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. Ook kan hiermee ingespeeld worden op de actuele situaties door prioriteiten bij te kunnen stellen.
802	Openbare consultatie	14.1.2 Wat is de zin van het jaarlijks opstellen van een prioriteiten brief? Overregulering, schrappen	Deze eis komt in de concessie omdat dit het gevraagde advies van de consumentenorganisaties en decentrale overheden richting de concessieverlener omvat. In het PvE is dit aangepast naar 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. Ook kan hiermee ingespeeld worden op de actuele situaties door prioriteiten bij te kunnen stellen.
803	Openbare consultatie	14.2 I en W hecht grote waarde aan het betrekken van de decentrale overheden en consumentenorganisatie. Prima, waarom geen zeggenschap decentrale overheden bij de toekenning van de concessie?	De concessiehouder dient zich straks te houden aan de eisen in het PvE. Door deelname aan deze consultatie hebben belanghebbenden invloed kunnen uitoefenen op de het PvE. In het PvE is inspraak geregeld voor decentrale overheden, deelnemers aan het OCOW (bedoeld voor consumentenorganisaties en ondernemersorganisaties) en klantenpanels. Via die partijen kunnen belanghebbenden straks invloed uitoefenen op de uitvoering van de concessies.
804	Openbare consultatie	14.2.1 Waarom moet er een samenwerkingsprotocol komen? Overbodig, schrappen	Het samenwerkingsprotocol moet opgesteld worden om invulling te geven aan de overlegstructuur en de manier van communiceren vast te leggen tussen de concessiehouder en de deelnemers van het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren' zodat iedereen zich hieraan kan commiteren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
805	Openbare consultatie	De rederij is bereid mee te werken aan een opmaat consumentenorganisatie.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.
806	Openbare consultatie	In het ontwerp-PvE is al opgenomen dat er verplichte klantenpanels komen waar ook ondernemers (bijv. uit de toerimesector) in meepraten. De campinggasten zouden via zo'n panel kunnen aangeven wat zij nodig hebben. Ik onderstreep expliciet deze eis van klantenpanels, omdat het ervoor zorgt dat de concessiehouder gedurende de looptijd blijft luisteren en inspelen op veranderende klantenwensen.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren. Het klantenpanel dient daarnaast als klankbordgroep om dienstverlening te verbeteren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
807	Openbare consultatie	Ten slotte onderstreep ik het belang van voortdurende dialoog met lokale belanghebbenden (gemeente, ondernemers, reizigers). Het opnemen van klantenpanels en adviesrechten in de concessie is een goede stap om de dienstverlening gaandeweg bij te sturen op basis van feedback.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren. Het klantenpanel dient daarnaast als klankbordgroep om dienstverlening te verbeteren.
808	Openbare consultatie	Wij adviseren een adviesrecht op te nemen voor consumentenorganisaties op (wijziging van) de Algemene Voorwaarden en in het verlengde van de bepalingen in het Besluit Personenvervoer artikel 33 ook over toegankelijkheid, betaalmethoden, veiligheid en voorschriften voor geld terug bij vertraging en klachtafhandeling.	De advisering over de algemene voorwaarden stond al in eis 1.3.2.
809	Openbare consultatie	Zwaarwegend adviesrecht voor ondernemers; in het PvE is geregeld dat consumentenorganisaties en gemeenten een zelfstandige adviesrol krijgen, graag zien we dat het 'Comply or Explain' principe voor deze organisaties gaat gelden.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
810	Openbare consultatie	Graag zou ik mij tevens willen aansluiten bij de brede maatschappelijke oproep om deze aanbesteding zeer zorgvuldig te doorlopen én hierbij het belang van eilanders en het Waddengebied centraal te stellen. Het zou erg fijn zijn als bijvoorbeeld eilandgemeentes een formele besluitvormende rol krijgen bij de toekenning van de concessie. Voor eilanders zou het prettig zijn als zij een belang/inspraak hebben in de rederij en/of operationele gang van zaken gedurende de concessieperiode.	De toekenning van de concessies gebeurt op basis van de Europese aanbestedingsregels die vereisen dat dit een objectief proces is. Het zou dus niet uit moeten maken wie in de gunningscommissie zit. Daarnaast is advies gevraagd aan de decentrale overheden en consumentenorganisaties over de gunningscriteria.
811	Openbare consultatie	Voorstel: Richt een Reizigers Platform op voor Ameland met een formele adviesrol. Laat dit platform benoemd worden door de gemeenteraad en zorg dat het bestaat uit bewoners, ondernemers en maatschappelijke partijen. Alleen met structurele inspraak kunnen we het vertrouwen in de veerdienst herstellen.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.
812	Openbare consultatie	Mijn voorstel: stel de aanbesteding voor de concessie naar Ameland uit totdat er duidelijkheid is over de route – bijvoorbeeld door de huidige concessie met vijf jaar te verlengen. Dat geeft alle betrokkenen de kans om zich goed voor te bereiden op een toekomstgerichte en eerlijke aanbesteding	Het verlengen van de huidige concessies is vanwege wet- en regelgeving niet mogelijk. Er is nu wel gekozen voor een kortdurende concessie van zeven jaar voor Waddenveren Oost.
813	Openbare consultatie	Mijn voorstel: stel de aanbesteding voor de concessie naar Ameland uit totdat er duidelijkheid is over de route – bijvoorbeeld door de huidige concessie met vijf jaar te verlengen. Dat geeft alle betrokkenen de kans om zich goed voor te bereiden op een toekomstgerichte en eerlijke aanbesteding	Het verlengen van de huidige concessies is vanwege wet- en regelgeving niet mogelijk. Er is nu wel gekozen voor een kortdurende concessie van zeven jaar voor Waddenveren Oost.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
814	Openbare consultatie	Verder is het van belang dat lokale stakeholders zoals VVV's, de gemeente en ondernemers structureel betrokken worden bij besluitvorming rond de uitvoering van de concessie. Een formeel overlegorgaan mét bindende invloed is daarbij onmisbaar om te zorgen dat eilandbelangen duurzaam en evenwichtig worden meegewogen.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.
815	Openbare consultatie	Bij de nieuwe concessie zouden eilanders inspraak / mee moeten denken over allerlei onderwerpen die het leven als eilander met zich mee brengt en afhankelijk is van de overtocht naar de vaste wal.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.
816	Openbare consultatie	Amelanders zouden in de vorm van de gemeenteraad en B&W een volwaardige gesprekspartner moeten zijn, niet alleen adviserend, maar ook besluitvormend. En niet alleen sporadisch, maar altijd. De raad vertegenwoordigd de Amelandersamenleving en kan invulling geven aan de concessie en de daaropvolgende uitvoering hiervan	De decentrale overheden hebben het comply or explain adviesrecht bij het vervoerplan. Bij het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen worden decentrale overheden en deelnemers aan het OCOW geïnformeerd en bij een wijziging van de concessie als gevolg van een majeure ontwikkeling krijgen deze partijen nu ook een adviesrecht in het concessiebesluit. Bij (tussentijdse) wijzigingen worden deze partijen tegelijkertijd met de concessieverlener geïnformeerd.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
817	Openbare consultatie	Inspiraak In de huidige concessieperiode wordt consumenteninspraak gefaciliteerd door Rocov Fryslân. Het Rocov heeft daarvoor twee consumentenplatforms opgezet, Waddenveren West en Waddenveren Oost. Op basis van onze ervaringen met deze opzet adviseren we voor de komende concessieperiode een onafhankelijk platform op te richten naar voorbeeld van de Rocovs, met daarin twee adviesorganen, één voor de concessies West en één voor Oost. De precieze samenstelling moet nog nader worden ingevuld, maar de wens is alle belanghebbenden een stem te geven, dus eilanders, niet-eilanders en vertegenwoordigers van specifieke doelgroepen met een belang in de kwaliteit van uitvoering van de veerdiensten. Ook moeten de belangen van de captive-reizigers (waaronder dus de eilanders) voldoende worden geborgd. Dit nieuwe 'Rocov Waddenveren' moet een rechtspersoon zijn (bijvoorbeeld een stichting) en zou moeten kunnen beschikken over een eigen budget (gesubsidieerd door het ministerie). In het PvE moet dan worden opgenomen dat dit het platform is waaraan advies dient te worden gevraagd, zoals beschreven in de wet en het besluit personenvervoer.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
818	Openbare consultatie	In geval van wijzigingen in de condities van de infrastructuur mag de concessiehouder de dienstregeling tussentijds wijzigingen. De reder moet dit voorleggen aan de concessieverlener en moet de consumentenorganisaties en decentrale overheden informeren over het voorstel (1.4.6). Zoals eerder genoemd missen we hierbij de zwaarwegende adviesrol van de ondernemersorganisaties. Een wijziging in de dienstregeling heeft enorme gevolgen voor het leven en de economie op de eilanden. Dit geldt ook voor een wijziging die maximaal één maand van kracht is (1.4.7), denk aan een maand in de zomerperiode. De gevolgen van de veranderde dienstregeling 2023 was tot ver in 2024 te merken. Pas toen kregen bezoekers van het eiland mondjesmaat het vertrouwen terug dat ze van de diensten van de Waddenveren Oost met enige zekerheid gebruik konden maken. Daarbij komt dat het wegvallen van de twee afvaarten sinds 2023 ervoor heeft gezorgd dat ondernemers én rederij gemiddeld zo'n 13 miljoen euro per jaar aan inkomsten mislopen.	Aan 1.4.7 is toegevoegd dat de decentrale overheden en deelnemers van het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren' tegelijkertijd met de concessieverlener geïnformeerd worden.
819	Openbare consultatie	De informatieplicht dus worden uitgebreid en moet ook gelden voor wijzigingen in de dienstregeling die korter duren dan een maand. Daarnaast moet bij een wijziging van de dienstregeling het zwaarwegend adviesrecht voor ondernemers volgens het 'comply or explain' principe moeten gelden voor reders.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
820	Openbare consultatie	In het ontwerp is opgenomen dat de concessiehouder bij het vervoerplan een overzicht toevoegt van de zienswijzen van consumentenorganisaties en decentrale overheden, inclusief een deugdelijke motivering ingeval de concessiehouder een zienswijze niet overneemt. Dit zwaarwegende adviesrecht volgens het 'comply or explain' principe voor decentrale overheden en consumentenorganisaties is door de Tweede Kamer verzocht via een aangenomen motie-Soepboer. Ditzelfde recht heeft de Kamer ook verzocht voor ondernemersorganisaties met het aannemen van de motie-Pierik; echter is het voor deze doelgroep niet opgenomen in de bepalingen over het vervoerplan (1.34). Ondernemers zijn een zelfstandige groep met eigen belangen die onvoldoende vertegenwoordigd kunnen worden door de doelgroep van de decentrale overheden (alle inwoners) en consumentenorganisaties (alle gebruikers van de veerdienst). Gezien de essentiële rol van ondernemers voor de eilanden moeten hun belangen zelfstandig en zwaarwegend vertegenwoordigd worden, niet ondergebracht in andere organisaties die een ander publiek dienen.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
821	Openbare consultatie	Evenzo is het zwaarwegend adviesrecht voor ondernemersorganisaties niet opgenomen in hoofdstuk 14. Daarin wordt wel bepaald dat de concessiehouder verplicht is om ondernemersorganisaties een plaats te bieden in de klantenpanels, echter is het essentieel dat de ondernemers niet alleen vertegenwoordigd zijn in het klantenpanel, maar dat zij ook een zwaarwegend adviesrecht krijgen gelijk aan de consumentenorganisaties en decentrale overheden. Zo kunnen de belangen van de ondernemers beter worden geborgd en wordt voorkomen dat de reder deze zomaar naast zich neer kan leggen. Wij verzoeken daarom om om een zwaarwegende adviesrol voor de ondernemersorganisaties te definiëren, als voor consumentenorganisaties en decentrale overheden wordt geregeld in 14.2, zoals ook door de Tweede Kamer is verzocht.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.
822	Openbare consultatie	De vormgeving, werkwijze en rol van het klantenpanel dient dan ook verder uitgewerkt te worden om te zorgen van een voldoende borging van het adviesrecht én toegang tot informatie. Daarom is het essentieel dat delen van rapportages (zoals in 7.3 en 7.4 opgenomen) ook aan het klantenpanel worden voorgelegd. Op een aantal kernpunten moet een informatieplicht komen, in elk geval waar het gaat om (wijzigingen van) de dienstregeling, tarieven, vrachtvervoer, gereserveerde plaatsen, en ontwikkelingen omtrent elektrificatie en de vaargeulen.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
823	Openbare consultatie	Richt een structureel overlegorgaan in met lokale belanghebbenden voor voortdurende afstemming en invloed op de uitvoering	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.
824	Openbare consultatie	Creëer een formeel overlegorgaan waarin lokale overheden, ondernemers en andere belanghebbenden bindend kunnen meepraten over essentiële besluiten rond de veerdiensten. Trek hierbij de overlegstructuur van Waddenveren Oost gelijk met die van Waddenveren West.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
825	Openbare consultatie	Het is dus op grond van vorenstaande van groot belang, dat zich individuele leden voor het Klantenpanel aan kunnen melden en dienen te worden toegelaten, indien zij kunnen aantonen een specifiek belang of belangengroep te vertegenwoordigen, die nog geen zitting in het Klantenpanel hebben. Er dient te worden opgenomen dat de Concessiehouder dit niet kan weigeren. Er dient überhaupt geen inmenging plaats te kunnen vinden door de Concessiehouder bij de samenstelling van een Klantenpanel. Ook dus niet op kandidatuur van een voorzitter, zoals dat nu het geval is.	Het klantenpanel wordt opgericht door de Concessiehouder. In eis 14.3.3 is nu opgenomen dat de concessiehouder faciliteert bij het opstellen van een reglement voor het klantenpanel. Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren. Het klantenpanel dient daarnaast als klankbordgroep om dienstverlening te verbeteren.
826	Openbare consultatie	Wijs specifiek op de gebrekkige borging van eilandbelangen in het PvE	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
827	Openbare consultatie	Pleit voor inspraak voor eilanders en belanghebbenden bijvoorbeeld door middel van een 'Eilandraad' die betrokken moeten worden bij belangrijke beslissingen omtrent de veerdienst.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.
828	Openbare consultatie	Versterking van de positie van de lokale overheden en consumentenorganisaties t.o.v. de exploitant en van alle drie t.o.v. IenW en daarmee verbonden Rijkswaterstaat als vaargeul verantwoordelijke en Rijksvastgoedbedrijf als verstrekker/beheerder van de benodigde productiemiddelen;	Het PvE legt afspraken vast tussen de Concessiehouder en Concessieverlener (IenW). Aan andere partijen kunnen geen eisen gesteld worden. 'Bij het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen worden decentrale overheden en deelnemers aan het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren' zoals genoemd in hoofdstuk 14 geïnformeerd en bij een wijziging van de concessie als gevolg van een majeure ontwikkeling krijgen deze partijen nu ook een adviesrecht in het concessiebesluit. Bij (tussentijdse) wijzigingen worden deze partijen tegelijkertijd met de concessieverlener geïnformeerd.
829	Openbare consultatie	In het PvE zou expliciet moeten worden geborgd dat er duidelijke afspraken zijn over governance, toezicht, tarieven en zeggenschap, zodat de gemeenschap niet afhankelijk wordt van een commerciële partij zonder tegenmacht.	Het PvE omvat de minimumafspraken waar de Concessiehouder aan moet voldoen. De afspraken over tarieven staan in hoofdstuk 8 en de bijbehorende bijlage. De afspraken over inspraak staan in hoofdstuk 14. In hoofdstuk 13 en het concessiebesluit is de sturingsrelatie vastgelegd, inclusief wat er gebeurt als de Concessiehouder zich niet aan de afspraken houdt zoals deze zijn opgenomen in het PvE.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
830	Openbare consultatie	Ondernemers verdienen een zwaarwegend adviesrecht, zoals ook verzocht via de motie Pierik. In hoofdstuk 14 is dit niet opgenomen. Ondernemersorganisaties moeten niet alleen deelnemen aan klantenpanels, maar ook zelfstandig kunnen adviseren, net zoals consumentenorganisaties en decentrale overheden.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.
831	Openbare consultatie	Ook moeten rapportages (zoals in 7.3 en 7.4) met het klantenpanel worden gedeeld. Belangrijke onderwerpen zijn: dienstregeling, tarieven, vrachtvervoer, reserveringssystemen, elektrificatie en vaargeulen.	Het klantenpanel wordt opgericht door de Concessiehouder. In eis 14.3.3 is nu opgenomen dat de concessiehouder faciliteert bij het opstellen van een reglement voor het klantenpanel. Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren. Het klantenpanel dient daarnaast als klankbordgroep om dienstverlening te verbeteren.
832	Marktconsultatie	Wij adviseren u om in deze eis te verduidelijken dat de prioriteiten uit de beleidsprioriteitenbrief proportioneel en maakbaar moeten zijn voor de concessiehouder en om aan te geven op welke wijze dat gewaarborgd wordt.	In de toelichting bij 14.3 is nu opgenomen dat de beleidsprioriteiten geen grote financiële gevolgen (positief noch negatief) voor de rederij mogen hebben; dat wil zeggen dat de verhouding tussen kosten en opbrengsten van de rederij niet substantieel mag wijzigen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
833	Markt-consultatie	Voorstel: richt per eiland een Reizigers Platform (RP) op, benoemd door de gemeenteraad, waarin eilanders, ondernemers, toeristen en maatschappelijke organisaties zijn vertegenwoordigd. Dit platform krijgt formele adviesbevoegdheid en het recht op tijdige en volledige informatie van de rederij.	Decentrale overheden en deelnemers aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren hebben in de nieuwe concessies een adviesrecht richting de Concessiehouder. Ook worden zij betrokken bij de beleidsprioriteiten voor het komende jaar (advisering richting Concessieverlener). Aan het Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren nemen in ieder geval Consumentenorganisaties zoals bedoeld in artikel 31 van de Wp2000 deel. Ook een ondernemersorganisatie kan een verzoek indienen bij IenW om te worden toegelaten tot het 'Overleg Consumenten- en Omgevingsbelangen Waddenveren'. IenW is voornemens zo'n verzoek te honoreren.

Overig

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
834	Advies-brieven	Wij vinden dat het parkeren ten behoeve van de waddenveren voor wat betreft Holwert ondergebracht moet worden bij een overheidspartij.	Afspraken over parkeren (faciliteiten en tarieven) vallen buiten de scope van de concessies.
835	Advies-brieven	In het Ontwerp-PvE wordt gesproken over de minimale dienstregeling. Het is de concessiehouder vrij om extra afvaarten aan te bieden. Dit moet dan uit het vervoersplan blijken. Heeft het vervoersplan voldoende slagkracht om bij (substantiële) uitbreiding van de dienstregeling niet alleen het aansluitende openbaar vervoer goed te regelen, maar ook zorgt voor voldoende extra parkeerplaatsen aan de vaste wal? In de huidige situatie is soms al sprake van te weinig parkeercapaciteit. Er moet voldoende parkeercapaciteit zijn bij Holwert om overlast te voorkomen. Het huidige P2 (overloopterrein binnendijks) in Holwert is eigendom van de huidige concessiehouder. Mocht er een andere concessiehouder komen voor Holwert – Ameland, gaat P2 dan ook automatisch in de overdracht mee naar de nieuwe concessiehouder? Zo nee, dan creëren we dan vanaf het startmoment een groot capaciteitsprobleem voor het parkeren omdat P2 regelmatig moet worden ingezet.	Afspraken over parkeren (faciliteiten en tarieven) vallen buiten de scope van de concessies. P2 bij Holwert is inderdaad eigendom van de huidige concessiehouder en gaat niet automatisch over.
836	Advies-brieven	In de huidige situatie is er sprake van parkeeroverlast in het dorp Holwert. Bezoekers aan Ameland parkeren de auto gratis in de woonstraten van Holwert en fietsen dan naar de veerdam. De auto blijft vervolgens dagenlang in onze woonstraten staan. Er is sprake van oneigenlijk parkeergedrag. Hoe kunnen we dergelijke parkeeroverlast met de nieuwe concessie voorkomen?	Het parkeerbeleid op Ameland is de verantwoordelijkheid van de gemeente Ameland. IenW zal deze opmerking onder de aandacht brengen bij de gemeente Ameland.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
837	Advies-brieven	Verzoek: gezien het bovenstaande verzoeken wij om artikel 22 lid 1 van de Wet personenvervoer 2000 van toepassing te verklaren op de Waddenveren, door dit op te nemen in artikel 7 lid 1 van het Besluit personenvervoer	Naar aanleiding van de motie van de Kamerleden Tjeerd de Groot, Vedder en De Hoop (Kamerstuk 29 684, nr. 264) zijn de voor- en nadelen van het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer in kaart gebracht. De eindrapportage is op 11 februari 2025 met de Tweede Kamer gedeeld (Kamerstuk 23 645, nr. 834). Op 16 juli 2025 is de eindrapportage besproken met de betrokken bestuurders in het Bestuurlijk Overleg Wadden. De regionale overheden hebben aangegeven dat het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer niet bijdraagt aan een betere dienstverlening. Er zullen daarom geen vervolgstappen worden genomen om de Waddenveren aan te merken als openbaar vervoer.
838	Advies-brieven	Advies: Indien en voorzover blijkt dat een kortere concessieperiode leidt tot uitstel van elektrificatie, vindt het OBW dat dit zeer zwaar moet meewegen in de argumentatie richting de Tweede Kamer en de afweging die het ministerie daarin maakt. Het ministerie van IenW kan wellicht vanuit haar expertise andere manieren onderzoeken om hier beter op te kunnen sturen, zoals beoogd met de motie van de Tweede Kamer	IenW heeft het thema elektrificatie meegewogen bij de keuze voor de looptijd van de concessie Oost.
839	Advies-brieven	Wij kunnen ons vinden in het nemen van de huidige tarieven als uitgangspunt. In algemene zin hebben wij over betaalbaarheid de volgende opmerkingen, waar we uw reactie op vragen. - Wij vragen u om artikel 22 lid 1 van de Wet personenvervoer 2000 van toepassing te verklaren op de Waddenveren, door dit op te nemen in artikel 7 lid 1 van het Besluit personenvervoer. Op deze manier kan ook uw uitspraak in Bijlage 12 over de mogelijkheden voor het verlenen van subsidie bij majeure ontwikkelingen worden ingevuld.	Het klopt dat voor het verlenen van een subsidie een aanpassing van het BP2000 nodig is. IenW betreft deze opmerking bij een algehele review van de WP2000 en het BP2000.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
840	Advies-brieven	Een transparant afwegingskader op te stellen en daarbij subjectieve gunningscriteria zoveel mogelijk uit te sluiten. - Op zo kort mogelijke termijn de gunningscriteria en hun weging met ons te delen en ons de gelegenheid te geven om daar advies over uit te brengen - In het gunningsproces een stap op te nemen waarin de gemeentebesturen en een representatieve vertegenwoordiging van de eilanders een advies kunnen geven over de voorstellen voor lokale inbedding omdat alleen eilanders de voorstellen op waarde kunnen schatten. - Zoals ook tijdens de informatiesessies op de eilanden bleek, is er zorg dat het proces van aanbesteding en alle onzekerheden gaan leiden tot chaotische toestanden, zoals we nu meemaken met de overgang van de regionale busconcessie van Arriva naar Qbuzz. Hoe wordt hier in de aanbesteding rekening mee gehouden?	IenW heeft over de gunningscriteria advies ingewonnen bij decentrale overheden en consumentenorganisaties. De gunningscriteria zullen zo objectief mogelijk zijn en in detail gepubliceerd worden bij de aanbestedingsstukken. Er vindt geen aparte consultatie over de gunningscriteria plaats. Om de eventuele overgang van de concessie(s) in goede banen te leiden, worden duidelijke afspraken gemaakt over de overgang van productiemiddelen. Deze afspraken worden onderdeel van de aanbestedingsstukken.
841	Advies-brieven	Kunt u specifiek aangeven wanneer 'wijzigingen in het autobeleid van de gemeenten' betiteld worden als 'majeure ontwikkeling'? - Kunt u aangeven hoe bij de aanbesteding bekende lokale beleidsdoelen van gemeenten gedeeld worden met de potentiële concessienemer en op welke wijze de concessienemer rekening moet houden met deze reeds geformuleerde doelstellingen?	Uiteraard is het mobiliteitsbeleid de vrije keuze van de gemeente. Dat betekent niet dat er geen gevolgen kunnen zijn voor de uitvoering van de concessie. Indien een wijziging van mobiliteitsbeleid dermate grote (financiële) gevolgen dat niet verwacht kan worden dat de Concessiehouder deze gevolgen binnen de bestaande afspraken opvangt, kan sprake zijn van een Majeure ontwikkeling.
842	Advies-brieven	Wij blijven van mening dat het vrachtvervoer geen markt, maar de facto een monopolie is, en dus thuishoort in de concessie.	De concessiehouder krijgt geen exclusief recht op goederenvervoer. Er zijn nu ook andere ondernemingen die vracht naar de Waddeneilanden vervoeren. Bij een exclusief recht zouden die niet meer mogen varen. Het is de concessiehouder wel toegestaan om vrachtauto's op de passagiersschepen mee te nemen, zolang hij voldoet aan zijn verplichtingen voor personenvervoer.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
843	Advies-brieven	Voor Schiermonnikoog: Bijlage B12 Majeure ontwikkelingen: Hierin is afdoende geregeld hoe om te gaan met grote ontwikkelingen en is het niet nodig om een kortere concessieperiode in te stellen. Het bezwaar in de motie Grinwis wordt met deze bijlage ondervangen: relevante beïnvloedbare onzekerheden worden immers fors gereduceerd. Bovendien is een kortere concessie voor Schiermonnikoog onwenselijk, omdat het o.a. snel overschakelen op batterij-elektrisch varen doorkruist. Zie onze brief hierover aan de Minister	IenW onderschrijft deze inbreng.
844	Advies-brieven	Voor Ameland: De gemeente heeft een toerisme- en vervoersbeleid aangenomen dat uitgaat van gefaseerde krimp van het aantal auto-overzetten van bezoekers naar het eiland. Het concept PvE laat ruimte voor verdere groei. Dit is contrair aan het lokaal vastgestelde beleid. Graag zie we de groei in auto overzetten in de PvE aangepast en gaan we in overleg met u om tot gefaseerde krimp te komen.	IenW stuurt met de concessie niet op het aantal auto-overzettingen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
845	Advies-brieven	Met betrekking tot de concessie Waddenveren Oost zien wij een aantal onzekerheden die tot gevolg kunnen hebben dat er geen of geen goede inschrijvingen komen. Het gaat om de onduidelijkheden over de toekomstige vaarroute naar Ameland en mogelijk nieuwe eisen met betrekking tot de maatvoering van de schepen. Daarnaast - en ook in verband daarmee - onduidelijkheid over het moment waarop batterij-elektrische schepen kunnen/moeten worden ingezet. Door deze onduidelijkheden lopen inschrijvers risico bij de aanschaf/vernieuwing van hun vloot en bij het maken van een realistische businesscase voor de gehele concessieperiode. Deze risico's worden onvoldoende afgedekt in het PvE en de procedure om een concessie te herzien is naar ons idee te vrijblijvend beschreven. Met betrekking tot dit punt heeft de staatssecretaris nog een kortdurende concessie in beraad, naar aanleiding van een oude en een nieuwe motie over dit onderwerp.	De concessieduur voor Waddenveren Oost is verkort naar zeven jaar.
846	Advies-brieven	Zoals ook aangegeven in onze reactie op de Nota van Uitgangspunten vinden wij het niet wenselijk dat de exploitatie van de parkeerterreinen bij de terminal in Holwert (P1 en P2) door dezelfde partij wordt uitgevoerd als de concessiehouder. Dit omdat er een relatie ligt tussen parkeertarieven en -mogelijkheden en de auto meenemen op de boot. Momenteel worden deze terreinen gepacht door Wagenborg Parkeerterreinen B.V. en is de Staat juridisch eigenaar. Wij zijn benieuwd hoe dit bij de nieuwe concessie geregeld wordt.	Afspraken over parkeren (faciliteiten en tarieven) vallen buiten de scope van de concessies. P2 bij Holwert is inderdaad eigendom van de huidige concessiehouder en gaat niet automatisch over.
847	Openbare consultatie	Hoe zijn/worden de faciliteiten/kosten voor parkeren meegenomen in de concessie?	Afspraken over parkeren (faciliteiten en tarieven) vallen buiten de scope van de concessies.
848	Openbare consultatie	Wat is plan B als er een fout in het proces wordt gemaakt en we in een langlopende rechtszaak belanden. Wat is de zekerheid dat de (huidige) rederij het vervoer blijft doen. Dus een vorm van garantstelling opnemen van de overheid in deze concessie	Mochten één of beide nieuwe concessies om wat voor reden dan ook niet tijdig gegund kunnen worden waardoor de betreffende veerdiensten in 2029 uitvallen of dreigen uit te vallen dan kan IenW voor een periode van maximaal 2 jaar een noodconcessie aan een rederij verlenen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
849	Openbare consultatie	De concessie verlener stelt harde emissie eisen. Wat als de investeringen van de rederij tot een onbetaalbaar kaartje gaan leiden? Is er uitstel mogelijk van mogelijk onhaalbare wensen en eisen?	Het uitgangspunt is en blijft dat de CO2-eisen niet zorgen voor een verhoging van de ticketprijs. De gevraagde CO2-reductie is haalbaar en betaalbaar zonder de ticketprijs te verhogen.
850	Openbare consultatie	Waarom is de mogelijkheid van een door de eilanders gedragen veerverbinding, niet zijnde een concessie ,niet aangeboden? Europese wetgeving liet dit wel toe en dit had wat ons betreft ook onderzocht moeten worden.	In 2023 is een marktconsultatie uitgevoerd om te bepalen of er voor de periode vanaf 2029 opnieuw concessies zouden moeten worden verleend. De conclusie was dat concessieverlening noodzakelijk is, omdat de vrije markt naar verwachting tot onvoldoende kwantiteit en kwaliteit van vervoer leidt. Daarnaast ontbreken in een vrijemarktmodel de sturing op de dienstverlening en tarieven en inspraak door overheden en andere belanghebbenden. Volgens wet- en regelgeving mogen de nieuwe concessies niet nogmaals onderhands gegund worden, maar dient er een openbare aanbesteding te worden uitgevoerd. Daaraan kunnen alle geïnteresseerde partijen deelnemen. IenW schrijft niet voor wat de eigendomsstructuur van de concessiehouder moet zijn en evenmin of deze een winstoogmerk heeft.
851	Openbare consultatie	ik mij zorgen om als er straks een nieuwe haven moet komen wie betaalt de rekening. Het zou niet zo moeten zijn dat dit op rekening komt van de bewoners of gasten.	Voor de MIRT-verkenning naar de vaargeul Ameland is ook een bedrag voor uitvoering van de uitkomst gereserveerd. Indien de uitkomst is dat er een nieuwe haven gebouwd moet worden, dan kan dit bedrag daarvoor aangewend worden.
852	Openbare consultatie	Gezien de dichtslibbing van de Waddenzee is het niet meer mogelijk om duurzaam een veerverbinding te realiseren tussen Holwerd en Ameland en is de noodzaak hoog om een brug of een tunnel aan te leggen maar de enige duurzame oplossing.	Uit eerdere onderzoeken blijkt dat een veerboot naar Ameland ook onder de huidige omstandigheden de beste optie is. Binnen de MIRT-verkenning worden wel breed opties onderzocht hoe deze veerverbinding er het beste uit kan zien.
853	Openbare consultatie	Welke geschiktheidscriteria worden er gehanteerd voor de vergunningverlening, bijvoorbeeld gebiedskennis en ervaring in het uitvoeren van een veerverbinding in een getijdegebied.	De gunningscriteria sluiten aan bij de hoofddoelen van de concessie en het leveren van een regionale bijdrage

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
854	Openbare consultatie	Daarnaast ben ik benieuwd wie binnen het Ministerie kennis heeft om e.e.a. te kunnen beoordelen. Misschien is het te overwegen om informeel eens met de zittende reders TESO, Doeksen en Wagenborg om de tafel te gaan om kennis en ervaring uit te wisselen.	De gunningscommissie zal bestaan uit onafhankelijke deskundigen met uiteenlopende ervaring. In de gunningscommissie als geheel zal voldoende ervaring met de Waddenveren en de verlening van vervoersconcessies zijn.
855	Openbare consultatie	Daarnaast wil ik met klem onderstrepen dat het vervoeren van toeristen en toeristisch gericht aanbod géén deel zou mogen uitmaken van de concessie. Datzelfde geldt voor het vervoer van vracht.	Als er aparte veerverbindingen zouden moeten komen voor eilandbewoners, overige reizigers en vracht, zou dat volgens IenW juist leiden tot inefficiënties. Voor elke doelgroep zouden aparte schepen nodig zijn en is er meer coördinatie en ruimte nodig in de havens. IenW heeft vanuit belanghebbenden juist veelvuldig het verzoek gekregen om het vrachtvervoer op de bestaande veerdiensten te faciliteren, zodat de bevoorrading van winkels etc. op een goede manier kan worden geborgd. IenW is dan ook niet voornemens om overige reizigers en vracht uit de bestaande veerdiensten te weren.
856	Openbare consultatie	Er is veel vaagtaal. Spant zich maximaal in; is goed uitgerust en juist opgeleid. Zorg ervoor dat alle eisen ook daadwerkelijk meetbaar zijn of een dergelijke formulering hebben dat er geen discussies tussen partijen ontstaan kan wat wel of niet goed is.	IenW stelt waar mogelijk functionele eisen aan de concessiehouder: IenW geeft aan wat het beoogde effect is, maar het 'hoe' is aan de concessiehouder. Dit om de concessiehouder ruimte te bieden en te zorgen dat de kennis en ervaring uit de markt maximaal wordt benut.
857	Openbare consultatie	Ik adviseer om de eilanden te betrekken bij de gunningseisen om te komen tot een goede afweging en prioriteit van scores bij beoordeling van de inschrijvers.	De gunningscriteria en weging worden gebaseerd op input die IenW op verschillende manieren heeft ontvangen: een advies sessie, de openbare consultatie en adviesbrieven. De beoordeling zelf is een tijdintensief proces dat volgens vaststaande procedures en beoordelingskaders moet worden doorlopen. De beoordeling zal worden uitgevoerd door een team van deskundigen.
858	Openbare consultatie	Parkeren is een belangrijk item op Lauwersoog. We zien graag in het PvE opgenomen dat: De concessiehouder zich aantoonbaar inspant om samen met Havenbedrijf Lauwersoog, Rijkswaterstaat Noord-Nederland, het Werelderfgoedcentrum Waddenzee en het lokale bedrijfsleven de parkeerfaciliteiten op de haven te verbeteren en de bereidheid toont om mee te investeren in toekomstbestendige oplossingen (duurzame mobiliteit, transferium).	Afspraken over parkeren (faciliteiten en tarieven) vallen buiten de scope van de concessies.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
859	Openbare consultatie	Tot slot merken we op dat het ontbreken van duidelijkheid over de gunningscriteria onverstandig lijkt. Graag roepen wij u op deze criteria zo snel mogelijk te communiceren – zodat wij als belanghebbenden daar ook input op kunnen leveren.	De gunningscriteria worden gebaseerd op input die IenW op verschillende manieren heeft ontvangen: een adviessessie, de openbare consultatie en adviesbrieven. Belangrijk is dat alle mogelijk geïnteresseerde rederijen op hetzelfde moment over deze voor hun eventuele inschrijving belangrijke informatie kunnen beschikken. Om die reden worden de gunningscriteria nu op hoofdlijnen bekend gemaakt en in detail bij de start van de aanbesteding.
860	Openbare consultatie	Is er nog wel een concessie nodig? Voor de concurrentie is het waarschijnlijk voor het eiland beter zonder concessie.	In 2023 is een marktconsultatie uitgevoerd om te bepalen of er voor de periode vanaf 2029 opnieuw concessies zouden moeten worden verleend. De conclusie was dat concessieverlening noodzakelijk is, omdat de vrije markt naar verwachting tot onvoldoende kwantiteit en kwaliteit van vervoer leidt, bijvoorbeeld in de winter als de vraag laag is. Daarnaast ontbreken in een vrijemarktmodel de sturing op de dienstverlening en tarieven en inspraak door overheden en andere belanghebbenden.
861	Openbare consultatie	Een concessie verlenen voor exploitatie en het materiaal te koppelen aan opdrachtgever.	Zoals aangegeven in de reactienota bij de Nota van Uitgangspunten is het in Nederland niet gebruikelijk bij concessieverlening dat de overheid de vervoersmiddelen in eigendom heeft. Deze zijn in de regel in eigendom van de concessiehouder, de vervoerder die de vervoersactiviteiten uitvoert, waarover in een concessie afspraken worden gemaakt. De concessieverlener stuurt op de kwaliteit die de concessiehouder met deze vervoersmiddelen voor de reiziger moet leveren. IenW wil de nieuwe concessies voor de Friese Waddenveren vanaf 2029 ook op die manier inrichten.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
862	Openbare consultatie	Ik begrijp dat het parkeerterrein in Holwerd niet is opgenomen in de concessie. Dat lijkt mij terecht. Wel wil ik onder de aandacht brengen dat het, in kader van eerlijke concurrentie, wenselijk zou zijn dat de nieuwe concessiehouder niet de mogelijkheid krijgt om dit terrein te pachten of exploiteren. Op die manier blijft er ruimte voor andere partijen en wordt voorkomen dat een partij door een partij door het combineren van concessie en pacht een ongewenst concurrentievoordeel krijgt.	De huidige overeenkomst met Wagenborg Parkeerterreinen BV loopt eind 2031 af. Het Rijksvastgoedbedrijf is voornemens om na afloop van dit contract een Europese aanbesteding van een gebruiksrecht (huur of erfpacht) voor het parkeerterrein doen. Elke geïnteresseerde partij kan zich hiervoor inschrijven.
863	Openbare consultatie	Om te beginnen mis ik in uw bewoordingen, dat de concessie tot stand gekomen is om de eilanders het recht tot overtocht te garanderen. Ik lees eigenlijk dat de voornaamste reizigers de toeristen zullen zijn, maar het draait primair toch echt alleen om de eilanders en daar zal de concessie op geschreven dienen te worden.	In de Nota van Uitgangspunten staat dat de veerverbindingen een levensader vormen voor de eilanders. Zij zijn immers afhankelijk van de veerdiensten voor het bereiken van voorzieningen en de aanvoer van goederen. Het PvE voorziet daarom in deze levensaderfunctie, onder andere met een korting voor eilandbewoners, gereserveerde plaatsen voor eilandbewoners en een minimale dienstregeling het hele jaar rond, dus ook in het laagseizoen. Aan de andere kant vormen bezoekers de grootste groep reizigers. Ook daar speelt het PvE op in, met bijvoorbeeld bepalingen over de capaciteit in het hoogseizoen.
864	Openbare consultatie	Bij het toekennen van de nieuwe concessie is de kans (en ook soms angst) groot dat er Europees of Chinees wordt aanbesteed. Het is bij eenieder bekend dat er eilanders bezig zijn met het opzetten van een eigen Amelander Veerdienst. Deze partij zou een goede kans moeten krijgen in het meedingen van de concessie. Zij zijn de enigen op dit moment die alle belangen van de eilanders vooropstellen. Dat is op dit moment zeker niet het geval bij WPD en ook in uw PvE komt ik dat niet tegen. U blijft de passagiers reizigers noemen en een enkele keer maar komt de eilander apart voor in de tekst.	In de Nota van Uitgangspunten staat dat de veerverbindingen een levensader vormen voor de eilanders. Zij zijn immers afhankelijk van de veerdiensten voor het bereiken van voorzieningen en de aanvoer van goederen. Het PvE voorziet daarom in deze levensaderfunctie, onder andere met een korting voor eilandbewoners, gereserveerde plaatsen voor eilandbewoners en een minimale dienstregeling het hele jaar rond, dus ook in het laagseizoen. Alle geïnteresseerde partijen kunnen deelnemen aan de aanbesteding, de huidige concessiehouders, maar ook andere partijen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
865	Openbare consultatie	Waarom kunnen wij niet een betaalbare veerdienst krijgen? Eentje die afspraken nakomt?	Om voor alle reizigers de betaalbaarheid van de overtocht te garanderen, wordt de jaarlijkse tariefstijging begrensd. Voor eilanders komen er speciale gereduceerde tarieven, vergelijkbaar met de huidige tarieven voor eilanders. Het is niet mogelijk om de veerdiensten gratis te maken voor eilandbewoners.
866	Openbare consultatie	Er is nog steeds géén duidelijkheid over waar de boot straks op de vaste wal aanmeert. Die keuze moet nog gemaakt worden in het MIRT-traject. Maar hoe kun je je voorbereiden op een nieuwe concessie als je niet eens weet waar je naartoe moet varen?	Inschrijvers dienen bij de inschrijving uit te gaan van de huidige situatie. In het PvE is een procedure voor majeure ontwikkelingen opgenomen, voor het geval, bijvoorbeeld ten gevolge van de MIRT-verkenning, de situatie substantieel wijzigt.
867	Openbare consultatie	Zonder harde afspraken durven ondernemers niet te investeren. En zonder ondernemers verdwijnt de leefbaarheid voor ons allemaal. Een betrouwbare verbinding is geen luxe, maar noodzaak.	IenW onderschrijft de noodzaak van een betrouwbare veerverbinding. Daarom zijn in het PvE eisen opgenomen ten aanzien van de minimale punctualiteit en de maximale uitval van afvaarten.
868	Openbare consultatie	Wij vragen daarom het uitgangspunt dat de nieuwe concessie budgettair neutraal moet zijn los te laten, de ruimte om de eisen af te zwakken tijdens het gunningsproces te schrappen en de eisen ten aanzien van betaalbaarheid en bereikbaarheid aan te scherpen	IenW heeft zich te verhouden tot de budgettaire kaders op de begroting en kan het uitgangspunt van budgetneutraliteit dan ook niet loslaten. De eisen in het PvE zijn leidend voor de aanbestedingsprocedure. In de minimale dienstregeling is het huidige bedieningsniveau leidend. IenW wil dit voor de toekomst bestendigen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
869	Openbare consultatie	Wij vragen u bij de minister of diens (tijdelijke) vervanger aan te dringen om een onafhankelijke arbitragevoorziening in te voeren voor beslechting van conflicten tussen de concessiehouder en decentrale overheden en/of consumentenorganisaties over de uitvoering van de concessie. Dit voorkomt dat IenW als concessieverlener zich in dit soort conflicten hoeft te mengen. Wij vragen deze arbitragevoorziening ook te laten gelden voor conflicten tussen Rijkswaterstaat of het Rijks Vastgoed Bedrijf aan de ene kant en decentrale overheden, consumentenorganisaties en/of de concessiehouder aan de andere kant ten aanzien van het onderhoud en beheer van de vaargeul, terminals en aanleginrichtingen. Dit voorkomt dat het ministerie te maken krijgt met een belangenconflict vanuit haar verschillende rollen. Het ministerie kan zelf conflicten voorkomen door haar rol op sterkte samenwerkingsbasis met decentrale overheden en consumentenorganisaties op te pakken.	De indiener stelt voor om de geschillenbeslechting bij concessies fundamenteel anders te regelen. Daarvoor moeten verschillende wetten worden aangepast. Dat valt buiten de scope van deze concessieverlening.
870	Openbare consultatie	Ameland heeft toerisme hard nodig om het huidige welvaartsniveau vast te houden. Dan is het ook aan te bevelen om meer aandacht te besteden aan wat deze toeristen, maar ook wat de eigenaren van de recreatievoorzieningen, denken nodig te achten om het toerisme op niveau te handhaven. Wij missen in alle overwegingen overigens de groep eigenaren als specifieke doelgroep. Deze groep neemt b.v. ook hun auto mee om spullen voor de woningen en voor het onderhoud te kunnen meenemen.	Toeristisch beleid is inderdaad belangrijk en de verantwoordelijkheid van de gemeente Ameland. De eigenaren van recreatievoorzieningen die zelf niet woonachtig zijn op de eilanden zijn inderdaad niet als aparte doelgroep aangewezen. In de Nota van Uitgangspunten staat dat enkel voor eilandbewoners doelgroepenbeleid gevoerd wordt, dat wil zeggen gereduceerde tarieven en gereserveerde plaatsen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
871	Openbare consultatie	Ameland heeft in haar vervoers- en toerismebeleid aangegeven toe te willen werken naar 'autoluw'. De gemeente geeft aan dat bezoekers van het eiland met auto's zeldzaam worden. De auto blijft wel welkom op het eiland, maar de gemeente streeft naar een reductie van 35% aan auto overzettingen tussen 2025-2030 en komt daarmee op het niveau van 2005-2011. Het is momenteel nog niet duidelijk of het autogebruik na 2030 verder gereduceerd gaat worden. Beseft dient te worden dat bezoekers aan de vakantiehuisjes in Ballum, Hollum en Buren veelal voor meerdere dagen over komen en dat zij hun auto mee willen nemen om de familie en benodigdheden mee te nemen.	Het beleid rondom het autoverkeer op Ameland is de verantwoordelijkheid van de gemeente Ameland. Een reductie van het aantal auto-overzettingen is geen doelstelling van de nieuwe concessie an sich.
872	Openbare consultatie	het gestelde minimum van het PvE zou op zijn minst voortzetting van de huidige dienstverlening als uitgangspunt moeten nemen zonder eventuele extra's vanuit de inschrijvin	De eisen in het PvE zijn over het algemeen hoger dan de eisen in de huidige concessies en vergelijkbaar met de huidige praktijk.
873	Openbare consultatie	Geef inzicht en inspraak in de weging van de gunningscriteria en geef inzicht in het gunningsproces.	De gunningscriteria en weging worden gebaseerd op input die IenW op verschillende manieren heeft ontvangen: een adviesessie, de openbare consultatie en adviesbrieven. De beoordeling zelf is een tijdintensief proces dat volgens vaststaande procedures en beoordelingskaders moet worden doorlopen. De beoordeling zal worden uitgevoerd door een team van deskundigen.
874	Openbare consultatie	In ontwerp PvE is er een veelheid aan extra verplichtingen voor de concessiehouder m.b.t. periodieke rapportages. Om aan deze verplichting te kunnen voldoen moet de concessiehouder extra FTE inhuren en dus extra kosten maken. Uiteindelijk worden deze kosten weer doorberekend aan de reizigers. De concessieverlener moet per verplichting beter onderbouwen wat de meerwaarde van deze verplichting is en de wettelijke grondslag van deze verplichting benoemen.	Mede in reactie op deze inbreng is de rapprtageverplichting voor de concessiehouder verkleind.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
875	Openbare consultatie	Een extra eis opnemen waarin de concessiehouder verplicht wordt om in de komende concessieperiode de eilanders de mogelijkheid geven om aandelen te verwerven in de waddenveeronderneming van de concessiehouder.	In 2023 is een marktconsultatie uitgevoerd om te bepalen of er voor de periode vanaf 2029 opnieuw concessies zouden moeten worden verleend. De conclusie was dat concessieverlening noodzakelijk is, omdat de vrije markt naar verwachting tot onvoldoende kwantiteit en kwaliteit van vervoer leidt. Daarnaast ontbreken in een vrijemarktmodel de sturing op de dienstverlening en tarieven en inspraak door overheden en andere belanghebbenden. IenW stuurt niet op de eigendomsstructuur van de concessiehouder, maar op de prijs en kwaliteit van de dienstverlening.
876	Openbare consultatie	de looptijd van de concessie beter laten aansluiten op de afschrijvingstermijn van veerboten of de een regel opnemen waarin staat dat de extra kosten die voortkomen uit de relatief korte afschrijvingstermijn, niet doorberekend mogen worden in de prijs van het bootkaartje.	IenW is ermee bekend dat de afschrijvingstermijn van schepen langer is dan de concessieduur van 15 jaar. De lengte van de concessies wordt begrensd door Europese regelgeving. IenW kan geen concessies voor bijvoorbeeld 30 of 40 jaar uitschrijven. Het is echter niet de bedoeling dat schepen in één concessieperiode worden afgeschreven. De huidige concessies bevatten een overnameregeling voor schepen. IenW werkt ook voor de nieuwe concessies een overnameregeling uit. Daarmee wordt voorkomen dat schepen versneld moeten worden afgeschreven en de kosten van de concessies onnodig worden opgedreven.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
877	Openbare consultatie	Geef in het PvE een beschrijving van het verschil tussen het NL deel van de Waddenzee en het Duitse/Deense deel van de Waddenzee in relatie tot de definitie de Europese regelgeving.	De Waddenzee is volgens de Nederlandse wetgeving een binnenwater. Dat staat in artikel 4 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Maar volgens de relevante Europese regelgeving, in dit geval de Cabotageverordening uit 1992 (Verordening 3577/92), is de Waddenzee een zee. Dat betekent dat in ieder geval regels uit de Cabotageverordening van toepassing zijn op de Waddenveren. Lidstaten van de EU mogen er zelf voor kiezen om aanvullend de regels uit de PSO-verordening (Verordening 1370/2007) toe te passen op personenvervoer over de nationale zeewateren. Nederland heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt voor de Friese Waddenveren. Duitsland en Denemarken hebben hier geen gebruik van gemaakt. In het programma van eisen staat welke Nederlandse en Europese regels op de concessies van toepassing zijn
878	Openbare consultatie	De lijst met afspraken en verworvenheden één op één opnemen in het PvE voor de concessie West (Terschelling)	IenW zal de lijst met verworvenheden separaat bestudeerd.
879	Openbare consultatie	Beschrijf in de paragraaf "betaalbaar en beheersbaar" (inleiding) hoe de concessiehouder transparantie geeft in zijn jaarrekeningen en dat de concessiehouder de winst in de veerdienst investeert in de kwaliteit van de veerdienst en de samenleving	De hier genoemde thema's zijn uitgewerkt in de financiële bepalingen. De concessiehouder moet richting de concessieverlener volledig inzicht geven in de kosten, opbrengsten en het rendement van de concessie. In de financiële bepalingen is ook het maximale rendement vastgelegd. IenW beoordeelt aan de hand van de informatie van de concessiehouders of dit maximale rendement wordt overschreden. Als er sprake is van overwinst, zal worden geborgd dat deze overwinst ten goede komt van de dienstverlening, bijvoorbeeld door de tarieven te verlagen. Openbaarmaking van de jaarcijfers van de concessiehouder is niet mogelijk vanuit het oogpunt van bedrijfsvertrouwelijkheid.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
880	Openbare consultatie	Het Ontwerp Programma van Eisen hinkt op twee gedachten: enerzijds personenvervoer en anderzijds het integrale vervoer van een levensader naar een eiland. Bij de Waddenveren is sprake van levensaders, maar het Ministerie van I en W heeft dit onvoldoende onderkend en houdt krampachtig vast aan een concessie voor personenvervoer.	IenW heeft zich te verhouden tot de juridische kaders. Voor zover dat mogelijk is binnen een concessie die gebaseerd is op wetgeving voor personenvervoer, zijn bepalingen opgenomen over het vervoer van vracht.
881	Openbare consultatie	Bij een levenslijn gaat het niet om slechts twee soorten passagiers: eilanders en toeristen zoals I en W vaststelt, maar is er sprake van veel meer differentiatie.	Het klopt dat de bewoners en bezoekers van de Waddeneilanden onder te verdelen zijn in veel verschillende doelgroepen. Als het gaat om doelgroepenbeleid, maakt de concessie onderscheid tussen eilandbewoners (inclusief uitwonende studerende kinderen), (overige) frequente reizigers en overige reizigers. Het is voor de uitvoering van de concessie niet nodig om een verdere uitsplitsing te maken in het PvE en het zou de leesbaarheid van het PvE niet ten goede komen.
882	Openbare consultatie	Waarom die hele bureaucratische omhaal voor een nieuwe concessie-uitgifte na 15 jaar? De maatschappelijke kosten van de concessie-uitgifte spelen in een tijd van bezuinigingen blijkbaar geen rol, terwijl daar te bezuinigen valt.	Wettelijk gezien is de maximale concessieduur 15 jaar. Het klopt dat schepen langer meegaan dan 15 jaar. Daarom bevatten de huidige concessies een overnameregeling voor de schepen en werkt IenW ook voor de nieuwe concessies een overnameregeling uit. De schepen hoeven daardoor niet in 15 jaar te worden afgeschreven.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
883	Openbare consultatie	Zijn de veerdiensten van de vaste wal naar de eilanden nu wel of niet openbaar vervoer?	Naar aanleiding van de motie van de Kamerleden Tjeerd de Groot, Vedder en De Hoop (Kamerstuk 29 684, nr. 264) zijn de voor- en nadelen van het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer in kaart gebracht. De eindrapportage is op 11 februari 2025 met de Tweede Kamer gedeeld (Kamerstuk 23 645, nr. 834). Op 16 juli 2025 is de eindrapportage besproken met de betrokken bestuurders in het bestuurlijk Overleg Wadden. De regionale overheden hebben aangegeven kennis te hebben genomen van het rapport en de conclusies. Zij hebben de Minister geïnformeerd dat het aanmerken van de Waddenveren als OV niet bijdraagt aan het beoogde resultaat. Het rapport geeft geen aanleiding om de Waddenveren aan te merken als openbaar vervoer. Er zullen daarom geen vervolgstappen worden genomen om de Waddenveren aan te merken als openbaar vervoer.
884	Openbare consultatie	Kan het worden voorgeschreven dat de veerboten naar de eilanden onder de Nederlandse vlag varen of worden buitenlandse vlaggen ook toegestaan?	Het is de bedoeling dat de nieuwe concessiehouders de bestaande schepen overnemen van de huidige concessiehouders. Al deze schepen varen onder de Nederlandse vlag IenW ziet geen reden waarom een nieuwe reder deze schepen onder een andere vlag zou willen laten varen. Aan de andere kant is niet noodzakelijk dat deze schepen de Nederlandse vlag voeren, zolang ze maar aan alle eisen voldoen. IenW wil dan ook het voeren van een buitenlandse vlag niet bij voorbaat uitsluiten. De concessies worden Europees openbaar aanbesteed. Dat betekent dat alle partijen een eerlijke kans moeten krijgen om de concessies uit te voeren. Als IenW eist dat de schepen altijd de Nederlandse vlag moeten voeren, dan wekt dat de indruk dat IenW Nederlandse rederijen bevoordeelt boven rederijen uit andere lidstaten, en dat de aanbesteding niet eerlijk verloopt. Dat is voor IenW een andere reden om de Nederlandse vlag niet verplicht te stellen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
885	Openbare consultatie	1.Het is onduidelijk wie juridisch gezien de eigenaar van de veerdienst is.	De veerdienst is - mede op verzoek van de eilanden - ondergebracht in een concessiestructuur, waardoor zowel op de rendabele als op de niet - rendabele tijdstippen een veerverbinding beschikbaar is voor de eilanden. Deze structuur brengt met zich mee dat het Rijk als concessieverlener de concessie periodiek moet opnieuw moet aanbesteden. In de voorbereiding van de aanbesteding is intensief afgestemd met de belanghebbenden, waaronder de eilandbesturen.
886	Openbare consultatie	2.Het Ministerie van I en W zou zich moeten beperken tot procesbegeleider zodat de eilandbesturen aan de hand van nader overeen te komen vast te stellen criteria, beslissen. Zowel het Ministerie als de Eilander gemeenschappen leunen daarbij zwaar op de ervaring van rederij Doeksen.	Wat jammer dat dit zo ervaren is, want dat is zeker niet de bedoeling. Uit de reactie blijkt niet welke concrete aanpassingen aan het PvE gewenst zijn.
887	Openbare consultatie	3.Het is na het uitkomen van het Programma van Eisen onbekend welke selectiecriteria het ministerie wenst te volgen om tot de keuze van de concessiehouder te komen. Het is een tekortkoming in de procedure dat het Ministerie de selectiecriteria verborgen houdt, ja het is onbehoorlijk naar de eilandgemeenschappen. Het Ministerie dient op korte termijn met de eilandbesturen overleg te plegen over de selectiecriteria.	De gunningscriteria en de onderlinge weging worden bekend gemaakt bij de start van de aanbesteding. IenW heeft de gemeentebesturen gevraagd advies uit te brengen over gunningscriteria. De gunningscriteria worden echter niet in concept geconsulteerd.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
888	Openbare consultatie	5. Procedureel is een verkeerde afslag gekozen door bij de concessie uit te gaan van de regels voor personenvervoer. Bij de Friese eilanden is sprake van een levensader functie. Dat betekent dat al het vervoer van personen en van goederen naar en van het eiland is aangewezen op die ene levensader. Er is geen alternatief. In dit concessie-voorstel is het goederenvervoer dan ook onvoldoende geïntegreerd in de concessie. De escape dat het vrachtvervoer vrij is en dus niet onder de concessie hoeft te vallen is spijkers zoeken op laagwater. Die enige particuliere vervoerder die er voor Vlieland en Terschelling vaart, vervoert hooguit 1 % van al het as-vervoer naar en van de eilanden. Daar had dan toch wel een regeling voor getroffen kunnen worden, zodat ook het goederenvervoer op de levenslijn verantwoord was meegenomen, in plaats van een soort gedogen in het huidige voorstel.	IenW heeft zich te verhouden tot geldige wet- en regelgeving. De Wp2000 voorziet wel in een concessie die het alleenrecht geeft op personenvervoer, maar niet op vracht. Binnen de wettelijke kaders zijn zoveel mogelijk bepalingen over vracht opgenomen. Zo moet de concessiehouder met de vrachtvervoerders afspraken maken over de vrij te reserveren capaciteit voor vracht en hierover aan IenW verslag doen. Verder is vrachtvervoer door de concessiehouder toegestaan, maar alleen niet op basis van exclusiviteit.
889	Openbare consultatie	6.Procedureel is het Ministerie schromelijk tekortgeschoten om de eilander besturen veel nadrukkelijker in de voorbereiding en de procedure te betrekken. Het is tekenend dat in diverse eisen wordt gesproken om de consumentenorganisaties en regionale overheden te informeren of erbij te betrekken. Het zijn op de eerste plaats de regionale overheden en dan pas consumenten-organisaties. Bovendien zijn de huidige betrokken consumentenorganisaties niet representatief.	IenW heeft de decentrale overheden, de consumentenorganisaties en het brede publiek betrokken bij de totstandkoming van de nieuwe concessies.
890	Openbare consultatie	7.Vanaf het begin bij het Plan van Uitgangspunten is gesteld dat de veerdiensten budget-neutraal moeten zijn. Wie heeft dat verordonneerd? Het personenvervoer wordt overal in Nederland financieel geheel of gedeeltelijk ondersteund. Waarom het personenvervoer naar de Waddeneilanden niet? Met name de eilander bevolking wordt in dit opzicht gediscrimineerd.	De budgettaire kaders op de IenW-begroting hebben tot het uitgangspunt van budgetneutraliteit geleid. Op dit moment wordt er geen subsidie verstrekt voor de veerverbindingen van en naar de Friese Waddeneilanden. Er zijn op dit moment geen financiële middelen op de IenW-begroting om het uitgangspunt van budgetneutraliteit los te laten.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
891	Openbare consultatie	8.Het Ministerie benadrukt op diverse manieren dat de veren naar de eilanden betaalbaar moeten zijn, maar door een reeks van voorgeschreven rapporteringen en overleggen met diverse gremia, wordt de concessiehouder opgescheept met tal van werkzaamheden. Dat brengt voor de concessiehouder kosten (geschat één à twee manjaren) met zich mee die uiteraard vertaald gaan worden in de prijzen van de tickets. Er is sprake van een forse toename van eisen in vergelijking met de huidige situatie.	Mede in reactie op deze inbreng is de rapportageverplichting voor de concessiehouders verkleind.
892	Openbare consultatie	10. Procedureel is het bureaucratisch om in het Programma van Eisen met liefst 273 eisen waaraan de concessiehouder moet gehoorzamen, te komen. Het is en vorm van overdemocratisering die frustrerend gaat werken. Er kunnen tientallen eisen worden geschrapt.	Waar de ene reactie spreekt van overdemocratisering, vraagt de andere reactie juist om meer democratisering. IenW is bereid eisen te schrappen, als deze geen waarde toevoegen.
893	Openbare consultatie	13. Inhoudelijk wordt ook de kleine veerdienst tussen Vlieland en Terschelling vice versa in het programma gefietst, zonder een kostenafweging en een financiële tegemoetkoming van het Rijk. Het is niet integer van de Staat om zo om te gaan met een concessiehouder.	De interinsulaire verbinding tussen Vlieland en Terschelling is bewust, in reactie op wensen vanuit belanghebbenden en de Tweede Kamer, opgenomen in de nieuwe concessie Waddenveren West.
894	Openbare consultatie	1.Voordat de aanbesteding plaatsvindt dienen de criteria waarop de aanbestedingen beoordeeld worden door het ministerie, openbaar te zijn. 2. Per criterium dient te worden aangegeven welke waarde het heeft. 3. De Tweede Kamer en de gemeenteraden dienen over de criteria een advies over uit te brengen voordat de aanbesteding plaatsvindt	Aan punt 1. en 2. wordt voldaan: de gunningscriteria en de onderlinge weging worden bekend gemaakt bij de start van de aanbesteding. Aan punt 3. wordt deels voldaan: de gemeentebesturen is gevraagd inbreng te geven voor de gunningscriteria. De gunningscriteria worden echter niet in concept geconsulteerd.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
895	Openbare consultatie	De overheid beoordeelt de tariefsverhogingen op basis van cijfers van de rederijen. Dit zijn zgn. geconsolideerde cijfers van de moedermaatschappij, de holding. De rederijen voegen alle bedrijfsonderdelen die zijn juridisch bezitten, op één hoop en kunnen op de begroting van veerdienst bijvoorbeeld belasten met onkosten en afschrijvingen van andere dochters. Het gevolg is dat je nooit een reëel beeld krijgt van het werkelijke rendement (winst of verlies) van de veerdienst. Om dit gebrek aan transparantie te verminderen is het wenselijk dat een extra toezichthouder de prijsverhogingen van het bootkaartje beoordeelt. Daarom stel ik voor: De Autoriteit Consument en Markt (ACM) heeft een toezichthoudende rol in de totstandkoming van de prijs van het bootkaartje.	De jaarlijkse tariefstijging wordt niet bepaald op basis van de financiële resultaten van de concessiehouder. De jaarlijkse tariefstijging wordt bepaald door objectieve macro-economische cijfers die door het CBS worden gepubliceerd. IenW ziet er geen toegevoegde waarde in om de ACM een rol te geven bij het vaststellen van de maximale jaarlijkse tariefstijging.
896	Openbare consultatie	Voorstel: Geef in het PvE een beschrijving van het verschil tussen het NL-deel van de Waddenzee en het Duitse/Deense deel van de Waddenzee in relatie tot de definitie van de Europese regelgeving.	De Waddenzee is volgens de Nederlandse wetgeving een binnenwater. Dat staat in artikel 4 van Boek 8 van het Burgerlijk Wetboek. Maar volgens de relevante Europese regelgeving, in dit geval de Cabotageverordening uit 1992 (Verordening 3577/92), is de Waddenzee een zee. Dat betekent dat in ieder geval regels uit de Cabotageverordening van toepassing zijn op de Waddenveren. Lidstaten van de EU mogen er zelf voor kiezen om aanvullend de regels uit de PSO-verordening (Verordening 1370/2007) toe te passen op personenvervoer over de nationale zeewateren. Nederland heeft van deze mogelijkheid gebruik gemaakt voor de Friese Waddenveren. Duitsland en Denemarken hebben hier geen gebruik van gemaakt. In het programma van eisen staat welke Nederlandse en Europese regels op de concessies van toepassing zijn

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
897	Openbare consultatie	Volgens rapport onderzoek OV Waddenveren worden de Waddenveren niet aangemerkt als OV. Zorgverzekeraar keert reiskosten uit op basis van Openbaar vervoer met de veerboot! Het laat zich raden dat dit bij lange na niet de werkelijke kosten dekt. De status van de Waddenveren is onduidelijk en leidt tot problemen voor de eilanders	De waddenveren zijn private verbindingen. Er is op dit moment geen aanleiding om dit te veranderen. Het punt over de zorgverzekering kan IenW niet plaats. De keuze van zorgverzekeraars valt buiten de bevoegdheid van IenW.
898	Openbare consultatie	Wij vragen u in het definitieve Programma van Eisen aan te geven of u de Waddenveren vanaf de nieuwe concessie beschouwd als openbaar vervoer en wat daarvan de gevolgen zijn.	Naar aanleiding van de motie van de Kamerleden Tjeerd de Groot, Vedder en De Hoop (Kamerstuk 29 684, nr. 264) zijn de voor- en nadelen van het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer in kaart gebracht. De eindrapportage is op 11 februari 2025 met de Tweede Kamer gedeeld (Kamerstuk 23 645, nr. 834). Op 16 juli 2025 is de eindrapportage besproken met de betrokken bestuurders in het bestuurlijk Overleg Wadden. De regionale overheden hebben aangegeven kennis te hebben genomen van het rapport en de conclusies. Zij hebben de Minister geïnformeerd dat het aanmerken van de Waddenveren als OV niet bijdraagt aan het beoogde resultaat. Het rapport geeft geen aanleiding om de Waddenveren aan te merken als openbaar vervoer. Er zullen daarom geen vervolgstappen worden genomen om de Waddenveren aan te merken als openbaar vervoer.
899	Openbare consultatie	Wij adviseren in overleg met de huidige concessiehouders de nieuwe concessies eerder in te laten gaan (bijvoorbeeld een looptijd van medio december 2028 tot medio december 2043).	IenW deelt deze opvatting. Daarom vindt de start van de nieuwe concessies plaats op 9 januari 2029.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
900	Openbare consultatie	Wij adviseren alsnog te kiezen voor een tijdelijke korte concessie voor Waddenveren Oost en waar mogelijk de MIRT-verkenning vaargeul Ameland te versnellen en pas een inschrijving van de concessie voor een langere periode te starten als besluitvorming over de vaargeul en haven heeft plaatsgevonden zodat er voor inschrijvers duidelijkheid is over de toekomstige aanlandingslocatie voor de veerdiensten van/naar Ameland en de realisatietermijn. Mocht u dit advies niet overnemen dan vragen wij u te komen met een dragende motivering die onderbouwt dat de reiziger door deze keuze niet zal worden benadeeld.	De concessieduur voor Waddenveren Oost is verkort naar zeven jaar.
901	Openbare consultatie	Wij adviseren de eis van budgetneutraliteit los te laten gezien de levensaderfunctie van de Waddenveren.	IenW heeft zich te verhouden tot de budgettaire kaders op de begroting en kan het uitgangspunt van budgetneutraliteit dan ook niet loslaten.
902	Openbare consultatie	Wij adviseren in een verdiepende marktanalyse en/of op basis de concurrentie gerichte dialoog een doorrekening van de financiële effecten en de effecten voor de vervoervraag van hogere ambities ten aanzien van betaalbaarheid en bereikbaarheid die passen bij de levensaderfunctie en op basis van de resultaten hiervan een exploitatiebijdrage vast te stellen voor de nieuwe concessietermijn en dit te dekken binnen uw begroting.	IenW heeft een indicatieve doorrekening gemaakt van de businesscases van de twee nieuwe concessies. Daaruit blijkt dat er in beginsel een rendabele exploitatie van de dienstverlening op basis van het PvE mogelijk is. Evenwel is er geen financiële ruimte voor het verlagen van tarieven. De budgettaire kaders op de IenW-begroting bieden geen ruimte voor een exploitatiebijdrage.
903	Openbare consultatie	Laat bij de gunning het aanbod (aantal afvaarten) en de betaalbaarheid voor alle reizigers (bewoners en bezoekers) doorslaggevend zijn.	IenW zal uw input betrekken bij het opstellen van de gunningscriteria en het bepalen van hun gewichten. De gunningscriteria zullen aansluiten bij de hoofddoelen van de concessie, waaronder de hoofddoelen "Betrouwbaar, frequent en structureel" en "Betaalbaar en beheersbaar". De gunningscriteria worden nu op hoofddijnen en bij de start van de aanbesteding in detail bekend gemaakt.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
904	Openbare consultatie	Wij adviseren de commerciële voorwaarden voor watertaxi's te verbeteren door het toestaan van hogere snelheden in de nacht zoals overdag wel al zijn toegestaan. Wij adviseren daarnaast in beide concessies de beschikbaarheid van een watertaxi te eisen voor de nachtelijke uren indien zich uiterlijk twee jaar na de start van de concessie geen commerciële partijen hebben aangeboden.	De casus van het snelvaren in de nacht valt buiten de scope van de concessies.
905	Openbare consultatie	Wij adviseren voor het parkeren in de havens op de vaste wal een gelijk speelveld te creëren voor alle bidders op de concessie Waddenveren Oost. De voorkeur heeft daarom om de parkeerexploitatie in Holwerd over te dragen aan de gemeente, aan een onafhankelijke BV dan wel om deze parkeerexploitatie onderdeel te maken van de concessie en dus over te dragen aan de nieuwe concessiehouder als Wagenborg de concessie niet zou winnen. Deze laatste optie heeft onze voorkeur waarbij wij u adviseren ook afspraken te maken over lage tarieven en gereserveerde plekken voor eilandbewoners.	De huidige overeenkomst met Wagenborg Parkeerterreinen BV loopt eind 2031 af. Het Rijksvastgoedbedrijf is voornemens om na afloop van dit contract een Europese aanbesteding van een gebruiksrecht (huur of erfpacht) voor het parkeerterrein doen. Elke geïnteresseerde partij kan zich hiervoor inschrijven.
906	Openbare consultatie	Maak met alle betrokken partijen afspraken over het aanbieden van gegarandeerde parkeerplekken voor bewoners in de haven aan de vaste dicht bij de terminal. Onderzoek met deze partijen welke verbeteringen er mogelijk zijn in een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer rond de parkeerterreinen op de vaste wal.	Parkeren valt buiten de scope van de concessie
907	Openbare consultatie	Bescherm de (ontwikkeling van de) parkeertarieven in de havens aan de vaste wal. Biedt in het PvE ruimte voor de Concessiehouder uit te gaan van hogere tarieven voor het vervoeren van auto's mits dit teruggesluisd wordt naar reizigers door het tarief voor personen te verlagen. Voor bewoners dient het vervoer van een auto op de schepen niet duurder te worden. Onderzoek ook of het mogelijk is het OV op de eilanden goedkoper te maken en dit te verrekenen in de tarieven voor het meenemen van auto's.	Afspraken over parkeren (faciliteiten en tarieven) vallen buiten de scope van de concessies.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
908	Openbare consultatie	Onderzoek welke uitbreiding van parkeercapaciteit nodig en mogelijk is bij een keuze voor autoluw en de mogelijkheden bij invoering van dit beleid meer reizigers te verleiden om met het OV naar de havens te komen.	Dit is primair aan de gemeenten en parkeerexploitanten. IenW gaat over de vervoersconcessie, niet over parkeren.
909	Openbare consultatie	Wij adviseren een onafhankelijke arbitragevoorziening in te voeren voor beslechting van conflicten tussen de concessiehouder en decentrale overheden en/of consumentenorganisaties over de uitvoering van de concessie. Dit voorkomt dat IenW als concessieverlener zich in dit soort conflicten hoeft te mengen. Wij adviseren deze arbitragevoorziening ook te laten gelden voor conflicten tussen Rijkswaterstaat of het Rijks Vastgoed Bedrijf aan de ene kant en decentrale overheden, consumentenorganisaties en/of de concessiehouder aan de andere kant ten aanzien van het onderhoud en beheer van de vaargeul, terminals en aanleginrichtingen.	IenW is van mening dat de huidige arbitragevoorzieningen volstaan en ziet geen aanleiding hiervoor een apart orgaan op te richten.
910	Openbare consultatie	Hoe moeilijk kan het zijn om de huidige situatie uitvoerig te beschrijven en dat aan te vullen met eisen die voor de looptijd 2029-2041 wenselijk zijn. Het ontwerp PvE is een duidelijke verslechtering ten opzichte van die huidige situatie! Dat kan en mag nooit de bedoeling zijn!	De eisen in het PvE zijn over het algemeen hoger dan de eisen in de huidige concessies en vergelijkbaar met de huidige praktijk.
911	Openbare consultatie	Voldoende vrachtvervoer borgen in de concessie; bevoorrading van de winkels en andere ondernemingen op de eilanden zijn cruciaal voor het dagelijkse leven van bewoners en bezoekers, dit is onvoldoende geborgd. Hier moet in de concessie rekening mee worden gehouden dat de concessiehouder hier een verplichting heeft hier of zelf in te voorzien of voldoende ruimte te garanderen voor derden. Wij missen in het PvE een schema wanneer een derde vrachtvervoerder zal kunnen laden en lossen. Als alle schepen varen is dit niet mogelijk en 's nachts ook niet omdat dan de schepen voor de bruggen liggen.	De concessies zijn conform de wet beperkt tot het vervoeren van passagiers en hun voertuigen. IenW herkent en erkent het belang van het vrachtvervoer op de passagiersschepen voor de bevoorrading van winkels en horeca. In het PvE wordt dan ook, binnen de juridische kaders, ruimte gelaten voor het mee kunnen laten varen van vrachtvervoer op de passagiersschepen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
912	Openbare consultatie	Alle verworvenheden van de eilanders zijn structureel niet opgenomen in het PvE, hoe weten aanbieders hoe en wat ze moeten plussen?	IenW heeft de afgelopen tijd bij advies sessie en tijdens de openbare consultatie gevraagd naar de huidige en gewenste 'plussen'. Hiervan wordt een lijst opgesteld die beschikbaar wordt gesteld aan inschrijvers.
913	Openbare consultatie	De gunningscriteria dienen openbaar te zijn en van zienswijzen te kunnen voorzien. De huidige rederijen weten wel wat wij willen, maar andere partijen niet. Dus er is geen 'level playing field' als er niet een lijst met "extra's" is waar ze op kunnen plussen. De waarde van een extra zou (mede) door de eilanders bepaald moeten worden.	De gunningscriteria worden nu op hoofdlijnen en bij de start van de aanbesteding in detail bekend gemaakt.
914	Openbare consultatie	De verplichting voor de rederij om met grote regelmaat management rapportages in te dienen leidt tot een toename van de administratieve lastendruk. Dit is in onze ogen niet wenselijk aangezien dit leidt tot een vermindering van de serviceverlening van de rederij. Het moet uit de lengte of de breedte.	De eisen rondom het circulateitsplan, het duurzaamheidsplan en het milieuplan zijn afgezwakt.
915	Openbare consultatie	Wij adviseren u met klem om het huidige PvE in de prullenbak te gooien, de concessie met 5 jaar uit te stellen. En in die tijd een goed doordacht PvE op te stellen dat recht doet aan de belangen van de eilanders, de reizigers maar ook aan de belangen van de reder die de concessie moet uitvoeren. Met als uitgangspunten: haalbaar, betrouwbaar en betaalbaar.	IenW heeft een participatieplan opgesteld voor zowel de totstandkoming van de Nota van Uitgangspunten als de totstandkoming van het Programma van Eisen en voor beide documenten een openbare consultatie georganiseerd. De informatiebijeenkomsten zijn juist georganiseerd om zoveel mogelijk eilandbewoners te bereiken en aan te sporen te reageren in de consultaties om de positie van de eilandbewoners zo goed mogelijk op een objectieve manier weer te kunnen geven. Het is erg spijtig te lezen dat u van mening bent dat uw advies onvoldoende is overgenomen. In dit PvE is gepoogd zoveel mogelijk aan alle wensen tegemoet te komen zonder dat hierdoor onaantrekkelijke concessies voor marktpartijen zouden ontstaan.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
916	Openbare consultatie	Voorstel: Creëer ruimte in het PvE voor coöperatieve modellen zoals dat van de C.A.V. Geef dergelijke initiatieven eerlijke kansen, bijvoorbeeld door het tijdelijk verminderen van inschrijf- en routegerelateerde risico's, en stel aparte beoordelingscriteria op die oog hebben voor lokaal draagvlak en maatschappelijke meerwaarde	Zoals aangegeven in de Nota van Uitgangspunten stuurt IenW niet op de eigendomsstructuur, maar op de betaalbaarheid en kwaliteit van de dienstverlening.
917	Openbare consultatie	Voorstel: Zorg dat er in de concessie voldoende capaciteit en prioriteit is voor zakelijk verkeer en vrachtvervoer. Betrek lokale ondernemersorganisaties structureel bij het vormgeven en monitoren van deze afspraken	De concessiehouder krijgt geen exclusief recht op goederenvervoer. Er zijn nu ook andere ondernemingen die vracht naar de Waddeneilanden vervoeren. Bij een exclusief recht zouden die niet meer mogen varen. Het is de concessiehouder wel toegestaan om vrachtauto's op de passagiersschepen mee te nemen, zolang hij voldoet aan zijn verplichtingen voor personenvervoer. Om een goede inschatting van de ruimtereservering voor vrachtvervoer te waarborgen, organiseert de concessiehouder periodiek overleg met de betrokken vrachtvervoerders. Op deze manier kan de beschikbare ruimte op de veerboot efficiënt worden benut.
918	Openbare consultatie	Voorstel: Zorg voor een logisch tariefbeleid waarin parkeren goedkoper is dan voertuigvervoer, en investeer in voldoende parkeerplaatsen nabij de terminal. Dit helpt de bootcapaciteit beter benutten en maakt de verbinding toegankelijker voor bewoners	Parkeren valt buiten scope van de nieuwe concessies.
919	Openbare consultatie	Voorstel: Verleng de huidige concessie tijdelijk met maximaal 5 jaar totdat er duidelijkheid is. Gebruik deze tijd om eilanders zeggenschap te geven, het draagvlak te herstellen en ruimte te bieden aan alternatieve modellen.	De concessieduur voor Waddenveren Oost is verkort naar zeven jaar.
920	Openbare consultatie	Mijn voorstel: stel de aanbesteding voor de concessie naar Ameland uit totdat er duidelijkheid is over de route – bijvoorbeeld door de huidige concessie met vijf jaar te verlengen. Dat geeft alle betrokkenen de kans om zich goed voor te bereiden op een toekomstgerichte en eerlijke aanbesteding	De concessieduur voor Waddenveren Oost is verkort naar zeven jaar.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
921	Openbare consultatie	Mijn voorstel: stel de aanbesteding voor de concessie naar Ameland uit totdat er duidelijkheid is over de route – bijvoorbeeld door de huidige concessie met vijf jaar te verlengen. Dat geeft alle betrokkenen de kans om zich goed voor te bereiden op een toekomstgerichte en eerlijke aanbesteding	Zoals aangegeven in de Nota van Uitgangspunten, stuurt IenW niet op de eigendomsstructuur, maar op de betaalbaarheid en kwaliteit van de dienstverlening.
922	Openbare consultatie	Mijn voorstel: stel de aanbesteding voor de concessie naar Ameland uit totdat er duidelijkheid is over de route – bijvoorbeeld door de huidige concessie met vijf jaar te verlengen. Dat geeft alle betrokkenen de kans om zich goed voor te bereiden op een toekomstgerichte en eerlijke aanbesteding	Afspraken over parkeren (faciliteiten en tarieven) vallen buiten de scope van de concessies.
923	Openbare consultatie	Mijn voorstel: stel de aanbesteding voor de concessie naar Ameland uit totdat er duidelijkheid is over de route – bijvoorbeeld door de huidige concessie met vijf jaar te verlengen. Dat geeft alle betrokkenen de kans om zich goed voor te bereiden op een toekomstgerichte en eerlijke aanbesteding	De concessieduur voor Waddenveren Oost is verkort naar zeven jaar.
924	Openbare consultatie	Mijn voorstel: stel de aanbesteding voor de concessie naar Ameland uit totdat er duidelijkheid is over de route – bijvoorbeeld door de huidige concessie met vijf jaar te verlengen. Dat geeft alle betrokkenen de kans om zich goed voor te bereiden op een toekomstgerichte en eerlijke aanbesteding	De concessieduur voor Waddenveren Oost is verkort naar zeven jaar.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
925	Openbare consultatie	De veerdienst op de Waddeneilanden behoort feitelijk net als in overig Nederland en Europa – Openbaar Vervoer te zijn. Dit OV kan uitgevoerd worden door particuliere ondernemers. Nu komt het overeen met Openbaar Vervoer door de Concessie Verlening (de Prov. Friesland laat voor de bewoners van de Waddeneilanden volkomen verstek gaan), tevens betalen wij ook nog eens 9% BTW! – dit echt een SHAME. De veerdiensten Terschelling/ Vlieland – Harlingen v.v. en de interinsulaire veerdienst Terschelling – Vlieland v.v. is mijn levenslijn, is mijn Rijksweg (Waterweg). Ik betaal Wegenbelasting over alle Rijks – Provinciale wegen, deze verbindingen van de eilanden met het vasteland en onderling zijn feitelijk mijn noodzakelijke wegen om elders te komen. Ik betaal nu dus mijn veertarieven als extra tarief met 9% BTW.	Voor zowel het reguliere openbaar vervoer als de veerverbindingen van en naar de Friese Waddeneilanden geldt het btw-tarief van 9%. Daarin zit geen onderscheid. IenW beschikt op dit moment niet over de financiële middelen om de btw op de veerverbindingen van en naar de Friese Waddeneilanden en/of het reguliere openbaar vervoer te schrappen. Daar komt bij dat er met publieke middelen, die door iedereen in Nederland bijeen worden gebracht, op bijna dagelijkse basis onderhoud aan de vaargeulen plaatsvindt, om te borgen dat de levensader voor de eilandbewoners in stand blijft.
926	Openbare consultatie	M.b.t. het vrachtvervoer moet er een tweede vrachtschip in gebruik worden genomen.	In het PvE is vastgelegd dat de concessiehouder per verbinding minimaal één schip per dag inzet dat geschikt is voor vrachtwagens. Indien een schip op een verbinding wegens onderhoud tijdelijk niet beschikbaar is, kan een schip van een andere verbinding eventueel worden ingezet om aan deze eis te blijven voldoen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
927	Openbare consultatie	Als geboren Amelander maak ik me grote zorgen over de toekomst wat betreft de vaarverbinding. Met de toenemende drukte komt er ook steeds meer druk te staan op de verbinding. De boten zitten nagenoeg altijd overvol met gasten. We zijn er afhankelijk van, het is ons brood, natuurlijk. In de praktijk komt het echter steeds vaker voor dat we een spontaan bezoek aan de vaste wal kunnen vergeten. Ik doel hier dan op een ziekenhuisbezoek van een familielid, een oproep voor een noodzakelijke medische ingreep, of bijvoorbeeld een bruiloft of een begrafenis. Het commerciële aspect van de huidige rederij is vanuit het oogpunt van de rederij een logische, maar vanuit de Amelander is dit aspect een doorn in het oog. Ik zou graag zien dat er meer oog komt voor het 'menselijke aspect' om de bovengenoemde reden.	Artikel 2.1.8 is hiervoor bedoeld.
928	Openbare consultatie	De veerdienst is van fundamenteel belang voor de verbinding tussen Ameland en de vaste wal. Toerisme is niet alleen onze belangrijkste economische sector, het is ook een cruciale factor voor het behoud van werkgelegenheid, voorzieningen en leefbaarheid. Het huidige ontwerp biedt onvoldoende garanties op het gebied van vaartijden, capaciteit en flexibiliteit, wat leidt tot grote onzekerheid voor zowel bewoners als bezoekers.	Naar aanleiding van de consultatie bevat de minimale dienstregeling nu meer flexibiliteit, met als doel om de concessiehouder in staat te stellen om de dienstregeling te optimaliseren en beter af te stemmen op de vervoersvraag. Daarnaast zijn er eisen m.b.t. minimale capaciteit van de vloot en maximale vaartijd opgenomen in het PvE.
929	Openbare consultatie	Daarnaast baart het ons zorgen dat belangrijke randvoorwaarden, zoals de precieze locatie van de walhaven en de effecten van Natura2000-beperkingen, op dit moment niet zijn uitgewerkt. Hiervoor zouden duidelijke kaders en harde afspraken moeten worden toegevoegd.	Inschrijvers dienen bij de inschrijving uit te gaan van de huidige situatie. In het PvE is een procedure voor majeure ontwikkelingen opgenomen, voor het geval de situatie substantieel wijzigt.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
930	Openbare consultatie	Verzoek: Wij verzoeken daarom dringend om in het PvE ruimte te bieden voor een concessieduur korter dan 15 jaar voor Waddenveren Oost, of om deze kortere looptijd op zijn minst als reëel alternatief op te nemen in het gunnings- en selectieproces. Dit sluit beter aan bij de feitelijke beleidscontext en maakt adaptieve beleidskeuzes mogelijk wanneer daaruit nieuwe (beleids)inzichten voortkomen. Deze zorg wordt breder gedeeld dan alleen binnen de Coalitie Wadden Natuurlijk	De concessieduur voor Waddenveren Oost is verkort naar zeven jaar.
931	Openbare consultatie	Wij kunnen nog geen dag zonder, denk daar aan bij de gunning. Er is geen ruimte voor fouten of een periode waarin het allemaal wel goed gaat komen (denk aan Qbuzz), de veerverbinding moet vanaf dag 1 goed staan. Boetes zullen vervelend zijn voor de reder, maar de inwoners van Ameland kunnen niks met een boete, die moeten gewoon met de boot over kunnen. Betrouwbaarheid is dus zeer belangrijk.	IenW onderschrijft het belang dat de de veerverbinding vanaf dag 1 goed moet functioneren. Op basis van de informatie die zij in het kader van selectie-en gunningscriteria aanelveren wordt beoordeeld of rederijen in staat moeten worden geacht de veerverbindingen vanaf dag 1 goed uit te voeren. Daarbij geldt dat rederijen voor de start van de concessie nog geen nieuwe schepen hoeven aan te schaffen en is er bewust voor gekozen om de nieuwe concessies na afloop van de Kerstvakantie in 2029 te laten ingaan. Op die manier verwacht IenW te kunnen waarborgen dat de veerverbindingen vanaf dag 1 goed functioneren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
932	Openbare consultatie	De concessiehouder wordt een actieve participant in de Eilander samenleving. Bij de gunning weegt mee een plan voor een actieve inzet van de concessiehouder om de bereikbaarheid, leefbaarheid en de economie van de eilanden te continueren en waar mogelijk te verbeteren en de eilanders daarin te betrekken. Lifeline De eilanders willen de garantie dat zij altijd thuis kunnen komen. De Lifeline-functie van de veerdienst is voor de eilanders erg belangrijk en zou als eis in het PvE moeten worden opgenomen. Eilanders moeten altijd thuis kunnen komen. Indien het niet als eis wordt opgenomen, dan zou het op z'n minst een zeer zwaarwegend gunningscriterium moeten zijn. De inschrijvers moeten dan aangeven hoe ze dit gaan realiseren. Gereserveerde tickets voor eilanders In het PvE is niet opgenomen dat er een bepaald aantal tickets voor de eilanders gereserveerd moet zijn tot aan de afvaart. Wij willen dit als eis in het PvE op te nemen. Mocht het niet worden opgenomen als eis dan toch in ieder geval als gunningscriterium waaraan een hoge waarde moeten worden toegekend	Bij één van de gunningscriteria wordt inschrijvers gevraagd om aan te geven hoe zij gaan bijdragen aan de leefbaarheid op en economie van de Friese Wadden eilanden en hoe zij daarbij gaan samenwerken met partijen die belangen hebben en/of grote betrokkenheid hebben bij de Friese Waddenveren.
933	Openbare consultatie	Het PvE is een minimumvereiste waaraan de inschrijvers moeten voldoen. Het PvE zou kunnen worden aangevuld met een lijst met extra's die gewenst zijn en die een meerwaarde hebben bij de gunning. Als je daarop niet stuurt hebben de zittende rederijen voordeel, omdat zij beter weten wat er op de eilanden speelt en wat er belangrijk wordt gevonden. Voor een gelijk speelveld zou je zo'n wensenlijst bij de aanbesteding moeten voegen.	De gunningscriteria worden gebaseerd op input die IenW op verschillende manieren heeft ontvangen: een adviessessie, de openbare consultatie en adviesbrieven. Daarnaast zal IenW deze reactienota als achtergrondinformatie bij de aanbestedingsdocumenten voegen, zodat geïnteresseerde rederijen zich een goed beeld kunnen vormen van de wensen die tijdens de consultatie zijn ingebracht en hun inschrijving hier mede op kunnen baseren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
934	Openbare consultatie	Helaas levert het huidige PvE ons een aantal zorgen op. Met name omdat de minimale eisen die zijn opgenomen een directe verslechtering van de huidige dienstverlening betekent, terwijl de huidige situatie al veel knelpunten oplevert voor eilandbewoners en toeristen.	De huidige praktijk dient als basis voor het Ontwerp PvE. Op onderdelen is er sprake van een verbetering. Daarnaast worden marktpartijen in de aanbesteding uitgedaagd om meerwaarde te bieden.
935	Openbare consultatie	De laatste jaren staat de kwaliteit van de dienstverlening onder druk en dat doet het imago van Ameland als vakantiebestemming geen goed. Een kwalitatief goede veerverbinding, die garant staat voor een gastvrije en onbezorgde ontvangst van toeristen zou wat ons betreft een sterke pijler onder het PvE moeten zijn. Onze suggestie is dan ook om het doel "Prettige reisbeleving" te vervangen door "Gastvrije reisbeleving".	Het hoofddoel 'Prettige reisbeleving' blijft behouden.
936	Openbare consultatie	Beschikbare plekken voor eilanders op de boten, zowel voor personen en auto's; ondernemers moeten vaak naar het vasteland, hiertoe moet altijd een mogelijkheid toe geboden worden. Zonder voldoende gereserveerde plekken op elke afvaart zal dit met name in drukke periodes simpelweg niet mogelijk zijn. Dit punt is ook voor ons bewoners heel erg van belang. Er moeten minimaal twee plekken per afvaart gereserveerd zijn voor eilander. Het kan niet zo zijn dat je alleen met de eerste boot mee kan 6.15 uur als je (denk ook aan senioren en bejaarde mensen, zelf ben ik 84) om 11 uur of nog later bijvoorbeeld een afspraak in het ziekenhuis hebt. Onvoorstelbaar dat dit zo in het PvE is gekomen. Ten strengste wil ik jullie oproepen dit punt aan te passen.	Voor wat betreft de gereserveerde plekken voor eilandbewoners is in het PvE opgenomen dat de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren West voor beide concessies zal gelden. Ook zal voor beide concessies een reservelijst worden aangehouden, conform de huidige praktijk in de Vervoersconcessie Waddenveren Oost.
937	Openbare consultatie	Bevriezen van tarieven voor eilanders. Als jaarlijks de prijzen stijgen, de eilanders daarvan buitensluiten. Zelfs met het eilander tarief kost het 60 euro om met de auto naar het vasteland te gaan. Dat is lang niet voor iedereen haalbaar meer en dat is schandalig.	De kosten voor de veerverbindingen nemen ieder jaar toe. Net als in het reguliere openbaar vervoer is het onvermijdelijk dat de tarieven meestijgen om de gestegen kosten mee te kunnen dragen. IenW heeft geen middelen op de begroting om de tarieven voor eilandbewoners te bevriezen. Wel bestendigt IenW de huidige gereduceerde tarieven die de eilandbewoners betalen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
938	Openbare consultatie	Met grote verbazing en teleurstelling namen wij kennis van de uitgangspunten die vastgelegd zijn in het PvE. Met name omdat de minimale eisen die zijn opgenomen een directe verslechtering van de huidige bestaande dienstverlening betekent.	De eisen in het PvE bouwen voor het overgrote deel voort op de bestaande dienstverlening, bijvoorbeeld als het gaat om het aantal afvaarten en de tariefafspraken. De eisen in het PvE zijn minimeisen. Inschrijvers worden in de aanbesteding aangemoedigd om zoveel mogelijk meerwaarde te bieden aan de reiziger.
939	Openbare consultatie	In aanloop naar het PvE zijn wij als ondernemersorganisaties geconsulteerd. Helaas zien wij niet dat de overwegingen en zorgen van de eilandondernemers zijn meegenomen in dit ontwerp. Soortgelijke geluiden zijn afgelopen weken ook vanuit de Tweede Kamer in de bespreking van het PvE aan de orde gesteld en deze hebben vervolgens meerdere moties hierover aangenomen. De eilander ondernemers kunnen zich goed vinden in deze moties en bepleiten een volledige uitvoering daarvan in het nieuwe PvE.	IenW heeft in de Kamerbrief bij het PvE toegelicht op welke wijze er invulling is gegeven aan alle aangenomen moties uit de Tweede Kamer. Daarbij horen ook de moties die gaan over inspraak en de positie van ondernemersorganisaties.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
940	Openbare consultatie	Onder meer maar niet uitsluitend omdat de minimale eisen in de concessie lager liggen dan die nu voor de huidige veerverbinding gelden, maar ook dat een zwaarwegend adviesrecht voor ondernemersorganisaties niet is geborgd (motie-Pierik) en het de concessiehouder veel te weinig verplichtingen oplegt ten aanzien van vrachtvervoer. Het is voor inschrijvers mogelijk om hogere kwaliteit te bieden dan het minimum dat dit Programma van Eisen voorstelt, maar we kunnen daar niet blind vanuit gaan: het gestelde minimum zou op zijn minst voortzetting van de huidige dienstverlening als uitgangspunt moeten nemen zonder eventuele extra's vanuit de inschrijving. Specifiek vragen de eilander ondernemers in deze zienswijze aandacht voor de volgende punten die van groot belang zijn voor het kunnen wonen én werken op de eilanden: • Zwaarwegend adviesrecht voor ondernemers; • Beschikbare plekken voor eilanders op de boten, zowel voor personen en auto's; • Voldoende vrachtvervoer borgen in de concessie; • Vaargeul garantie; • Behoud eilander tarief voor studenten en differentiatie voor scholieren; • Latere afvaarten in het hoogseizoen en weekenden; • Elektrificatie-eis mag niet leiden tot minder inschrijvingen of lagere kwaliteit.	IenW heeft in de Kamerbrief bij het PvE toegelicht op welke wijze er invulling is gegeven aan alle aangenomen moties uit de Tweede Kamer. Daarbij horen ook de moties die gaan over inspraak en de positie van ondernemersorganisaties. De overige punten zijn besproken bij de andere hoofdstukken.
941	Openbare consultatie	De hoofddoelstelling is het personenvervoer tussen de eilanden en het vasteland; autovervoer en vrachtvervoer worden niet als dusdanig genoemd. Beide zijn echter ook essentieel voor de eilanden en moeten daarom worden geborgd en opgenomen in als specifiek hoofddoel in het PvE, en anders tenminste als subdoel. Autovervoer is ook een belangrijk verdienmodel voor de rederij, dus dit zou voor de inschrijvingen geen probleem moeten opleveren.	IenW erkent dat het hoofddoel van de concessie het personenvervoer tussen de Waddeneilanden en het vasteland is. Autovervoer valt hier ook onder, omdat het gaat om passagiers met hun auto's. Voor vrachtvervoer ligt het anders: de concessiehouder heeft hier geen exclusief recht, dus ook andere partijen mogen vracht vervoeren. Wel mag de concessiehouder vrachtwagens meenemen op de passagiersschepen, zolang hij zijn verplichtingen voor het personenvervoer maar nakomt.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
942	Openbare consultatie	Er is niet omschreven wie zitting heeft in de beoordelingscommissie voor de inschrijvingen, en hoe deze beoordeeld gaan worden. Uit antwoorden van de staatssecretaris op schriftelijke vragen blijkt dat hier geen rol voor eilanders wordt voorzien. We bepleiten juist wel een rol voor eilanders, juist omdat deze het beste de gevolgen voor het dagelijks leven en werken kunnen inschatten. Dit ook omdat er in ontwerp-PvE een aantal subjectieve eisen staan t.o.v. de dienstverlening. De inschrijvingen t.a.v. deze eisen zijn het beste op waarde te schatten door de mensen die daadwerkelijk vaak gebruik maken van de veerdienst. Eilanders en ondernemers. Betrokkenheid van een eilander is hierbij juist waardevol in plaats van complex; zij kennen de echte werkelijkheid in het gebied. Consulteer in de beoordeling eilanders en eilander ondernemers.	De beoordeling van de inschrijvingen is een tijdintensief proces dat volgens vaststaande procedures en beoordelingskaders moet worden doorlopen. De beoordeling zal worden uitgevoerd door een team van deskundigen.
943	Openbare consultatie	Daarnaast worden de genoemde gunningscriteria (pagina 7) niet beschreven. Hierdoor blijft onduidelijk hoe zwaar de verschillende onderdelen uit het PvE worden gewogen en waarmee de inschrijvers zich dus het beste mee kunnen onderscheiden. Bijvoorbeeld als prijs het zwaarst wegende gunningscriterium is dan helpt het om zo goedkoop mogelijk de minimale eisen aan te bieden en dus niet om eventuele duurdere extra's t.b.v. een betere verbinding op te nemen. Hoe wordt hier een passende balans in gevonden en welke zekerheid is er dat de gevolgen voor leven en werken op de eilanden voldoende is geborgd, als er geen eilanders betrokken zijn in de beoordeling van de inschrijvingen?	De gunningscriteria worden gebaseerd op input die IenW op verschillende manieren heeft ontvangen: een advies sessie, de openbare consultatie en adviesbrieven. De gunningscriteria zullen aansluiten bij de hoofddoelen van de concessie, waarbij de gewichten van de gunningscriteria bepaald worden enerzijds gelet op het relatieve belang van de hoofddoelen en anderzijds op basis van een inschatting van de kosten per gunningscriterium die rederijen moeten maken om met een beter aanbod te komen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
944	Openbare consultatie	Onduidelijk is wat er gebeurt als er bijvoorbeeld aan één van de vele eisen niet wordt voldaan, valt een inschrijver dan meteen af? Oftewel dient een inschrijving aan alle minimale eisen te voldoen? Zo niet, dan zijn de minimeisen die worden beschreven in het ontwerp-PvE dus geen écht minimum. Als er uitsluitingscriteria zijn, waar in elk geval wél aan moet worden voldaan, dan zouden deze openbaar gespecificeerd moeten worden.	De concessiehouder moet aan alle minmale eisen voldoen. Inschrijvers moeten in hun inschrijving concreet toezeggen dat zij dit zullen doen, maar hoeven in hun inschrijving niet voor iedere eis te beschrijven hoe zij dit zullen gaan doen. IWanneer onduidelijk is hoe elementen uit de inschrijving zich verhouden tot de minimeisen dan is tijdens de aanbestedingsprocedure nog de mogelijkheid om aan inschrijvers te vragen om waar nodig te verduidelijken hoe zij met hun inschrijving voldoen aan deze minimeisen en deze verduidelijking in hun definitieve inschrijving op te nemen. Een inschrijver valt dus niet meteen af als hij in eerste instantie niet (volledig) voldoet aan een minumeis.
945	Openbare consultatie	We vragen ons af hoe het zit met de naleving van de eventuele extra's die de inschrijvers bieden; komen deze in de concessie terecht? Zo niet, hoe wordt dan geborgd dat de extra's ook echt worden uitgevoerd? Wenselijk is dat deze in de uiteindelijke concessie worden vastgelegd zodat die als nieuwe minimumvereisten gelden en niet de eisen uit het PvE.	De inschrijving van de concessiehouder vormt een bijlage bij het Concessiebesluit. Dit betekent dat de concessiehouder alle extra's die hij heeft aangeboden ook daadwerkelijk moet uitvoeren. De extra's hebben daarmee de status van vervangende of aanvullende minimeisen.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
946	Openbare consultatie	Vrachtervervoer De rederij heeft geen exclusief recht voor vrachtervervoer, maar geeft alleen het vervoer van vrachtauto's met lading als optie, mits de verplichtingen voor het personenvervoer nagekomen worden (2.1). Hetgeen bepaald hierover in 2.1.10 en 2.1.11 legt geen enkele verplichting tot het vervoeren van vracht vast, terwijl dit wel van levensbelang is voor de eilanden. De eilanden zijn immers volledig afhankelijk van het vrachtervervoer per boot, voor levensmiddelen en bevoorrading. Als er geen vrachtervervoer komt, hebben de eilanders binnen een week honger. Vrachtervervoer is zoals het nu is vormgegeven in het PvE geen onderdeel van de concessie en wordt daardoor niet geborgd. Het is daarom cruciaal dat vastgelegd wordt dat voor andere partijen de mogelijkheid bestaat de vracht over te brengen, voor in het geval dat de concessiehouder dit niet kan of wil.	De concessiehouder krijgt geen exclusief recht op goederenvervoer. Er zijn nu ook andere ondernemingen die vracht naar de Waddeneilanden vervoeren. Bij een exclusief recht zouden die niet meer mogen varen. Het is de concessiehouder wel toegestaan om vrachtauto's op de passagiersschepen mee te nemen, zolang hij voldoet aan zijn verplichtingen voor personenvervoer.
947	Openbare consultatie	Indien er minder boten varen is nu al te zien dat er problemen met het parkeren aan de vaste wal zijn. Afhankelijk van de beheerder van de parkeerterreinen zullen hier ruim voldoende mogelijkheden moeten zijn. Hoe wordt dat in de nieuwe concessie geregeld als de parkeerterreinen nu in handen van de huidige reder is? Parkeerplaatsen van te voren reserveren zal ook een uitkomst zijn voor de gasten. Voldoende parkeerplaatsen is een cruciale randvoorwaarde voor de veerverbinding. We begrijpen dat het de vraag is of dit in de concessie geregeld kan en moet worden, maar het is niet los van elkaar te zien. Voldoende parkeerplaatsen moet geborgd worden, ofwel via de concessie ofwel daarbuiten.	Afspraken over parkeren (faciliteiten en tarieven) vallen buiten de scope van de concessies.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
948	Openbare consultatie	We spreken de hoop en het vertrouwen uit dat deze inbreng leidt tot een verbetering van het programma van eisen, waarin minimaal de staande praktijk wordt voorgezet en wordt gestreefd naar verbetering van diensverlening, betere informatievoorziening en adviesmogelijkheden tussen concessiehouder en eilanders.	De huidige praktijk dient als basis voor het Ontwerp PvE. Op onderdelen is er sprake van een verbetering. Daarnaast worden marktpartijen in de aanbesteding uitgedaagd om meerwaarde te bieden.
949	Openbare consultatie	Ik maak mij ernstige zorgen over de gevolgen van de concessie 2029 voor de bewoners van de Friese Waddeneilanden. Dit is een nieuwe aanbesteding voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat waar nog geen ervaring mee is en waar de gevolgen, met name voor de eilandbewoners, vergaand kunnen zijn. Wat bevreemdend is, is dat er geen enkele overheidssubsidie beschikbaar is voor de veerdiensten naar de Friese Waddeneilanden, terwijl deze veerdiensten feitelijk onder het streekvervoer vallen. In 2023 droeg de overheid circa € 213 miljoen bij aan het openbaar vervoer, waarvan € 4,5 miljoen specifiek geormerkt werd voor de bereikbaarheid van Zeeland. Deze ongelijkheid kan worden beschouwd als een rechtsongelijkheid ten opzichte van de Friese eilanden.	IenW heeft zich te verhouden tot de budgettaire kaders op de begroting en kan het uitgangspunt van budgetneutraliteit dan ook niet loslaten.

950	Openbare consultatie	Een nog grotere rechtsongelijkheid doet zich voor met Texel. Voor de veerdienst van en naar Texel is geen concessie nodig, omdat de Texelse veerdienst in handen is van een coöperatie van eilandbewoners. Deze situatie waarborgt vanzelfsprekend het Texelse belang. De vraag rijst waarom de Friese Waddeneilanden wél onder een concessieregeling vallen. Daarom stel ik de volgende vragen: • Waarom wordt er voor de Friese Waddeneilanden wél een concessie verlangd? • Waarom is Texel hiervan uitgezonderd? • Ligt hier een beleidsbesluit of juridische afweging aan ten grondslag? Het lijkt erop dat deze situatie het gevolg is van een automatisch verleende concessie uit 2014 op basis van Europese regelgeving. Maar zou het niet verstandiger zijn geweest om deze rechtsongelijkheid eerst op te heffen, alvorens een nieuwe concessieronde te starten? Er is op de Friese eilanden al jarenlang een roep om een veerdienst naar Texels model. Dit is hét moment om te onderzoeken of zo'n model ook hier haalbaar is. Dat vraagt tijd en voorbereiding. Mijn voorstel is om de huidige concessieperiode met bijvoorbeeld drie jaar te verlengen, zodat de huidige rederijen de dienstverlening voortzetten en tegelijk (evt.) kunnen bijdragen aan een nieuw, toekomstbestendig plan. De huidige concessie is gebaseerd op historisch gegroeide relaties en wederzijds respect. De aanstaande concessie daarentegen legt de verantwoordelijkheid bij een commerciële partij die winst moet maken. Hoewel daarop zich niets mis mee is, liggen de belangen van eilandbewoners wezenlijk anders: een frequente en betaalbare verbinding, ook in het belang van het toerisme waarop de eilanden economisch drijven. Daarom pleit ik ervoor om serieus werk te maken van een model zonder winstoogmerk, waarbij de belangen	De huidige concessies zijn voor de maximaale toegestane duur van 15 jaar verleend. Verlenging van deze concessies is daarmee niet mogelijk. Europese en nationale wet- en regelgeving schrijven voor dat de opvolgende concessies moeten worden aanbesteed; dit is ongeacht hun looptijd. Om te zorgen dat er voldoende tijd is om de opvolgende concessies te implementeren, moet IenW nu de aanbesteding van deze concessies starten. Ten slotte wijzen we er nog op dat ook in de huidige situatie de Friese Waddenveren door commerciële rederijen worden uitgevoerd; hierin verandert dus niets na het verlenen van de opvolgende concessies.
-----	----------------------	---	---

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
		van bewoners en bezoekers geborgd zijn. Het Texelse model biedt daarvoor een beproefd voorbeeld.	
951	Openbare consultatie	• Sociale functie veerdienst: Er zou een expliciete passage moeten worden toegevoegd waarin de sociale functie van de veerdienst voor eilandbewoners wordt erkend, inclusief het recht op betaalbaarheid en frequentie.	De levensaderfunctie van de veerdiensten vormt de basis voor veel eisen in het PvE.
952	Openbare consultatie	• Onderzoek naar alternatieve modellen: Het PvE zou ruimte moeten bieden voor een onderzoek naar alternatieve exploitatievormen, zoals het Texelse model, inclusief een tijdelijke verlenging van de huidige concessie.	De huidige concessies zijn voor de maximaale toegestane duur van 15 jaar verleend. Verlenging van deze concessies is daarmee niet mogelijk. Europese en nationale wet- en regelgeving schrijven voor dat de opvolgende concessies moeten worden aanbesteed; dit is ongeacht hun looptijd.
953	Openbare consultatie	De concessie 2029 biedt een unieke kans om niet alleen het vervoer duurzaam en efficiënt te regelen, maar ook rechtvaardig. Ik verzoek het Ministerie dan ook dringend om deze signalen serieus te nemen, de rechtsongelijkheid op te heffen, en ruimte te geven aan een model waarin eilanders het eigenaarschap en verantwoordelijkheid over hun verbinding behouden.	Er is een inspanningsverplichting opgenomen voor regionale vinding evenals een plan voor samenwerking en regionale binding waarop gegund zal worden. IenW probeert de marktspanning zoveel mogelijk te maximeren. Dit betekent dat zoveel mogelijk partijen de mogelijkheid krijgen om in te schrijven, zonder dat dit teveel risico's met zich meebrengt tijdens de implementatie en gedurende de concessie.
954	Openbare consultatie	Leg harde garanties vast voor vrachtovervoer en leveringscapaciteit, met name in het hoogseizoen.	De concessiehouder krijgt geen exclusief recht op goederenvervoer. Er zijn nu ook andere ondernemingen die vracht naar de Waddeneilanden vervoeren. Bij een exclusief recht zouden die niet meer mogen varen. Het is de concessiehouder wel toegestaan om vrachtauto's op de passagiersschepen mee te nemen, zolang hij voldoet aan zijn verplichtingen voor personenvervoer. Om een goede inschatting van de ruimtereservering voor vrachtovervoer te waarborgen, organiseert de concessiehouder periodiek overleg met de betrokken vrachtovervoerders. Op deze manier kan de beschikbare ruimte op de veerboot efficiënt worden benut.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
955	Openbare consultatie	Veranker de continuïteit van de veerverbinding als expliciete voorwaarde voor leefbaarheid en economische vitaliteit.	In het PvE en de minimale dienstregeling wordt de continuïteit van de veerdiensten en bereikbaarheid van de eilanden geborgd. Voor Oost, specifiek Ameland, geldt dat we te maken hebben met enkele onzekerheden die we op dit moment niet kunnen wegnemen. Om de vervoersdienst vanaf 2029 te continueren moet een nieuwe concessie worden verleend. Vanwege de onzekerheden is de concessiduur voor Waddenveren Oos verkort tot zeven jaar.
956	Openbare consultatie	Richt een onafhankelijke arbitragevoorziening in voor geschillen tussen concessiehouder en regionale partijen. Dit voorkomt dat het ministerie van IenW direct partij wordt in conflicten en versterkt de positie van lokale stakeholders. Vertegenwoordiging van toeristische ondernemers dient hierin structureel geborgd te zijn.	IenW is van mening dat de huidige arbitragevoorzieningen volstaan en ziet geen aanleiding hiervoor een apart orgaan op te richten.
957	Openbare consultatie	Laat het uitgangspunt van budgetneutraliteit los. Leg minimumeisen vast voor bereikbaarheid en betaalbaarheid, inclusief bescherming van tarieven voor bewoners, frequente reizigers en bezoekers. Tariefdifferentiatie voor eilanders en scholieren is noodzakelijk om sociale en economische toegankelijkheid te waarborgen.	Het Programma van Eisen bevat de gevraagde inimumeisen voor bereikbaarheid en betaalbaarheid, inclusief bescherming van tarieven voor bewoners, frequente reizigers en bezoekers. IenW verwacht dat deze minimumeisen binnen het uitgangspunt van budgetneutraliteit ingevuld kunnen worden.
958	Openbare consultatie	Splits het goederen- en personenvervoer in de concessie en leg vaste vrachtcapaciteit vast, met name in drukke periodes. Vermijd optionele regelingen of vaartijden "op tijd" die de betrouwbaarheid van personenvervoer onder druk zetten.	De concessiehouder krijgt geen exclusief recht op goederenvervoer. Er zijn nu ook andere ondernemingen die vracht naar de Waddeneilanden vervoeren. Bij een exclusief recht zouden die niet meer mogen varen. Het is de concessiehouder wel toegestaan om vrachtauto's op de passagiersschepen mee te nemen, zolang hij voldoet aan zijn verplichtingen voor personenvervoer. Om een goede inschatting van de ruimtereservering voor vrachtvervoer te waarborgen, organiseert de concessiehouder periodiek overleg met de betrokken vrachtvervoerders. Op deze manier kan de beschikbare ruimte op de veerboot efficiënt worden benut. Deze bepaling is reeds opgenomen in het PvE.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
959	Openbare consultatie	Onderzoek opnieuw de mogelijkheid voor Openbaar Vervoer voor alle Waddeneilanden! Wij hebben net als alle Nederlanders recht op betaalbaar vervoer van personen en goederen. Daar is in de huidige concessie en ook in het PvE voor de nieuwe concessie volstrekt geen sprake van. Mijn indruk is dat er bij het opstellen van het PvE in het geheel niet is stilgestaan bij de vraag wat de impact van een geheel op commerciële basis geschoeide vervoersdienst voor de eilanden betekent (zonder directe verantwoordelijkheid en financiële bijdragen van de overheid).	Naar aanleiding van de motie van de Kamerleden Tjeerd de Groot, Vedder en De Hoop (Kamerstuk 29 684, nr. 264) zijn de voor- en nadelen van het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer in kaart gebracht. De eindrapportage is op 11 februari 2025 met de Tweede Kamer gedeeld (Kamerstuk 23 645, nr. 834). Op 16 juli 2025 is de eindrapportage besproken met de betrokken bestuurders in het Bestuurlijk Overleg Wadden. De regionale overheden hebben aangegeven dat het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer niet bijdraagt aan een betere dienstverlening. Er zullen daarom geen vervolgstappen worden genomen om de Waddenveren aan te merken als openbaar vervoer.
960	Openbare consultatie	Verder is het zo dat nagenoeg het gehele goederenvervoer door de Concessiehouders(s) op een commerciële basis wordt uitgevoerd. In feite vormt dit vervoer het grootste deel van het 'verdienmodel' van de betreffende rederij. In feite heeft de rederij er derhalve een groot belang bij dat er bijvoorbeeld zoveel mogelijk auto's van toeristen van- en naar de eilanden worden vervoerd. Dit houdt in dat de huidige reder een grote vinger in de pap heeft op de tarieven die er in Harlingen op de parkeerplaatsen voor langparkeerders in rekening worden gebracht. Naar mate deze tarieven hoger zijn, is het voor toeristen eenvoudig te berekenen op welk moment het gunstiger is om de auto mee te nemen naar het vakantieverblijf. En er dus sprake is van een substantieel verdienmodel bij de rederij. In het PvE blijven ook deze zaken geheel onderbelicht.	De concessies zijn in juridisch opzicht beperkt tot het vervoer van passagiers en hun voertuigen. Vrachtovervoer en parkeren vallen buiten de scope van de concessies.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
961	Openbare consultatie	In feite worden de bewoners van de Waddeneilanden aan hun lot overgelaten en lijkt de gehele procedure er op gericht te zijn dat vooral de huidige rederijen: Doeksen en Wagenborg in het zadel moeten blijven en het huidige verdienmodel niet wordt aangetast. Zo is er bijvoorbeeld in de gehele procedure steeds een substantiële inbreng van de huidige rederijen aan de orde geweest. Zij hebben onder meer (geheel onterecht) invloed uit kunnen oefenen op de totstandkoming van deze PvE. Voor nieuwe gegadigden betekent het in feite dat zij bij voorbaat al een achterstand hebben in het gehele aanbestedingsproces.	Wij delen uw beeld ten aanzien van de inbreng van de huidige rederijen niet. Door het uitvoeren van een marktanalyse en het organiseren van twee marktconsultaties heeft IenW zich een zo goed mogelijk beeld gevormd van rederijen die interesse in de uitvoering van de concessies zouden kunnen hebben en getracht hen zoveel mogelijk te betrekken bij het vormgeven van de nieuwe concessies. IenW kan de rederijen daar echter niet toe dwingen. Daarnaast is er contact met de huidige rederijen om zoveel mogelijk informatie over de uitvoering van de huidige concessies te verkrijgen; informatie die na publicatie van de aanbestedingsdocumenten door geïnteresseerde rederijen bij IenW opgevraagd kan worden met als doel een zo gelijk mogelijk speelveld bij de aanbesteding te borgen.
962	Openbare consultatie	Verzoek om betere definities en garanties voor de eilanders/belanghebbenden	In de begrippenlijst wordt een definitie van 'eilandbewoner' gegeven.
963	Openbare consultatie	Verruiming van de financiële kaders ten behoeve van de betaalbaarheid en bereikbaarheid voor de reizigers	Daarvoor heeft IenW geen middelen op de begroting.
964	Openbare consultatie	Voor ons is deze veerverbinding een soort van openbaar vervoer. Wij zijn ook een deel van Nederland en moeten altijd al meer betalen om aan de vaste wal te komen	Naar aanleiding van de motie van de Kamerleden Tjeerd de Groot, Vedder en De Hoop (Kamerstuk 29 684, nr. 264) zijn de voor- en nadelen van het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer in kaart gebracht. De eindrapportage is op 11 februari 2025 met de Tweede Kamer gedeeld (Kamerstuk 23 645, nr. 834). Op 16 juli 2025 is de eindrapportage besproken met de betrokken bestuurders in het Bestuurlijk Overleg Wadden. De regionale overheden hebben aangegeven dat het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer niet bijdraagt aan een betere dienstverlening. Er zullen daarom geen vervolgstappen worden genomen om de Waddenveren aan te merken als openbaar vervoer.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
965	Openbare consultatie	Daarnaast ontstaat er mogelijk een nieuw monopolie indien de concessie gegund wordt aan een andere partij dan de huidige vervoerder (Wagenborg), terwijl het parkeerterrein bij de haven in privébezit blijft. De nieuwe concessiehouder zou dan afhankelijk zijn van een monopolistische eigenaar die autonoom parkeertarieven kan bepalen. Dit vormt een risico voor bereikbaarheid en betaalbaarheid voor reizigers.	Zaken t.a.v. het parkeren en parkeerbeleid is aan de gemeenten. IenW gaat over de vervoersconcessie, niet over parkeren.
966	Openbare consultatie	Advies: Overheid, let op het belang van de eilanders! Maak geen onnodige extra regels, schrijf een concessie gericht op de situatie zoals die er al tientallen jaren is. Neem niet de goedkoopste maar degene met de meeste ervaring!	IenW is zich zeer bewust van het belang van de veerdiensten voor de Friese Waddeneilanden. Dit is zowel in de Nota van Uitgangspunten als het Programma van Eisen expliciet benoemd. Met de minimumeisen in het Programma van Eisen kadert IenW daarom de ruimte die inschrijvers hebben om de veerdiensten anders in te vullen in. Bij de aanbesteding van de concessies is IenW niet op zoek naar een rederij die een concessie het goedkoopste kan uitvoeren, maar naar een rederij die gegeven het uitgangspunt van budgetneutraliteit en binnen de infrastructurele kaders op een zo duurzaam mogelijk manier de beste kwaliteit voor eilandbewoners en bezoekers biedt.
967	Openbare consultatie	Hoewel het ontwerp-PvE stelt dat personenvervoer de hoofddoelstelling is, zijn autovervoer en vrachtvervoer net zo cruciaal. Zonder vracht komt bevoorrading van supermarkten, bouwplaatsen en zorgvoorzieningen direct in het gedrang. Deze modaliteiten verdienen expliciete benoeming als hoofd- of subdoelstelling. Autovervoer is bovendien economisch aantrekkelijk voor de rederij en zou geen belemmering voor inschrijving moeten vormen.	Onder het personenvervoer vallen zowel de personen zelf als ook hun voertuigen. Daarmee valt het autovervoer dus onder de concessie. Dit geldt niet voor het vrachtvervoer omdat dit op basis van Europese en nationale wet- en regelgeving niet is otegestaan. Dit betekent niet dat een rederij geen vrachtvervoer mag verzorgen, alleen is dit dan niet op basis van exclusiviteit.
968	Openbare consultatie	Als parkeerterreinen privaat eigendom blijven, bestaat het risico op hoge parkeertarieven zonder tegenmacht. Het PvE moet daarom eisen stellen aan voldoende capaciteit en redelijke tarieven, of dit buiten de concessie structureel regelen.	Dit is primair aan de gemeenten en parkeerexploitanten. IenW gaat over de vervoersconcessie, niet over parkeren.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
969	Markt-consultatie	Voorstel: stel de aanbesteding voor concessie Oost (Ameland en eventueel Schiermonnikoog) uit totdat er duidelijkheid is over de definitieve vaarroute — bijvoorbeeld voor 5 jaar. In juridische zin kan dit neerkomen op een verlenging van de huidige concessie uit 2014 met 5 jaar. Indien hierover consensus bestaat tussen rederij, gemeenten, ministerie en bevolking, lijkt dit een werkbare en eenvoudig uitvoerbare oplossing. Na die tussenperiode kan een volwaardige, transparante aanbesteding plaatsvinden waar ook nieuwe toetreders realistisch aan kunnen deelnemen.	De concessieduur voor Waddenveren Oost is verkort naar zeven jaar.
970	Markt-consultatie	Voorstel: creëer binnen het PvE ruimte voor coöperatieve modellen. Denk aan een aparte inschrijfmogelijkheid, of aan het (tijdelijk) mitigeren van risico's zoals routeonzekerheid. Alleen dan krijgen eilanders echt de kans om mede-eigenaar te worden van hun eigen verbinding — conform de wens van de Kamer en het ministerie.	IenW juicht alle initiatieven toe die bijdragen aan een goede aanbestedingsprocedure, waarbij het beste vervoersproduct voor de reiziger wordt gerealiseerd.
971	Markt-consultatie	Voorstel: zorg voor een eerlijk parkeerbeleid waarbij parkeren aan de wal goedkoper is dan de auto meenemen. Realiseer voldoende parkeerplaatsen met goede verbindingen naar de terminal. Dit bevordert de doorstroom, verlicht de druk op de veerdienst, en komt de leefbaarheid op het eiland ten goede.	Afspraken over parkeren (faciliteiten en tarieven) vallen buiten de scope van de concessies.
972	Markt-consultatie	Voorstel: maak alle gunningscriteria vooraf openbaar en geef de Tweede Kamer en betrokken gemeenteraden formeel adviesrecht. Draagvlak onder eilanders moet een doorslaggevend criterium zijn — zij zijn immers dagelijks afhankelijk van de veerverbinding.	De gunningscriteria worden gebaseerd op input die IenW op verschillende manieren heeft ontvangen: een adviessessie, de openbare consultatie en adviesbrieven. Belangrijk is dat alle mogelijk geïnteresseerde rederijen op hetzelfde moment over deze voor hun eventuele inschrijving belangrijke informatie kunnen beschikken. Om die reden worden de gunningscriteria nu op hoofdlijnen en bij de start van de aanbesteding in detail bekend gemaakt.

Nr.	Bron	Inbreng	Reactie IenW
973	Markt-consultatie	Voorstel: ken in de beoordeling extra punten toe aan inschrijvers die aantoonbaar overleg voeren met ondernemersorganisaties en het Reizigers Platform over passend vrachtvervoer. Geef deze ondernemers ook structureel een plek binnen het Reizigers Platform.	Bij één van de gunningscriteria wordt inschrijvers gevraagd om aan te geven hoe zij gaan bijdragen aan de leefbaarheid op en economie van de Friese Wadden eilanden en hoe zij daarbij gaan samenwerken met partijen die belangen hebben en/of grote betrokkenheid hebben bij de Friese Waddenveren.
974	Markt-consultatie	In lijn met de aangenomen Tweede Kamermotie Grinwis pleiten wij voor het aanbesteden van een tussenconcessie voor Waddenveren Oost. Hierdoor wordt er meer zekerheid voor aanbieders gecreëerd door een kortere en beter te calculeren tijdshorizon (van bijvoorbeeld 5 jaar). Middels deze tussenconcessie wordt op een verstandige manier tijd en ruimte verkregen om meer inzicht te krijgen in de nog grote onzekerheden rondom de voorkeursopties en uitkomsten van de MIRT-studie en het waar en wanneer van de benodigde stroomvoorziening	De concessieduur voor Waddenveren Oost is verkort naar zeven jaar.