



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Samenvatting consultatieronde input Waddenveren vanaf 2029

Versie 1.0

Datum	7 september 2023
Status	Definitief

Inleiding

Aanleiding

In april 2014 zijn er twee concessies in werking getreden voor passagiersvervoer van en naar de Friese Waddeneilanden. Voor de verbindingen met Vlieland en Terschelling gaat het om de Vervoerconcessie Waddenveren West, verleend aan de B.V. Terschellinger Stoomboot Maatschappij van rederij Doeksen (TSM). Voor de verbindingen met Ameland en Schiermonnikoog gaat het om de Vervoerconcessie Waddenveren Oost, verleend aan Wagenborg Passagiersdiensten B.V. (WPD). De beide concessies zijn onderhands gegund en hebben een looptijd van 15 jaar. Als concessieverlener treft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) momenteel de voorbereidingen voor de nieuwe concessies voor de periode vanaf 2029.

In 2023 werkt het ministerie toe naar een concept van de zogenaamde *Nota van Uitgangspunten (NvU)*, waarin de hoofdlijnen en belangrijkste kaders voor de vervoersdiensten vanaf 2029 worden vastgelegd. Parallel voert het ministerie een marktanalyse uit om te bepalen of marktpartijen (een deel van) de veerdiensten onder een concessie kunnen en willen uitvoeren of dat het vervoersaanbod, tegen dezelfde kwaliteit, onder commerciële omstandigheden tot stand kan komen.

Om te komen tot de NvU heeft het ministerie in de periode juni-juli 2023, via een consultatieronde, input opgehaald bij betrokken mede overheden, consumentenorganisaties en anderen. Dit document beschrijft op hoofdlijnen de input uit deze consultatieronde. Het ministerie waardeert het dat deze partijen de tijd hebben genomen om input te leveren en met ons in gesprek te gaan.

Proces

In de consultatieronde heeft het ministerie input opgehaald bij de volgende 14 partijen (hierna: 'partijen'):

- Waddengemeenten Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog;
- Walgemeenten Harlingen en Noardeast-Fryslân¹;
- Provincie Fryslân;
- OV-Bureau Groningen-Drenthe;
- Consumentenorganisatie Waddenveren West (CWW) en Consumentenorganisatie Waddenveren Oost (CWO);
- Coalitie Wadden Natuurlijk (CWN);
- Raden van Advies en Klantenpanels van Vlieland en Terschelling.

Ieder van deze partijen heeft een vragenlijst ingevuld om haar input mee te geven (zie bijlage 1). Op basis van de ingevulde vragenlijsten heeft het ministerie gesprekken gevoerd met al deze partijen, voor een nadere toelichting en duiding bij de antwoorden.

In deze samenvatting wordt de hoofdlijn geanonimiseerd weergegeven en komen de veelgenoemde onderwerpen terug. Ondanks dat deze samenvatting niet uitputtend is, zal wel alle inbreng worden meegenomen en afgewogen in het vervolgproces. De samenvatting is door de betrokken partijen getoetst op feitelijke onjuistheden. Hieronder gaan we in op overkoepelende input (voor alle verbindingen), input voor Waddenveren West, input voor Waddenveren Oost, en tot slot het vervolgproces.

¹ Gemeente Het Hogeland is ook benaderd in het kader van de consultatie.

Input overkoepelend

Kwaliteitsaspecten

Van de diverse kwaliteitsaspecten vindt de meerderheid van de betrokkenen met name betrouwbaarheid, frequentie en betaalbaarheid belangrijk, en reisinformatie en ticketing wordt door de meesten relatief iets minder belangrijk gevonden. Ook geven diverse partijen aan dat veiligheid voorop staat en dat toegankelijkheid een randvoorwaarde is. Over het belang van duurzaamheid² van de veerdiensten zijn de partijen verdeeld. Ten aanzien van kwaliteit van de huidige veerdiensten geven verschillende partijen, ongeacht de verbinding, aan dat zij tevreden zijn over de vriendelijkheid en betrokkenheid van het personeel van de rederijen, aan de wal en aan boord van de schepen.

Ten aanzien van kwaliteit worden, aanvullend op de hieronder benoemde onderwerpen per specifieke verbinding, onder andere de volgende overkoepelende thema's benoemd:

- Het onderscheid tussen bezoekers en eilandbewoners, onder andere in tarieven, plekken voor eilandbewoners aan boord in noodgevallen, en in het vervoersconcept in den breedte:
 - o diverse partijen benadrukken het belang van leefbaarheid op de eilanden en de levensader functie die de veerdiensten vervullen (o.a. essentieel voor toegang tot scholen en werk, specialistische gezondheidszorg en werkgelegenheid op het eiland);
 - o een goede eilandervertegenwoordiging voor alle verbindingen en een enquête (klantenbarometer) specifiek gericht op eilandbewoners kunnen hieraan bijdragen.
- De hoogte van de tarieven en betaalbaarheid als belangrijk aandachtspunt;
- Het ontmoedigen van overtochten voor (niet noodzakelijke) voertuigen, zoals in bepaalde gevallen auto's, en het verbeteren van de totale OV-reis en het fietsvervoer;
- Het borgen, en waar nodig verbeteren, van de toegankelijkheid. Zowel aan de wal als aan boord, in het bijzonder voor mensen met een lichamelijke beperking;
- Verbeteringen op het gebied van reisinformatievoorziening en ticketservice.

Duurzaamheid

Partijen zien de nieuwe concessies als kans om duurzaamheidsambities voor de toekomst mee te nemen. Wel zijn partijen verdeeld over het belang van duurzaamheid. De meeste partijen geven aan in de toekomst graag duurzame veerdiensten te zien, aansluitend bij regionale en landelijke ambities, maar niet ten koste van de vervoerskwaliteit (snelheid, comfort, frequentie, capaciteit, etc.) en prijs. Ten aanzien van eventuele meerkosten van duurzaam vervoer bepleiten verschillende partijen dat slechts een (zeer) minimaal deel van de eventuele meerkosten bij de reiziger terecht mag komen, gelet op de huidige hoogte van de tarieven. Hierbij maken enkele partijen wel een uitzondering voor de tarieven voor auto's (van toeristen), waar eventuele meerkosten wel zouden kunnen worden doorberekend. Een enkele partij maakt de koppeling met de kosten voor de baggerinspanning, welke mogelijk gereduceerd zou kunnen worden door varen op getij. Overigens vragen enkele partijen zich af of er op langere termijn sprake is van

² Duurzaamheid is een breed begrip. Veelal werd de duurzame aandrijving van schepen bedoeld, maar het werd ook in een bredere context geplaatst (o.a. baggerinspanning en auto-overzettingen, zie ook kopje 'Duurzaamheid').

meerkosten, omdat de brandstofkosten naar verwachting lager zullen liggen en er mogelijk subsidies beschikbaar zijn.

Enkele andere aandachtspunten die door een of meerdere partijen meegeven, zijn:

- Sommige decentrale overheden (gemeenten, provincie) hebben de ambitie om voorop te lopen op het gebied van duurzaamheid en energietransitie. Zij vinden een zo duurzaam mogelijke, liefst emissie-loze, voortstuwing wenselijk. Andere gemeenten geven aan dat zij aansluiten aan bij nationale ambities;
- De duurzaamheidsambities en -eisen en de infrastructuur moeten bij elkaar aansluiten en ook bij de provinciale ontwikkelingen (zoals vastgelegd in het pMIEK, provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat). Houd rekening met de doorlooptijd, kosten en complexiteit van een elektriciteitskabel naar de eilanden. Neem bij afwegingen omtrent infrastructuur ook de ambitie van zelfvoorzienende eilanden in beschouwing;
- Houd rekening met de kosten en risico's voor rederijen. Om de aanschaf van emissie-loze schepen (grotendeels) terug te verdienen, zou een lange(re) looptijd van de concessie overwogen kunnen worden;
- Duurzame oplossingen zijn nog volop in ontwikkeling. Houd, vanwege de lange looptijd van de concessie, rekening met een bepaalde (door)ontwikkeling binnen de concessieperiode;
- Duurzaamheid, naast de aandrijving en brandstof van schepen, in een breder perspectief plaatsen en ook kijken naar o.a.:
 - o De baggerinspanning, met name voor de verbinding van en naar Ameland. Sommige partijen geven aan dat op de huidige weg doorgaan, niet meer kan ('water naar de zee dragen') en dat we moeten zoeken naar andere oplossingen dan meer baggeren;
 - o Het autogebruik op de eilanden, en daarmee samenhangend de auto overzettingen. Dit ook i.r.t. parkeertarieven aan de wal, de aansluiting op ander OV en een (goed werkend) systeem voor bagagevervoer (rekening houdend met het type bagage dat men naar eilanden meeneemt);
 - o Alternatieve vervoersconcepten, zoals op tij varen, met kleinere schepen varen en/of goederen- en autovervoer ontkoppelen van personen- en fietsvervoer.

Aansluiting ander OV

Vrijwel alle partijen benadrukken het belang van de aansluiting van de veerdiensten op het ander OV, zoals bussen en treinen. Ook in het licht van duurzaamheidsambities en om het aantal auto's (op de parkeerplaatsen aan de wal, op de veerboten en op de eilanden) te beperken. Op dit moment zijn partijen gematigd positief over de aansluiting op ander OV, hoewel dat per verbinding en richting kan verschillen. Voor de autoluwe eilanden, Vlieland en Schiermonnikoog, wordt de aansluiting op het OV op het eiland benadrukt. Aan de wal vinden partijen doorgaans een goede aansluiting op de trein nog belangrijker dan op de bus, hoewel aansluiting op de bus over de afsluitdijk ook expliciet wordt benoemd.

Als aandachtspunten geven partijen onder andere het volgende mee:

- Verbetermogelijkheden rond de aansluiting van OV op de sneldiensten en op extra afvaarten;
- Het belang van een goed, integraal informatiesysteem voor de veerdiensten, bussen en treinen, op basis van 'real time' informatie;
- Goede aansluitingen vragen om zorgvuldige en tijdige afstemming en communicatie tussen de verschillende vervoerders over hun

- dienstregelingen (niet afzonderlijk bepalen, maar onderling afstemmen), ook over extra afvaarten en wijzigingen in de dienstregeling;
- In Harlingen blijkt de bediening van verkeersbruggen en de SAS-brug soms te conflicteren met de dienstregelingen (van veer, trein en bus), waardoor passagiers soms hun aansluiting missen;
 - Houd ook rekening met looptijd van bus/trein naar de boot of vice versa. In sommige gevallen blijkt de tijd tussen aankomst en vertrek net te krap, waardoor reizigers lang moeten wachten;
 - Inzet op combinatietickets (of koppeling van tickets) en een bagageservicedienst, wat de multimodale OV-reis vergemakkelijkt. Denk bijv. aan een 'all-in kaartje' (van huis tot eiland en terug) of gratis OV op de eilanden.

Inspraak en rolverdeling

Verschillende partijen geven aan dat zij hun invloed op dit moment onvoldoende vinden en dat hun adviezen onvoldoende worden opgevolgd. Partijen willen, met name bij belangrijke beslissingen, graag vooraf geconsulteerd worden en waar mogelijk mede beslissen en meer inspraak. Het lijkt hen zinvol dat het ministerie ook actiever kennisneemt van hun adviezen t.a.v. bijvoorbeeld de vervoerplannen, of dat de adviesorganen rechtstreeks aan de concessieverlener adviseren in plaats van aan de concessiehouder. Bij Waddenveren-West zijn partijen over het algemeen tevreden over de toevoeging van een Raad van Advies, naast de CWW en het Klantenpanel. Wel blijkt er nog enige overlap tussen de diverse adviesorganen te zijn en zien partijen ruimte voor optimalisatie.

Verschillende partijen ervaren dat het ministerie teveel op afstand en onvoldoende zichtbaar opereert, hoewel zij daar recentelijk wel enige verbetering in zien. Er is behoefte aan een actievere en zichtbaardere regierol van het ministerie, zeker in de voorbereiding van nieuwe concessies. Ook hebben verschillende partijen behoefte aan meer afstemming met het ministerie en een vast aanspreekpunt.

Overig

Aanvullend op de bovengenoemde onderwerpen vragen partijen de volgende andere overkoepelende aandachtspunten voor zowel West als Oost mee.

Belang voor eilandbewoners

Vrijwel iedere partij benadrukt het grote belang van de veerdiensten, de afhankelijkheid daarvan voor de eilandbewoners en de leefbaarheid van de eilanden. Naast aandachtspunten per specifieke verbinding, is overkoepelend de continuïteit en de betrouwbaarheid van alle veerdiensten voor met name de eilandbewoners van zeer groot belang.

Flexibiliteit en ruimte

Er spelen veel ontwikkelingen in het Waddengebied, denk daarbij bijvoorbeeld aan de morfologische ontwikkelingen in de Waddenzee en de staat van de vaargeulen, ontwikkelingen van toerisme (bijv. seizoensverlenging), landelijk, provinciaal en gemeentelijk beleid (bijv. modal shift, autoluw), duurzaamheid (bijv. klimaat- en energieneutraal, circulariteit) en voortschrijdende technische mogelijkheden. Gegeven deze ontwikkelingen, roepen partijen op om de toekomstige concessies voldoende flexibel in te richten, om bepaalde ruimte te bieden in de concessies (voor bijvoorbeeld innovatie en doorontwikkeling), en om voldoende instrumenten in te bouwen om de concessiehouder tussentijds (bij) te sturen.

Fysieke ontwikkelingen

Veel partijen benoemen de veranderende fysieke omstandigheden als risico en/of als aandachtspunt. Niet alleen de verzanding van de Waddenzee en de staat van de vaargeulen wordt dan benoemd (daar wordt hieronder per specifieke verbinding nader op ingegaan), maar bijvoorbeeld ook de toekomstbestendigheid van de aanlandingspunten aan de wal in relatie tot zeespiegelstijging. Ten aanzien van de staat van de vaargeulen doen enkele partijen de suggestie om hierover expliciete afspraken en randvoorwaarden op te nemen, om eventuele latere discussies hierover te voorkomen.

Waddenveren als Openbaar Vervoer

Diverse partijen stellen vragen over de 'status' van de Waddenveren. Het ministerie beschouwt de Waddenveren als Openbaar Vervoer. De huidige concessies zijn verleend op grond van de Wet personenvervoer 2000, die regels bevat voor alle vormen van openbaar personenvervoer in Nederland. Bij OV wordt van concessie tot concessie gezien welke financiële afspraken daarbij horen. Dat kan variëren van concessies waarbij een vervoerder betaalt om OV te mogen verrichten (bijvoorbeeld de huidige concessie voor het Hoofdrailnet), concessies die budgetneutraal zijn (bijvoorbeeld de huidige concessies voor de Waddenveren) en concessies waarbij subsidie nodig is (diverse regionale vervoersdiensten).

Input Waddenveren West

Verbinding met Vlieland

Partijen geven aan in algemene zin tevreden te zijn met de vervoersdienst. Het comfort van de schepen, de betrouwbaarheid en frequentie, klanttevredenheidscijfers, de interinsulaire snelboot en het contact met de rederij worden onder andere als positieve punten benoemd. Partijen zijn minder tevreden over onder andere de tarieven, het aantal afvaarten (o.a. rechtstreeks met de sneldienst en in de winterperiode) en de hoge bezetting op drukke dagen. Ook vragen verschillende partijen aandacht voor de speciale positie van eilanders.

Voor de periode vanaf 2029 worden voor Vlieland, op hoofdlijnen en niet uitputtend, de volgende wensen t.a.v. de kwaliteit van de diensten benoemd:

- Een hogere frequentie t.b.v. extra capaciteit, met name tijdens drukke weekenden (in het voor- en naseizoen). Belangrijk om hier ook goed en tijdig over te communiceren;
- Aandacht voor de drukte aan boord (> 75% vol is oncomfortabel), een goede zitplaatskans, eventueel zitplaatsgarantie en voldoende ruimte en faciliteiten voor fietsen;
- Het belang van de interinsulaire dienst tussen Vlieland en Terschelling (de zogenaamde 'scholierenboot') voor de leefbaarheid van de eilanden. De wens is om deze dienst in de concessie op te nemen;
- Een gebruiksvriendelijk, online reserveringssysteem en up-to-date reisinformatie (waarin ook actuele vertragingen zijn opgenomen);
- Veiligheid en toegankelijkheid als basisvoorzieningen;
- Het koppelen van het reserveringssysteem voor het boeken van een veerbootticket aan het reserveringssysteem voor parkeerplaatsen;
- Het behoud van de aanvullende afspraken met en activiteiten verricht door de rederij, aanvullend op de afspraken uit de concessie.

In de toekomst zien partijen kansen ten aanzien van duurzaamheid, frequentie (bijvoorbeeld met kleinere schepen), betere integratie van de veerdiensten in de OV-keten, betaalbaarheid en het beter borgen van belangen van eilandbewoners in de concessie. Risico's zien partijen rond de vaargeul (i.r.t. verzanding), de continuïteit van vrachtvervoer en het verdwijnen van de aanvullende taken die de huidige rederij nu verricht. Ook spreken partijen de zorg uit dat een in hun ogen minder geschikte vervoerder de openbare aanbesteding wint.

Tot slot vragen een of meerdere partijen nog aandacht voor diverse andere onderwerpen, namelijk:

- Het feit dat de sneldienst van Vlieland via Terschelling naar Harlingen voor mensen van en naar Vlieland geen sneldienst is;
- De bediening van de SAS-brug in Harlingen, welke regelmatig de aansluiting tussen de veerdienst en het andere OV verstoort;
- Goede parkeervoorzieningen voor zowel (elektrische) fietsen als auto's, aan boord en aan de wal (ook i.r.t. parkeerdruckte in Harlingen);
- Het belang van een heldere visie van de diverse gemeenten op het toerisme op lange termijn;
- De voordelen van het aanbieden van de veerdiensten naar Vlieland en Terschelling door één reder (schepen delen, samen één reserveboot);
- Het doorontwikkelen van een bagagetransportservice voor toeristen;
- Transparantie en beschikbaarheid van prestatie- en vervoerscijfers van de rederij. Overzettingcijfers zijn van belang voor ondernemers op het eiland.

Verbinding met Terschelling

Over het algemeen lijken partijen tevreden te zijn over de veerdienst van en naar Terschelling en de dienstverlening van de rederij. Als positieve punten worden onder andere de betrouwbaarheid van de dienstregeling, de nieuwe schepen, het online boekingssysteem, de (maatschappelijke) betrokkenheid van de rederij en de relatie tussen de rederij en de eilander gemeenschap en consumentenorganisaties genoemd. Partijen geven aan minder tevreden te zijn over onder andere de hoogte van tarieven (pas op dat Terschelling niet uit de markt wordt geprijsd), de beperkte capaciteit voor auto's en de ruimte op het autodek, en de onduidelijkheid over extra afvaarten en (kleine) wijzigingen van de dienstregeling. Voor de toekomst is de wens dat de rederij meewerkt aan een nieuw systeem om toeristenbelasting te innen. Ook vragen partijen aandacht voor de speciale positie van eilanders.

Voor de periode vanaf 2029 worden voor Terschelling, op hoofdlijnen en niet uitputtend, de volgende wensen t.a.v. de kwaliteit van de diensten benoemd:

- Tenminste behoud van de dienstregeling en vervoerscapaciteit in 2023, eventueel aangevuld met een extra late sneldienst naar het eiland en eventueel met uitbreiding van auto- en fietscapaciteit;
- Een modern, gebruiksvriendelijk en robuust systeem voor (reservering van) tickets en inchecken, met bijvoorbeeld combinatietickets (met ander OV, met bagagevervoer en/of gekoppeld aan parkeertickets) en familie accounts;
- Het belang van de interinsulaire dienst tussen Vlieland en Terschelling (de zogenaamde 'scholierenboot') en het vrachtvervoer tussen de vaste wal en het eiland. Partijen geven ter overweging mee om beide op te nemen in de nieuwe concessie;
- Actuele reisinformatie;
- Het op orde zijn van bepaalde basisvoorzieningen, zoals toegankelijkheid (is zowel in Harlingen als op de eilanden een punt van aandacht);
- De mogelijkheid om betaling van toeristenbelasting via de rederij te laten verlopen;
- Het doorontwikkelen van een bagagetransportservice voor toeristen;
- De gratis op- en afrijfservice voor auto's van eilandbewoners.

Met het oog op de toekomst zien partijen kansen op het gebied van verbetering van bagagevervoer (waardoor de vraag naar het overzetten van auto's afneemt), het behoud van de interinsulaire scholierenboot, een betere integratie van de veerdienst in de OV-keten, duurzaamheid, mobiliteitsontwikkelingen (o.a. minder auto's) en het partnerschap tussen de rederij en het eiland. Als risico's worden de schommelingen in brandstofprijzen genoemd, de snelle ontwikkelingen op het gebied van techniek (i.r.t duurzaamheid), de bevaarbaarheid van de vaargeul, het risico dat een partij die beloften niet kan waarmaken, de aanbesteding wint, waardoor de continuïteit van de dienst mogelijk niet geborgd kan worden.

Tot slot vragen een of meerdere partijen nog aandacht voor diverse andere onderwerpen, namelijk:

- Het feit dat de veerdienst onderdeel is van de eilander gemeenschap en het maatschappelijk systeem (o.a. door het verrichten van activiteiten om de leefbaarheid op het eiland te vergroten, aanvullend op de concessie-afspraken), en dat daarom een goede, constructieve werkrelatie tussen de rederij en de gemeente, consumentenorganisaties en anderen van groot belang is. Partijen zijn op dit moment tevreden over de werkrelatie met de huidige rederij en de belangrijke rol die de rederij heeft in het lokale

netwerk. Partijen stellen daarom voor een onderhandse gunning aan de zittende rederij te overwegen³;

- Aandacht voor het feit dat de veerdienst onderdeel is van een keten en nauw samenhangt met o.a. parkeertarieven aan de wal (ook i.r.t. parkeren in het dorp Harlingen), het vrachtvervoer en het gemeentelijk beleid rond toerisme en auto's;
- Speciale positie van en service voor bewoners van het eiland, zoals het beschikbaar houden van bootkaartjes voor eilanders, geen annuleringskosten en autoplekken. Aanvullend hierop doet een partij de suggestie om een commissaris die de consumentenbelangen behartigt, toe te voegen aan de Raad van Commissarissen van de concessiehouder;
- Transparantie en beschikbaarheid van prestatie- en vervoerscijfers van de rederij. Overzettingcijfers zijn van belang voor ondernemers op het eiland.

³ Vanuit wet- en regelgeving zal dit in de praktijk niet mogelijk zijn.

Input Waddenveren Oost

Verbinding met Ameland

Er lijkt in de basis tevredenheid te zijn over de dienstregeling (o.a. het aantal afvaarten en de combinatie van reguliere diensten en sneldiensten), wanneer deze uitgevoerd kan worden zoals gepland. Ook de faciliteiten aan boord en het comfort worden onder andere positief beoordeeld. In de huidige situatie zijn betrokkenen minder tevreden over onder andere de betrouwbaarheid van de dienstregeling (o.a. uitval van afvaarten en communicatie hierover). Ook de ruimte voor auto's (van eilanders) en fietsen op de schepen, en de informatievoorziening worden door verschillende betrokkenen minder goed beoordeeld.

Voor de periode vanaf 2029 worden voor Ameland, op hoofdlijnen en niet uitputtend, de volgende wensen t.a.v. de kwaliteit van de diensten benoemd:

- Betrouwbaarheid van de dienstregeling, waarbij de suggestie voor een 5-kwartiersdienstregeling wordt gedaan (t.b.v. punctualiteit en rust);
- Een frequentie die past bij de reizigersvraag (rekening houdend met piekuren voor bezoekers);
- Faciliteiten aan boord, zoals comfortabele zitplaatsen (zien reizigers verbetermogelijkheden t.o.v. huidige situatie), oplaadpunten (naast USB ook reguliere stopcontacten), goede wifi en duidelijke reisinformatie (ook richting ouders, leerlingen en (buitenlandse) gasten);
- Voldoende plaatsen en/of prioriteit voor specifieke reizigers, zoals ambulancevervoer, eilanders en hun auto's en vrachtvervoer;
- Ontwikkelingen in ticketing, zoals combitickets en eilandertarief;
- Innovatie in bagagevervoer, van auto of station tot eindbestemming;
- Differentiatie in rapportagecijfers, om prestaties beter te kunnen beoordelen.

In de toekomst zien partijen kansen om de betrouwbaarheid te vergroten en (nog) meer aan te sluiten bij de wensen van gebruikers. Ook zien ze kansen op het gebied van mobiliteitsontwikkelingen (o.a. minder auto's). Risico's zien zij met name in zaken die gerelateerd zijn aan de verzanding van de Waddenzee, zoals beperkingen vanuit natuurwetgeving en een (te) trage aanpassing aan de veranderende omstandigheden. Ze roepen op tot een toekomstbestendige oplossing hiervoor.

Tot slot vragen een of meerdere partijen nog aandacht voor diverse andere onderwerpen, namelijk:

- Het feit dat de veerdiensten onderdeel zijn van een keten. Zo beïnvloeden bijvoorbeeld de parkeertarieven de vraag naar het overzetten van auto's;
- De aanlandingsfaciliteiten, die op dit moment beperkt ruimte bieden voor andere aanbieders.

Verbinding met Schiermonnikoog

De meeste partijen lijken tevreden met de dienstregeling, onder andere de vaste vaartijden, beperkte vertraging, de sneldienst, de goede aansluiting op ander OV, het extra schip bij drukte en de service aan boord worden positief beoordeeld. In de huidige situatie lijkt minder tevredenheid te zijn over onder andere de communicatie rondom wijzigingen (partijen voelen zich soms te laat geïnformeerd) en de inzet van extra schepen. Ook worden duurzaamheid, het ontbreken van een reserveringssysteem, de verouderde schepen, chaotische situaties bij drukte (op het autodek en aan de wal) en de lange stilstand van de schepen in Lauwersoog

(waardoor aansluitend vervoer minder efficiënt te regelen is) als minder positief benoemd.

Voor de periode vanaf 2029 worden voor Schiermonnikoog, op hoofdlijnen en niet uitputtend, de volgende wensen t.a.v. de kwaliteit van de diensten benoemd:

- De meeste partijen pleiten voor het behoud van tenminste de huidige frequentie en dienstregeling (niet op tij). Een enkele partij geeft aan een voorkeur te hebben voor op getij varen;
- Toegankelijke veerhavens en schepen, ook voor hulpbehoevenden, bij drukte (bijv. door betere routing en bebording en/of door de inzet van stewards) en bij hoog water;
- Comfort aan boord, o.a. goed internet, werk- en stilteplekken en prettig zitcomfort;
- Goede aansluiting van veerboot en sneldienst op ander OV en vice versa, eventueel te realiseren door de inzet van meerdere kleinere (duurzame) schepen en/of door een totale multimodale reis ('bootreis start op station Leeuwarden of Groningen', één combiticket);
- Goed werkend reserveringssysteem, incl. de mogelijkheid om zitplaatsen te reserveren voor kwetsbare groepen;
- Behoud van het eilandertarief en toegankelijke veerdiensten voor iedere beurs (bijv. d.m.v. prijsdifferentiatie);
- Duidelijke reisinformatie en tijdige communicatie bij veranderingen.

In de toekomst zien partijen kansen ten aanzien van verduurzaming van schepen en verbeteringen op het gebied van voor- en natransport. Ook worden kansen rond een online-boekingssysteem en aantrekkelijke tarieven benoemd. Risico's zien partijen met name op het gebied van de vaargeul in relatie tot de verzanding van de Waddenzee en natuurwetgeving. Ook het onderlopen van de veerdam en onveilige situaties bij drukte worden als risico's benoemd.

Tot slot vragen een of meerdere partijen nog aandacht voor diverse andere onderwerpen, namelijk:

- Een lange termijn bereikbaarheidsstudie voor de verbinding Lauwersoog-Schiermonnikoog;
- De inrichting van het havengebied (incl. parkeervoorzieningen) van Lauwersoog en Schiermonnikoog, hier zien partijen ruimte voor verbetering, maar geen partij die daar de regie over voert;
- Het opnemen van watertaxivervoer en goederenvervoer in de concessie;
- De betrouwbaarheid van de (auto)brug;
- Automatisch heffen van o.a. toeristenbelasting en automatisch controleren van auto-ontheffingen.

Vervolgproces

Omgang met inbreng

De hierboven op hoofdlijnen beschreven inbreng uit de consultatieronde zal een belangrijke rol spelen bij de totstandkoming van de zogenaamde Nota van Uitgangspunten (NvU, zie inleiding voor een nadere toelichting). Uiteraard zullen er hierbij afwegingen en keuzes moeten worden gemaakt, waardoor niet alle inbreng meegenomen kan worden. Ook kunnen suggesties alleen worden meegenomen als deze binnen de juridische en financiële kaders passen.

Nadat deze samenvatting door de betrokken partijen is getoetst op feitelijke onjuistheden, kan deze te zijner tijd als bijlage bij de Concept Nota van Uitgangspunten openbaar worden gemaakt.

Planning

Op hoofdlijnen ziet het vervolgproces voor de nieuwe concessies er als volgt uit:

2023	Input Nota van Uitgangspunten (NvU) verkrijgen
Eind 2023	Marktanalyse en concept NvU gereed
Begin 2024	Consultatie concept NvU
Medio 2024	Vaststellen NvU
Eind 2024	Consultatie PvE
Begin 2025	Vaststellen PvE
2025	Aanbestedingsprocedure
Begin 2026	Gunning nieuwe concessies
2026-2029	Implementatieperiode nieuwe concessies
2029	Start nieuwe concessies

Betrokkenheid partijen in vervolg

Wij hechten er waarde aan dat de organisaties die in deze eerste ronde zijn geconsulteerd, ook in het vervolg meedenken. In het najaar van 2023 zijn wij voornemens nader met hen in gesprek op basis van de eerste contouren van de NvU. Dit zal in de vorm van een bijeenkomst/groepsgesprek zijn. Ook vinden wij het belangrijk dat gebruikers van de veerdiensten (bewoners en bezoekers van de eilanden) meedenken over de toekomstige concessies. Wij willen hier samen met de eilandgemeenten en consumentenorganisaties invulling aan geven.

Bijlage 1: Vragenlijst input consultatieronde

Vragen input Nota van Uitgangspunten vervoersdiensten Waddenveren

Via deze vragenlijst wil het ministerie van IenW vrijblijvend uw input ophalen voor de zogenaamde *Nota van Uitgangspunten (NvU) Waddenveren*, waarin we de hoofdlijnen en belangrijkste kaders voor de vervoersdiensten vanaf 2029 vastleggen. Momenteel voert het ministerie een marktanalyse uit om te bepalen of marktpartijen (een deel van) de veerdiensten kunnen uitvoeren of dat het vervoersaanbod, tegen dezelfde kwaliteit, onder commerciële omstandigheden tot stand kan komen. Afhankelijk van de uitkomst van deze analyse treffen we de verdere voorbereidingen, maar parallel starten we met de NvU.

Op basis van de door u ingevulde vragenlijst gaan we graag met u in gesprek. Na deze gesprekken zullen wij de input, uiteraard geanonimiseerd, op hoofdlijnen vastleggen in een notitie welke gedeeld kan worden met de Tweede Kamer. Deze notitie zullen we vooraf aan u voorleggen voor een toets op feitelijke onjuistheden. Uw input zal een belangrijke rol spelen bij de totstandkoming van de NvU, maar wij zullen hierbij afwegingen en keuzes moeten maken, waardoor we uiteraard niet kunnen garanderen dat alles meegenomen wordt. Alvast hartelijk dank voor uw medewerking!

Uw informatie

Organisatie

Vragenlijst ingevuld voor de verbinding (meerdere antwoorden mogelijk)

- Harlingen – Vlieland
- Harlingen – Terschelling
- Holwerd – Ameland
- Lauwersoog - Schiermonnikoog

Huidige situatie

1. Waar bent u, bij de huidige vervoersdiensten, tevreden over? (maximaal 3 elementen)

2. Waar bent u, bij de huidige vervoersdiensten, minder tevreden over? (maximaal 3 elementen)

3. Als u per 2029 één ding mocht veranderen aan de huidige veerdiensten, wat zou u dan veranderen?

4. Hoe ervaart u de inspraak van uw organisatie in de uitvoering van de huidige concessie en welke eventuele wijzigingen daarin zou u vanaf 2029 wenselijk achten?

5. Hoe ervaart u op dit moment de rol van het ministerie als concessieverlener en wat zijn uw verwachtingen hiervan voor de periode vanaf 2029?

Kwaliteitswensen per 2029

6. Welke globale wensen heeft u ten aanzien van kwaliteit van de veerdiensten? Denk daarbij aan onder andere frequentie, betrouwbaarheid, reiscomfort, ticketing, reisinformatie en toegankelijkheid van de veerdiensten.

7. Welke globale wensen heeft u ten aanzien van de afstemming met ander openbaar vervoer?

Duurzaamheid

8. Welke wensen heeft u ten aanzien van duurzaamheid van de vervoersdiensten?

9. Hoe zouden eventuele meerkosten voor duurzaam varen volgens u moeten worden gedekt?

Overig

10. Hoe prioriteert u de volgende onderwerpen: frequentie, betrouwbaarheid, betaalbaarheid, reiscomfort, ticketing, reisinformatie, toegankelijkheid en duurzaamheid? (in volgorde van belangrijkheid)

11. Wat ziet u als de drie belangrijkste kansen en risico's voor de veerdiensten na 2029?

12. Welke andere zaken wil u ons nog meegeven?