WADDENEILANDEN

Inleiding

Op 12 mei 2025 heeft het ministerie van I&W Het conceptprogramma van Eisen (PvE) voor de nieuwe concessie Waddenveren 2029-2044 ter consultatie gelegd. Het ministerie heeft de colleges van B&W van de gemeenten Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog gevraagd om advies op het conceptprogramma van Eisen. De colleges reageren hierbij gezamenlijk. Wij hebben het gezamenlijke advies besproken in de gemeenteraden. (U vindt de zienswijzen van de gemeenteraden als bijlage bij ons advies). Hieronder vindt u onze opmerkingen en adviezen. We hebben een aantal algemene opmerkingen, een aantal opmerkingen per hoofdstuk en tot slot eilandspecifieke opmerkingen.

Algemene opmerkingen

Zeggenschap voor de eilandbesturen en eilanders

De eilanden hebben bij herhaling aangegeven dat colleges en raden van de eilanden, en de eilanders zelf, een belangrijke stem moeten hebben bij de aanbesteding en uitvoering van de concessies. Hierin worden wij gesteund door de Tweede Kamer (motie Soepboer c.s., kamerstuk 31409/472). Dit zien wij onvoldoende terug in het PvE, op meerdere plekken. De colleges (en de raden) begrijpen niet waarom er aan deze wens geen gehoor wordt gegeven, gezien de grote belangen van de eilanden.
Eilanders en hun gasten betalen gezamenlijk via de bootkaartjes alle kosten die samenhangen met de veerdienst. Daar hoort ook zeggenschap bij.
Wij zien graag uw reactie, en aanpassing van het PvE, op de volgende punten.

1. 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.
2. In ieder geval voor de vervoerplannen en majeure ontwikkelingen is het tijdpad zodanig dat eventuele consultatie van de colleges met de raden mogelijk is. Dit vraagt een reactietijd van minimaal 8 weken.
3. 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.
4. 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.

Betaalbaarheid

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.
- 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.

Lokale inbedding

De eilanden hebben aangegeven dat de lokale inbedding van de vervoerder in de eilander gemeenschappen van groot belang is. Dit is nu in het PvE opgenomen onder Social Return. Zoals ook uit de bijeenkomsten op de eilanden bleek, dekt dit de lading niet. De reders zitten tot in de haarvaten van de eilander gemeenschappen, en het belang daarvan is moeilijk te overschatten. Dit laat zich lastig in harde criteria vangen, maar het is essentieel voor ons als eilanden. Het karakter van die inbedding verschilt per eiland, en vraagt ook om maatwerk per eiland.
Wij vragen u om:

- In het PvE een eis op te nemen dat de aanbieders een kwalitatieve beschrijving geven van de invulling van hun rol in de haarvaten van de eilander gemeenschappen, per eiland.

Lengte van de concessie

De Tweede Kamer heeft een motie aangenomen om voor de concessie Oost te werken met een tussenconcessie. De colleges van B&W zijn met de Kamer van mening dat de onzekerheden rond de veerverbindingen in Oost én West een risico zijn voor een betrouwbare en betaalbare concessie. Wij onderschrijven de motie Grinwis als oplossing hiervoor niet. Het college van B&W van Schiermonnikoog heeft dit de minister ook per brief laten weten.
Wij constateren ook dat er vergelijkbare onzekerheden zijn bij de concessie West, vanwege de problematiek in de haven van West-Terschelling.
Wij kunnen niet inschatten hoe aanbieders met deze onzekerheden omgaan in relatie tot de lengte van de concessie. Wij zijn ook van mening dat het ministerie als concessieverlener hier adequaat op moet sturen. Als basis hiervoor kan de procedure voor Majeure ontwikkelingen dienen, met een aantal aanpassingen die wij in dit document hebben benoemd.

Wij vragen uw reactie op het volgende:

- 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.

Gunningsproces

Na het vaststellen van het PvE gaat eind dit jaar het proces van gunning van start. Voor die tijd moet het proces van gunning worden uitgewerkt en moeten de eisen uit het PvE zijn vertaald in gunningscriteria, met een weging. Wij vinden het bijzonder onbevredigend dat zo

kort voor de start van het gunningsproces niet duidelijk is wat de gunningscriteria en hun weging zijn en wat de rol van de decentrale overheden is bij de beoordeling.
Wij vragen u om:

- 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?

Opmerkingen per hoofdstuk

Hoofdstuk 1, Vervoeraanbod, vervoerplan en dienstregeling

1.1.4: de 'scholierenboot' wordt ook door forenzen gebruikt. De passage ' buiten de schoolvakanties' graag schrappen.

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.

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.

U benoemt in Bijlage 12, Majeure ontwikkelingen, de mogelijkheid van wijzigingen in het mobiliteitsbeleid. Wij vinden het belangrijk op voorhand duidelijk te maken, dat gemeenten vrij zijn in het formuleren van hun mobiliteitsbeleid. Naar ons oordeel moet dat in het PVE expliciet worden aangegeven, zodat rederijen daar rekening mee kunnen houden.
De reders hebben gedurende de nu lopende concessie geprofiteerd van groeiende vervoerstromen, opgebracht door de eilander bewoners, bedrijven en bezoekers. Het is niet uit de sluiten, dat gemeenten besluiten tot het stellen van grenzen aan deze groei, vanuit het algemeen belang. Dat is hun vrije keuze.
Wij vragen uw reactie op de volgende:

- 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?

Hoofdstuk 2, Uitvoeringskwaliteit

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.

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.

Hoofdstuk 3, Veiligheid

In hoofdstuk 3 verwijst u naar wet- en regelgeving voor de veiligheidseisen, zonder nadere specificatie. Dit verbaast ons, ook omdat er mogelijk aanbieders gaan inschrijven die geen ervaring hebben met de vaart in de Waddenzee.
Daarnaast heeft het Rijk als vaarwegbeheerder een belangrijke rol om veilige vaart mogelijk te maken. De gebeurtenissen bij Ameland in 2023, inclusief de onderzoeken die Marin vervolgens heeft uitgevoerd over de passeermogelijkheden, hebben veel duidelijkheid verschaft over de mogelijkheden van schepen om elkaar te passeren en dus de dienstregeling veilig uit te voeren. Ook bleek dat in verschillende documenten verschillende onderhoudsdimensies waren vermeld.
Wij vragen u:

- 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.
- In eis 3.1.6 het woord 'auto's' te vervangen door 'voertuigen', de brandveiligheid geldt voor alle elektrische voertuigen.

Gelet op het belang van goede voorbereiding en paraatheid bij incidenten, rampen of crisissituaties, achten wij het noodzakelijk dat onderstaande eisen alsnog expliciet worden opgenomen in het definitieve Programma van Eisen.

1. **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

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."

2. **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."

3. **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."

Hoofdstuk 5, Personeel

De vervoerders zijn grote werkgevers op de eilanden, vaak na de gemeente de grootste. In het hoofdstuk Personeel wordt niets gezegd over de overname van personeel en behoud van arbeidsvoorwaarden. Dit leidt tot onrust onder de werknemers.
Wij vragen u:

- 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 ogenomen.

  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.

Hoofdstuk 6. Schepen en productiemiddelen

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 bevoorraad kan worden.
6.3.5. De schepen dienen vervoermiddelen, waaronder ook (elektrische fietsen), dusdanig te kunnen vervoeren dat beschadigingen worden vermeden.

Vracht

Wij blijven van mening dat het vrachtvervoer geen markt, maar de facto een monopolie is, en dus thuishoort in de concessie.

8.2.1: De Concessiehouder staat medegebruik van de Productiemiddelen (die nodig zijn voor het laden en lossen van vracht) voor vrachtvervoer uitgevoerd door Derden toe, behalve in de

periode van een uur voor de in de Dienstregeling opgenomen aankomsttijd van een Schip tot een halfuur na de daadwerkelijke vertrektijd van datzelfde Schip."
Voor de verbinding Holwerd- Ameland betekent dit in de praktijk dat medegebruik een groot deel van de tijd onmogelijk is. Voor de verbinding Lauwersoog-Schiermonnikoog geldt een vergelijkbare situatie. Zie daarvoor ook de eiland specifieke opmerkingen aan het eind van dit document.
Dit alles pleit ervoor om vracht op te nemen in de concessie en te reguleren, in ieder geval op de verbindingen waar medegebruik niet mogelijk is.
Notabene, het vervoer van vracht van en naar de eilanden is een noodzakelijke voorwaarde voor de leefbaarheid op het eiland. Als de concessienemer de ruimte heeft om geen vracht te vervoeren wordt het verblijf op de eilanden onmogelijk en worden de eilanden onleefbaar, dit kan niet de bedoeling zijn en moet voorkomen worden.

Vastgoed

Is het juist, dat de terminalgebouwen en andere faciliteiten die onderdeel zijn van de uitvoering van de concessies eigendom zijn van de rijksoverheid en dat de rijksoverheid volledig vrij is om bij aanvang van de concessieperiode nieuwe afspraken te maken over het gebruik ervan? Onze recente slechte ervaringen bij de overgang van de bus concessies van Arriva naar Qbuzz laten het belang hiervan zien.
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.

Hoofdstuk 8, Infrastructuur

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.

In de 'procedure Majeure Ontwikkelingen' (bijlage B12) ontbreekt een rol voor de betreffende gemeenten. Dit is onbestaanbaar. Iedere majeure ontwikkeling raakt zowel de eiland- als de walgemeenten. Dit betekent dat de gemeentebesturen als volwaardige gesprekspartner betrokken moeten zijn. 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.

Hoofdstuk 9, Tarieven, betaling en reservering

Wij juichen het toe dat het huidige prijspeil de basis is voor de nieuwe concessie. Wij wijzen er wel op dat er verschillen zijn tussen de bedragen in het PvE en de huidige vervoerplannen. Als voorbeeld: u noemt in Bijlage 11 als eilander tarief voor de sneldienst Holwert-Ameland een bedrag van € 25,50. In het vervoerplan 2025 is dit bedrag € 15,93, een aanzienlijk en niet te accepteren verschil.
Wij vragen u het volgende:

- Bijlage 11 aan te passen aan de actueel geldende tarieven.
- De korting voor eilanders duidelijk vast te leggen.
- Het eilander tarief voor studerende kinderen van eilanders niet te beëindigen vanaf het 21e jaar, maar vanaf het eind van de studietijd
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

Verder hebben wij de volgende vragen:
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?

Welke sector wordt bedoeld in "- 65% stijging loonkosten sector?

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 betrekt 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.

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.

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.

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!

Hoofdstuk 11, Reisinformatie

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.

Hoofdstuk 14, Samenwerking en reizigersinspraak

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.

Beleidsprioriteitenbrief

Wij juichen de introductie van de beleidsprioriteitenbrief toe. Het kan helderheid verschaffen gedurende de concessie, en is nodig gezien alle onzekerheden en ontwikkelingen. Wel moet de inbreng van de decentrale overheden worden versterkt. De brief dient de beleidsprioriteiten van alle betrokken overheden goed te bevatten. Dit is ook nodig om de door u benoemde, en door ons onderschreven, wens mogelijk te maken dat de prioriteiten door rederij, decentrale overheden en omgevingspartijen samen worden opgepakt.
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.

Vervoerplannen

Wij hebben bij onze algemene opmerkingen al het nodige aangegeven over onze eisen ten aanzien van de zeggenschap van de eilandgemeenten. Deze zullen we hier niet herhalen. 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.

Reizigersinspraak

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.
Eiland specifieke opmerkingen

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.
- 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.
- 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.
- 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
- 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).
- 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.

Ameland

- De gemeente heeft een toerisme- en vervoerbeleid aangenomen dat uitgaat van geen verdere groei van de auto-overzettingen van toeristen, en op termijn, als aan de benodigde voorwaarden voldaan is, een krimp. Wij vragen u om in het PvE te borgen dat het aantal auto-overzettingen niet verder toeneemt, uiteraard met fluctuaties.

- 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.
- 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.

Terschelling

De situatie op West-Terschelling is zeer zorgelijk. Infrastructuur in de haven is aan het eind van de technische levensduur, wat binnen afzienbare tijd zeker zal leiden tot verstoorde verkeersstromen.
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:

- Medewerking aan alle onderzoeken in het kader van de ontwikkelingen rond de haven, op verzoek van de concessieverlener of de gemeente Terschelling
- Het verstrekken van alle relevante vervoer-, financiële en andere gegevens die nodig zijn voor het oplossen van de situatie in de haven van Terschelling.
- 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

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.

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 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.

Hoogachtend,

[redacted]

Mevrouw I. van Gent
Secretaris-directeur GR de Waddeneilanden

[redacted]

De heer K. Praamstra
Voorzitter GR de Waddeneilanden