

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor (OVS)
Directoraat Generaal Mobiliteit (DGMO)
T.a.v. mevrouw Annemieke Hendrickx
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

A goordijk 4, 7275 ca gelselaar
M 06-29 43 79 20
E waddenveren@rocofryslan.nl

Plaats en datum: Leeuwarden, 21 mei 2024
Onderwerp: Reactie CWO op concept-NvU
Ons kenmerk: CWO 01-24

Beste mevrouw Hendrickx,

Met deze brief reageert het CWO op de concept-Nota van Uitgangspunten. In algemene zin zijn de leden van het CWO bezorgd over de aanbesteding van de nieuwe veerdienstconcessie. Naarmate dit traject concreter wordt nemen die zorgen eigenlijk alleen maar toe. Waar het in de kern om gaat is dat de leden het gevoel hebben dat het ministerie als opdrachtgever zich onvoldoende realiseert hoe belangrijk de veerverbinding is voor de eilanden. Als straks de concessie wordt gegund aan een partij dan heeft deze partij voor de duur van de concessie het alleenrecht om de veerdienst te verzorgen en daarmee de levensader te verzorgen voor de eilanden. Daaraan kleven voor de eilanders te grote risico's. De continuïteit, de tarieven, de bedieningstijden en de kwaliteit van de veerdienst zijn werkelijk van levensbelang voor de eilanden. Ze willen daarop meer invloed kunnen hebben, ongeacht wie de veerdienst uitvoert en of dat via een aanbesteding is geregeld of op een andere wijze is georganiseerd.

De eilanders zijn voor hun verbinding met het vaste land, en ook voor hun economie en leefbaarheid, volledig afhankelijk van de veerdienst. Er is geen alternatief voor dit vervoer. Dat creëert zorgen en is een voedingsbodem voor wantrouwen en spanningen. Er is behoefte aan meer zekerheid en transparantie. Mensen willen graag kunnen doorzien waarom bepaalde keuzes gemaakt zijn in de uitvoering, of wat de werkelijke grondslag is voor de tarieven (er is geen concurrentie). Een oplossing zou kunnen zijn om de reizigers en de eilanders meer invloed te geven op de uitvoering van de veerdienst dan nu het geval is. Ook blijft het vreemd dat het vervoer naar de eilanden niet onder openbaar vervoer wordt gerekend.

Onderstaand treft u puntsgewijs de opmerkingen die het CWO heeft op de conceptversie van de NvU.

- o Een betrouwbare veerdienst voor alle doelgroepen, dus gehandicapten, ouderen, eilandbewoners, forensen, scholieren, toeristen etc. Waarbij er een vervoersgarantie is voor de eilanders voor noodzakelijk vervoer.
- o 4.3.1 "Daarmee dient de toekomstige rederij goed te borgen dat zij minimaal voldoet aan de voorgeschreven (EU)-regelgeving inzake sociale veiligheid en toegankelijkheid". Het CWO wijst graag nog op het bestuursakkoord toegankelijkheid. Bij het openbaar vervoer per trein is er de mogelijkheid om assistentieverlening op de perrons te regelen. Dat zou bij de veerdiensten ook mogelijk moeten zijn. De fysieke toegankelijkheid van de schepen en de walvoorzieningen is een belangrijk aandachtspunt. En ook de digitale toegankelijkheid van alle informatiekanaalen. Mensen met een beperking moeten in principe ongehinderd van en naar de eilanden kunnen reizen.

- Het is wenselijk dat er in zekere mate rekening wordt gehouden met de belangen van eilandbewoners om ook in het drukke toeristenseizoen de mogelijkheid te hebben om regulier met eigen vervoer via de boot te kunnen reizen zonder maanden tevoren te boeken, zoals elke Nederlander in staat is bijvoorbeeld bezoeken aan familie in andere steden te kunnen doen, theater te bezoeken, of andere sociale interacties aan te gaan waar geen vergelijkbare mogelijkheid op het eiland zelf voor beschikbaar is.
- Het kunnen varen van een robuuste dienstregeling betekent dat er rekening gehouden wordt met allerlei aspecten die daarop van invloed zijn, zoals het weer, de getijden en de toestand van de vaargeul. Het CWO adviseert daarin ook op te nemen dat er altijd een reserveschip voorhanden is voor als er een schip uitvalt. Bij de sneldienst is dat recentelijk al een paar keer misgegaan.
- Bij 2.1 De fysieke kaders, waterstanden: De veerdammen worden gerevitaliseerd en moeten straks weer vele jaren meekunnen. De veerboten zijn voor wat betreft hun dienstuitvoering erg afhankelijk van de staat van die veerdammen. Regelmatig komt het voor dat schepen niet kunnen afmeren omdat het water te hoog staat. Bij de revitalisatie van de veerdammen lijkt het alsof er wel rekening is gehouden met lage waterstanden, maar niet met hoge, waardoor de robuustheid van de dienstregeling ook onder druk komt te staan. Op Schiermonnikoog is er regelmatig uitval juist door de te hoge waterstanden.
- Voor het borgen van de bereikbaarheid van de eilanden volstaat het niet om dat goed in de concessie-uitgangspunten vast te leggen, maar ook de staat van de infrastructuur moet die bereikbaarheid kunnen garanderen. De vaarweg naar Ameland is daar bij uitstek een voorbeeld van. Binnen de looptijd van de concessie moet de vervoerder de garantie hebben dat de vaarweg voldoet aan de afspraken en moet deze zodanig zijn dat de dienstregeling kan worden uitgevoerd.
- 4.3 prettige reisbeleving. Het CWO adviseert de veiligheid van passagiers bij de ontscheping beter te borgen in de uitgangspunten. Door de inrichting van de huidige schepen van de concessie oost (Schiermonnikoog) zie je dat in de praktijk de passagiers vaak via de autobrug van boord gaan. Er wordt niet gewacht, iedereen wil zo snel mogelijk van boord. Voetgangers, fietsers en auto's zitten elkaar in de weg. Er is onvoldoende controle op de ontscheping en de veiligheid van de verschillende passagiersstromen.
- Lokale binding: Het personeel van de boten zou bij voorkeur van de eilanden moeten komen. Dat versterkt de eilander binding en daardoor zijn aspecten als medewerking en begrip beter geborgd wanneer iemand om bijzondere redenen (privéomstandigheden zoals ziekte of zorg voor naasten) plotseling een overtocht moet boeken.
- Tarieven. De hoogte van de tarieven en ook de indexering moet transparant zijn. Gebruikers/consumenten willen graag weten waarop de hoogte van het tarief gebaseerd is. In de vervoersketen zijn in de regel meerdere juridische entiteiten, BV's, betrokken zoals: de vervoerder, de eigenaar van de schepen, de uitbater van de horeca aan boord en in de terminals, de parkeervoorzieningen. Transparant moet zijn hoe het resultaat van dit geheel gerelateerd wordt aan de tarieven, zeker wanneer entiteiten feitelijk onder hetzelfde moederbedrijf vallen of op andere wijze buiten de directe rol van leverancier/afnemer ook een andere financiële relatie hebben. Ook wil de consument weten waarom de indexering van de tarieven is zoals hij is. Onvoorziene fluctuaties in brandstofprijzen mogen niet op de passagierstarieven worden afgewenteld, zoals recentelijk bijvoorbeeld met de LNG-tarieven op West.
- Levensaderfunctie. Paragraaf 5.1 staat: "[Budgetneutraal als uitgangspunt. Het huidige openbaar passagiersvervoer van en naar de Waddeneilanden wordt bekostigd](#)

vanuit de reizigersopbrengsten (passagiers en autovervoer). In de huidige concessies zijn deze opbrengsten zodanig dat er geen overheidsbijdrage nodig is". Voor de eilanders is de levensaderfunctie het uitgangspunt (ook op onrendabele tijdstippen) en niet de budgetneutraliteit. Ook de sneldienst is van levensbelang voor deze levensaderfunctie.

- Bij de reizigersopbrengsten is autovervoer een belangrijke pijler, maar daarvan is onzeker hoe dat zich ontwikkelt. Ameland zegt te streven naar een autoreductie van 35%. Hoe reëel dat is en op welke termijn dat wordt doorgevoerd is niet duidelijk. Het CWO adviseert budgetneutraliteit niet als uitgangspunt te nemen. Het uitgangspunt moet zijn een betrouwbare en betaalbare verbinding van en naar de eilanden. Als dat budgetneutraal kan is dat mooi, maar anders zal het Rijk moeten bijspringen, zoals dat ook in het openbaar vervoer gebeurt. Vanuit het perspectief van de reizigers is het volslagen onlogisch waarom de veerdiensten naar de Waddeneilanden geen openbaar vervoer zijn. Alle delen van Nederland zijn met het openbaar vervoer te bereiken, waarom zou dat niet gelden voor de Waddeneilanden. In de WP2000 is openbaar vervoer gedefinieerd als: *Voor eenieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig.* Voeg daaraan 'schip' toe en de veerdienst is OV.
- Dienstregeling en intervallen. In de huidige dienstuitvoering zijn er over de dag te grote tijdsintervallen tussen de afvaarten, met name van de sneldienst.
- In de NvU wordt uitgegaan van 'tenminste een minimale levensaderfunctie'. Het CWO adviseert duidelijk te definiëren wat daaronder wordt verstaan.
- Vrachtvervoer kan onderdeel zijn van het verdienmodel van de vervoerder, maar het zit niet in de concessie. Het CWO vindt dat het vrachtvervoer niet mag conflicteren met het personenvervoer en dat het personenvervoer voorrang moet hebben wanneer de vervoerder ook vracht toelaat op de schepen. Op Schiermonnikoog hanteert men venstertijden voor vrachtvervoer wat extra druk legt op specifieke afvaarten. Of dat ook op de andere eilanden zal worden ingevoerd is onduidelijk, maar het combineren van personenvervoer en vracht stelt andere eisen aan de schepen en de vaargeuldimensies. Waar in de NvU wordt gesproken over de mogelijkheid dat er in principe ook andere aanbieders voor vrachtvervoer kunnen zijn, is dat in de praktijk een onmogelijkheid gezien de dimensies van de vaarweg en havens (in elk geval voor de dienst naar Ameland). Daarom ziet het CWO graag dat er duidelijker wordt opgenomen hoe het vrachtvervoer georganiseerd moet worden, indien van toepassing, in combinatie met het personenvervoer. Er moeten goede afspraken worden gemaakt over het vervoeren van vracht.

Met vriendelijke groet, namens de leden van het Consumentenplatform Waddenveren Oost,



Willem A. Roos, voorzitter