

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

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

**Plaat en datum:** Leeuwarden, 24 mei 2024  
**Onderwerp:** Reactie op concept-NvU  
**Kenmerk:** CWW 01-24

Beste mevrouw Hendrickx,

Met deze brief reageert het CWW op de concept-Nota van Uitgangspunten voor de Friese Waddenveren.

De leden van het Consumentenplatform Waddenveren West (CWW) Terschelling en Vlieland hebben zich beraden over de concept-Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de Friese Waddenveren. Daarbij staat de leefbaarheid voor de eilandbevolking voorop. De indruk van de eilanders is dat de NvU te algemeen en te theoretisch is. Hoewel de veerdienst in de NvU als levensader wordt benoemd voor de eilandbewoners, heeft het woord in het document absoluut niet de lading die de veerdienst voor de eilander leefbaarheid in werkelijkheid heeft. Dit heeft geleid tot grote verontrusting bij zowel gemeentes Terschelling en Vlieland, de eilanders en de consumentenorganisaties. Denk daarbij niet alleen aan de eilander economie en werkgelegenheid, maar ook aan de veiligheid, de gezondheidszorg, onderwijs, mobiliteit en voorzieningen. Eilanders hebben geen alternatief voor hun vervoer van en naar het vasteland. Ook moet alles wat je op de eilanden ziet en proeft met de veerdienst naar het eiland gebracht worden. De consumentenorganisaties vinden dat in de NvU het eilanderbelang te weinig aandacht heeft. Hoewel we begrijpen dat het Programma van Eisen (PvE) gedetailleerder zal zijn, willen wij hierbij onze verontrusting uiten over het gebrek aan inleving van de concessieverlener in de NvU, ten behoeve van de eilander -captive- reizigers.

Op pagina 17 van de NvU staan de 4 Hoofddoelen Concessies Friese Waddenveren vanaf 2029 vermeld. CWW Terschelling en Vlieland is van mening dat het allerbelangrijkste Hoofddoel ontbreekt. **De leefbaarheid op de eilanden.** Dit moet hoofddoel nummer 1 zijn. Waarbij we de volgende punten willen vermelden, in volgorde van prioriteit.

1. Levensaderfunctie. Voor de eilanders is de levensaderfunctie van de veerdienst (en ook de sneldienst) het uitgangspunt (ook op onrendabele tijdstippen) en niet de budgetneutraliteit, zoals dat in paragraaf 5.1 wordt gesteld. De eilander bevolking is volledig afhankelijk van de veerdienst, alles hangt daarvan af, de eilander economie, werkgelegenheid, gezondheidszorg, onderwijs, veiligheid, mobiliteit en de voorzieningen. Noodzakelijke, lees voor de leefbaarheid en de levensaderfunctie van de eilanden onrendabele overtochten, moeten in de concessie voor kunnen komen, waarbij voor de kosten hiervan een bijdrage van de overheid verwacht mag worden conform het Openbaar Vervoer. Het in de concept-NvU genoemde uitgangspunt '*budgetneutraliteit*' is dus wat ons betreft niet vanzelfsprekend wanneer daardoor de leefbaarheid op de eilanden in gevaar komt en/of de levensaderfunctie daardoor bedreigd wordt. Verder staat bij de hoofddoelen in figuur 1 '*minimale levensaderfunctie*'. Wat daaronder wordt verstaan is niet erg concreet.
2. Daaruit voortvloeiend, ook het onderhoud aan de infrastructuur moet gegarandeerd zijn, de vaargeulen, bruggen en de walvoorzieningen. Ook deze aspecten maken deel uit van de levensader.
3. Lokale binding. Het personeel van de boten zou bij voorkeur van de eilanden moeten komen. Dat versterkt de eilander binding en betrokkenheid van de rederij. Daardoor zijn aspecten als medewerking en begrip beter geborgd wanneer iemand om bijzondere redenen plotseling een overtocht moet boeken (privéomstandigheden zoals ziekte of zorg voor naasten, calamiteiteninzet, vervoer van sporters, of voor het onverwacht vervoeren van bijvoorbeeld een ziek paard, of van landbouwbenodigdheden).
4. Niet alleen de vertrektijd van de veerdienst moet worden gedefinieerd, maar ook de aankomsttijd.
5. In de huidige concessie zijn er prestatieafspraken gekoppeld aan de score van de OV-klantbarometer. Er moeten ook prestatieafspraken worden gekoppeld aan de score van een aparte eilander barometer naast dit klanttevredenheidsonderzoek.
6. Méér aandacht voor de uitgangspunten voor de eilanders. Zoals eilander regelingen en verworvenheden: de eilanderpas, de scholierenkaart, de 35 vrije plaatsen op de veerboot, de familiepas etc. en de prestatieafspraken.
7. We adviseren het interinsulaire vervoer wel op te nemen in de concessie. Dit biedt betere garanties voor de leefbaarheid, met name op Vlieland. Om aan de juridische definitie te voldoen kan hiervoor een schip worden ingezet met een capaciteit van meer dan 12 personen. Ook de (driehoeks-) afvaart van en naar Harlingen is een interinsulaire verbinding en zou deel moeten uitmaken van de concessie, gezien de steeds intensievere samenwerking van de eilander gemeentes, scholen en bedrijven.
8. Paragraaf 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 CWW wijst graag nog op het bestuursakkoord toegankelijkheid en het VN-verdrag, en adviseert in de NvU en straks in het Programma van Eisen van de concessie voldoende aandacht te geven aan alle toegankelijkheidsaspecten die relevant zijn voor mensen met een beperking.
9. Het vrachtvervoer moet geborgd zijn/blijven. Dankzij de veerdienst is er nu 7 dagen per week verse aanvoer mogelijk. Indien vrachtvervoer met de veerdienst vervalft en volledig overgenomen wordt door de vrije markt, is het niet vanzelfsprekend dat een ondernemer bereid is om alle 7 dagen per week vracht te vervoeren naar de eilanden.

10. Inspraakmogelijkheden voor de eilanden. In de huidige concessie zijn er drie overlegorganen, waarvan twee met de bevoegdheid 'comply of explain'. De RvA vertegenwoordigt alle georganiseerde bevolkingsgroepen en heeft mandaat. Indien de RvA niet in de concessie wordt opgenomen, dan zou het CWW zwaarder opgezet moeten worden, met een bredere vertegenwoordiging en meer mandaat. Verder moet er een vertegenwoordiging in de Raad van Commissarissen komen, bijvoorbeeld, door voorzitter van de RvA. Onderstaand een overzicht van de inspraakorganen in de huidige concessie. Voor de nieuwe concessie moet de inspraak opnieuw worden vormgegeven.

*Raad van Advies (RvA), georganiseerd per route (H-V, H-T).*  
Bestaat niet op 'Oost', want ontstaan na private overeenkomst met Rederij Doeksen, EVT, Rijk, Gemeentes.  
Onafhankelijke voorzitter  
'Comply or Explain' adviesrecht

*Klantenpanel, georganiseerd per route.*  
Rederij voorzitter, bestaan vastgelegd in de concessie.  
Adviesrecht.

*Consumentenplatform Waddenveren West (CWW),*  
georganiseerd per concessiehouder (V+T samen), 2 vertegenwoordigers per eiland (eventueel reserveleden) voorgedragen door de eilandgemeenten en leden vanuit Rocov Fryslân.  
Bestaan vastgelegd in de concessie, conform WP2000.  
Regionaal Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Rocov) vervult voorzittersfunctie.  
'Comply or Explain' adviesrecht.

11. De Nederlandse taal dient de voertaal te zijn naar de reizigers, maar ook in de overleggen en adviesaanvragen die de directie van de rederij heeft met de diverse inspraakorganen.
12. Duurzaamheid is wenselijk, maar onderschikt aan de eilander belangen en de betaalbaarheid.

Graag zien we dat deze punten in de NvU worden geborgd.

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



Willem A. Roos, voorzitter