

Zienswijze Nota van
Uitgangspunten

Concessies Friese Waddenveren



ROVER

Reizigersvereniging Rover

28-5-2024

Amersfoort, 27 mei 2024

Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, directie Participatie
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Betreft: Zienswijze Friese Waddenveren

Geachte heer/mevrouw,

Reizigersvereniging Rover is dé stem van de reiziger. Wij willen duurzame gedeelde mobiliteit voor iedereen. Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid onze zienswijze te geven op de concept Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessies voor de Friese veerdiensten (hierna: concept-NvU).

Hoofdlijn

U vraagt wat wij het belangrijkste vinden bij een overtocht met de Waddenveren. Rover beantwoordt deze vraag graag en maakt daarbij gebruik van enquêtes, visies, klachten en signalen van reizigers. De betaalbaarheid van de overtochten staat bij reizigers met stip op de eerste plek. Reizigers klagen over de huidige hoge tarieven terwijl de veerdiensten een levensader functie vervullen. De tarieven zijn ook hoog in vergelijking met ander openbaar vervoer en in vergelijking met bijvoorbeeld de veerdienst naar Texel. Wij vinden dit een belangrijk signaal en zijn dan ook van mening dat de betaalbaarheid in de nieuwe concessieperiode moet verbeteren.

Andere onderwerpen die verbetering behoeven zijn de gebrekkige aansluitingen op het overige openbaar vervoer op het vasteland, de beperkte capaciteit van de sneldiensten, de dienstregeling (met name het aanbod in de avonduren) en de kosten en kwaliteit van de parkeervoorzieningen op het vasteland.

U vraagt of wij ons kunnen vinden in de door u geformuleerde uitgangspunten, of wij hier nog punten aan toe te voegen hebben en of er zaken zijn die wij alvast willen meegeven voor het Programma van Eisen. Wij herkennen ons in de vier genoemde speerpunten: betaalbaar vervoer, prettige reisbeleving, toekomstbestendig vervoer en betrouwbaar, frequent en structureel vervoer. Wel moeten binnen deze speerpunten enkele uitgangspunten in onze ogen verder aangescherpt worden en hangt veel af van de uitwerking in het Programma van Eisen. Op enkele thema's stellen wij ook aanvullende uitgangspunten voor.

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

1. Relevante kaders

a. MIRT-verkenning Holwert: vaargeulen en vaargeuldimensies

Er loopt een MIRT-verkenning naar het eventueel verplaatsen van de veerdam voor de veerdienst naar Ameland van Holwert naar Ferwert (paragraaf 2.1.2 concept NvU). De keuze daarvoor is sterk bepalend voor de businesscase van de Waddenveren-Oost, maar ook voor het aangeboden product voor de reiziger. Zo kan de locatiekeuze van impact zijn op het type aan te schaffen veerboten. Iets vergelijkbaars geldt voor de te kiezen vaargeuldimensies.

Gegeven de doorlooptijd van de MIRT-verkenning, inclusief juridische procedures, de daaropvolgende planning- en studiefase en de realisatiefase voor een eventuele nieuwe veerдам is het onwaarschijnlijk dat er per april 2029, de beoogde startdatum van de nieuwe concessies, een nieuwe veerдам in gebruik zal zijn. Wij vragen ons daarom af of het gezien deze onzekerheid verstandig is om nu een langdurige concessie uit te schrijven voor Waddenveren-Oost. In andere OV-concessies wordt er in situaties dat een substantiële wijziging van de infrastructuur wordt voorzien vaak gewerkt met korte overbruggingsconcessies. Dit zou ook hier een mogelijke oplossing kunnen zijn, maar u gaat niet op deze mogelijkheid in.

U geeft aan dat het voor de hand ligt dat de concessie geen vaste vertrek- of aankomstlocatie aan het vasteland voorschrijft en dat aanbieders in de openbare aanbesteding plannen ontwikkelen die zowel geschikt zijn voor locatie Holwert als locatie Ferwert. Ook voor de dimensies van de vaargeulen denkt u aan een flexibele opzet. U overweegt aanbieders te vragen om plannen te ontwikkelen voor zowel een 100% als een 80% vaargeul.

U maakt niet duidelijk welke (mogelijke) gevolgen een keuze voor maximale flexibiliteit van de locatie van de veerhaven en de vaargeuldimensie heeft voor de reiziger. Maximale flexibiliteit zou kunnen betekenen dat de aan te schaffen boten minder capaciteit en/of minder aantrekkelijke vaareigenschappen hebben teneinde te kunnen varen op beide locaties en met alle vaargeuldimensies. Het resultaat kan hierdoor voor de reiziger suboptimaal zijn. Ook is het denkbaar dat de nieuwe concessie investeringen vraagt van de nieuwe exploitant in Holwert wat desinvesteringen zullen zijn als vervolgens na een korte periode wordt verhuisd naar Ferwert. Bovendien is flexibiliteit voor de exploitant een risico dat ingeprijsd zal moeten worden en dus effect heeft op óf de dienstverlening aan reizigers óf de ticketprijzen.

Advies: *Wij geven in overweging voor Waddenveren-Oost te werken met een tijdelijke concessie voor een zo beperkt mogelijke termijn zodat eerst de MIRT-verkenning kan worden afgerond. In deze tijdelijke concessie zou gevaren kunnen worden met de huidige schepen.*

Advies: *Wij vragen u in voorbereiding op het Programma van Eisen duidelijk inzicht te geven in de (potentiële) gevolgen voor de businesscase en/of het vervoersaanbod voor de reiziger van flexibele bepalingen in het Programma van Eisen ten aanzien van de locatie van de haven voor de veerdienst naar Ameland en van de vaargeuldimensies. De derde optie voor de vaargeuldimensies, namelijk om te “varen op tijd”, is vanuit reizigersperspectief geen optie omdat dit de dienstregeling onvoorspelbaar maakt en aansluitingen op de bus lastig te realiseren zijn. Reizigers willen juist “varen op tijd”.*

b. Overige productiemiddelen

U streeft ernaar de afspraken over de productiemiddelen waar mogelijk te versimpelen. Ook wilt u taken beleggen bij de meest geschikte partij en waar nodig de eigendomssituatie daarop aanpassen. Tenslotte wilt u ten aanzien van de productiemiddelen in de aanbesteding een gelijk speelveld borgen. Wij onderschrijven deze uitgangspunten. Onduidelijk is of u specifiek ook beoogt dat de terminalgebouwen, welke nu in economisch eigendom zijn van de exploitanten van de veerdiensten, in eigendom komen van de staat (paragraaf 2.1.3 concept-NvU). Als u dit niet beoogt is op dit moment onduidelijk hoe u in de aanbesteding een gelijk speelveld wilt borgen tussen de huidige exploitanten die ook eigenaar zijn van de terminalgebouwen en eventuele nieuwkomers.

Advies: Wij adviseren in het Programma van Eisen een gelijk speelveld te borgen ten aanzien van het eigendom van de terminalgebouwen.

Wij constateren dat er nog onduidelijkheid is over de huur- en/of pacht prijs van productiemiddelen die in eigendom zijn van de staat. U stelt dat de verwachting is dat de kosten voor deze huur- en pacht overeenkomsten in de toekomst omhoog zullen gaan. U geeft echter niet aan waar deze verwachting op is gebaseerd en wat uw beleid in deze is.

Advies: Wij adviseren voor huur- en pacht overeenkomsten uit te gaan van zo laag mogelijke huur- en pacht prijzen teneinde de veerverbindingen met de Waddeneilanden betaalbaar te kunnen houden voor de reiziger.

In het Programma van Eisen zal per verbinding een gedetailleerde beschrijving komen van de beschikbare productiemiddelen. De kwaliteit van de terminalgebouwen en aanleginrichtingen is van invloed op de reisbeleving en de efficiëntie van de uitvoering van de veerdiensten. Het is onduidelijk welke ambities u op dit vlak heeft. Indien u van mening bent dat dit geen onderdeel is van de vervoerconcessie dan vragen wij u hoe u dan wel hierop stuurt analoog aan de stationsagenda die u heeft voor het spoor en de investeringen die provincies doen in busknooppunten. Wij merken op dat reizigers verschillende mogelijkheden zien om deze productiemiddelen te verbeteren zodat de kwaliteit van de reis verbeterd. Zo wordt aandacht gevraagd voor grotere overdekte wachtruimtes (Ameland, Holwerd, Vlieland), voor het beperken van de afstand tussen de terminal en de boot voor reizigers met een lichamelijke beperking en voor de toegankelijkheid van deze route (hellingen en smalle doorgangen). Ook vragen reizigers om meer beschutting tijdens het lopen van de wachtruimte naar het schip.

Advies: 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.

2. Hoofdkeuzes inrichting concessies

a. Aantal concessies

U heeft de voorkeur voor twee concessies om zo een balans te vinden tussen enerzijds rendabiliteit en schaalvoordelen en anderzijds lokale kennis en binding (paragraaf 3.2.3 concept-NvU). U sluit daarmee aan op de huidige situatie.

Advies: Wij onderschrijven de voorkeur voor twee concessies (Waddenveren-West en Waddenveren-Oost). Wij merken daarbij op dat het bij twee concessies makkelijker is voor één van beide concessies gebruik te maken van een tijdelijke overbruggingsconcessie (zie paragraaf 1 onder a).

b. Looptijd en startdatum concessie

Uitgangspunt voor de volgende concessies is een looptijd van 15 jaar vanaf april 2029 (paragraaf 3.3 concept-NvU). Gelet op de relatief drukke voorjaars- en zomerperiode overweegt u in overleg met de huidige concessiehouders de nieuwe concessies eerder in te laten gaan (bijvoorbeeld van januari 2029 tot januari 2044). Wij vinden het verstandig om geen grote wijzigingen bij de start of midden in de drukste periode van het jaar te doen en steunen daarom uw voornemen om de concessie niet in te laten gaan in april.

Ook voor de introductie van nieuwe veerboten is het wenselijk dit niet tijdens of bij de start van het toeristenseizoen te doen. Hierbij is het van belang rekening te houden met onverwachts langere levertermijnen en eventuele technische problemen tijdens de introductiefase. Ook is het wenselijk om voor wijziging van de dienstregeling zo veel mogelijk aan te sluiten op de wijzigingsdata van het overige openbaar vervoer.

Advies: *Wij adviseren de concessiewisseling en de eventuele wisseling van veerboten buiten het toeristenseizoen te doen en beide wisselingen niet tegelijkertijd te doen. Voorkeur heeft het de huidige boten na de beoogde introductiedatum van nieuwe schepen nog een tijd beschikbaar te houden als back-up. Wij adviseren voor de wijziging van de dienstregeling aan te sluiten bij de wijzigingsdata van het overige openbaar vervoer.*

c. Interinsulair vervoer

U stelt dat het kleinschalig vervoer tussen Vlieland en Terschelling (de zogenaamde scholierenboot) niet onder de concessie kan vallen omdat het kleinschalig vervoer betreft waar geen passagiersschepen of veerboten voor worden ingezet (paragraaf 3.4.3 concept-NvU). Betrokken partijen hebben hier wel op aangedrongen om zo de toekomst van deze dienst veilig te stellen. Wij zien ook graag dat de toekomst van dit initiatief wordt geborgd. Maatwerk is nodig om vervoerarmoede op de eilanden te voorkomen.

Het klopt dat de huidige concessies betrekking hebben op passagiersschepen en veerboten en dat dit volgens de juridische definitie schepen zijn die meer dan 12 passagiers kunnen vervoeren. Wij merken op dat het een keuze is om de concessies alleen betrekking te laten hebben op passagiersschepen of veerboten. Het Binnenvaartbesluit kent namelijk ook veerponten en voor deze vaartuigen geldt niet het minimum van 12 passagiers. Wij zien geen reden waarom de nieuwe concessie niet ook van toepassing zou kunnen worden verklaard voor interinsulair vervoer middels een veerpont voor minder dan 12 passagiers. Hiervoor is het alleen nodig om veerponten toe te voegen aan artikel 7a van het Besluit Personenvervoer. Een andere mogelijkheid zou zijn om de definitie van veerboot aan te passen in het Binnenvaartbesluit. Aandachtspunt is in beide gevallen wel dat het huidige commerciële watertaxivervoer over de Waddenzee mogelijk blijft en niet onder de reikwijdte van de concessie komt te vallen en dat er geen ongelijk speelveld ontstaat.

U geeft aan dat gemeenten, scholen en ondernemersverenigingen nu meebetalen aan het interinsulaire vervoer. Dit past bij het concept publieke mobiliteit waarbij overheden samenwerken om in de haarvaten van het netwerk bereikbaarheid te kunnen garanderen. Tegelijkertijd zou het onderbrengen in de concessie dit vervoer wel meer toekomstvast kunnen maken. Het interinsulaire vervoer zou dan (deels) kunnen worden bekostigd uit het vervoer vanaf de vaste wal naar de waddeneilanden. Hierdoor kan de bijdrage van derden mogelijk omlaag. Derden kunnen dan nog steeds bijdragen aan de onrendabele top. Het interinsulaire vervoer zou in dat geval kunnen kwalificeren als meerwerk met een vooraf vastgestelde bijdrage.

U stelt dat de huidige gebruikers en financiers van de interinsulaire dienst deze vervoerdienst net als nu los van de nieuwe concessie bij vervoerders kunnen inkopen. Daarmee blijven de huidige gebruikers en financiers wel in sterke mate afhankelijk van de medewerking van deze vervoerders. U zou hiervoor op zijn minst kaders moeten stellen net zoals u heeft gedaan voor meerwerk in de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet.

Wij zien ook ruimte voor uitbreiding van het interinsulaire vervoer onder de concessie. De huidige scholierenboot (waddentaxi Zeehond) vaart alleen op maandag t/m vrijdag. Op dinsdag t/m donderdag vaart in het seizoen daarnaast een sneldienst. In het weekend is er echter geen vervoer tussen deze twee eilanden. Er is echter wel een vervoerbehoefte. Toeristen willen dan eilandhoppen en juist in het weekend zijn ook de wisseldagen van vakantieverblijven. Ook tussen de andere eilanden is mogelijk voldoende vervoervraag voor het bieden van interinsulair vervoer in het zomerseizoen. Dit kan worden geboden door commerciële watertaxi's maar het is niet vanzelfsprekend dat dit van de grond komt.

Advies: Wij adviseren het interinsulaire vervoer tussen Vlieland en Terschelling op te nemen in de concessie Waddenveren-West en dit uit te breiden zodat er in ieder geval in het zomerseizoen ook afvaarten zijn in het weekend tussen deze twee eilanden. Wij adviseren hiervoor in kaart te brengen of dit mogelijk is door aanpassing van het Besluit Personenvervoer 2000 en/of het Binnenvaartbesluit en/of de kaders van de concessie zelf. Wij adviseren hierbij vanuit de gedachte van publieke mobiliteit afspraken te maken over een structurele bijdrage aan de onrendabele top van dit vervoer door andere partijen waaronder de gemeente en de rest van de onrendabele top te bekostigen uit de opbrengsten van de overige veerdiensten uit de concessie. Indien u dit advies niet overneemt adviseren wij u op zijn minst kaders op te stellen voor het bepalen van de hoogte van het inkooptarief voor vervoerdiensten die als meerwerk worden ingekocht.

Advies: Wij adviseren te verkennen of er in het zomerseizoen ook voldoende vervoervraag is voor interinsulair vervoer binnen de concessie tussen de andere eilanden voor zover dat niet wordt geboden door de commerciële watertaxi's.

d. Nachtervoer

Het waarborgen van 24 uur per dag bereikbaarheid is van vitaal belang voor de eilanden, vooral voor noodgevallen. U stelt dat er diverse watertaxi-ondernemers zijn die hier op inspelen (paragraaf 3.4.4 concept-NvU), ziet geen mogelijkheden om watertaxi's te laten kwalificeren als OV en ziet ook nadelen van een alleenrecht op het watertaxi vervoer. Hoewel wij deze argumenten begrijpen constateren wij dat op dit moment voor Ameland in de nacht door commerciële partijen echter geen mogelijkheid aangeboden voor minder acute gevallen.

Advies: Wij adviseren u te onderzoeken op welke wijze de 24/7 bereikbaarheid van de eilanden kan worden geborgd.

3. Speerpunten concessies

a. Betrouwbaar, frequent en structureel

Met name reizigers voor de veerdienst naar Ameland geven aan dat de capaciteit momenteel regelmatig tekort schiet. Dit betreft voornamelijk de sneldienst. De veerdienst in de ochtendspits (vertrek 7:30 vanaf het eiland) zit standaard vol. Omdat een extra snelboot inleggen lastig is rond dit tijdstip omdat dan een extra boot aangeschaft zou moeten worden is het wenselijk dat bij aanschaf van schepen voor de nieuwe concessieperiode de capaciteit per boot voor de sneldienst toeneemt. Dit is van belang om voldoende capaciteit beschikbaar te hebben om schoolkinderen en forenzen te kunnen vervoeren.

Advies: Wij adviseren bij de aanschaf van nieuwe schepen voor de sneldiensten uit te gaan van een hogere capaciteit zitplaatsen zodat alle reizigers die meewillen ook meekunnen op deze diensten.

Voor de veerdienst naar Terschelling merken reizigers op dat bij het volboeken van schepen ook de buitenzitplekken worden meegerekend. Als het dan vervolgens regent hebben niet alle reizigers een zitplaats. Zij moeten dan op de grond in de gangpaden zitten. De reis verloopt in deze gevallen niet comfortabel.

Advies: *Reken bij het bepalen van de minimum aantal aan te bieden zitplaatsen door de concessiehouder de buitenzitplaatsen niet mee.*

Wij onderschrijven het belang van een betrouwbare en frequente dienstregeling. Uit het oogpunt van duurzaamheid zal bij het bepalen van de minimale dienstregeling voor afvaarten die nu een zeer lage bezettingsgraad hebben kritisch gekeken worden of het voor een minimale levensaderfunctie nodig is deze afvaart in de toekomstige dienstregeling op te nemen (paragraaf 4.1.2 concept NvU). Wij maken ons zorgen over dit voornemen. Het aantal afvaarten van en naar de eilanden is immers al beperkt. Bovendien zijn de huidige concessies min of meer kostendekkend. Wij zien dan ook geen reden voor het beperken van het aantal afvaarten. Wij hebben in onze enquête reizigers van en naar de Friese Waddeneilanden hun mening hierover gevraagd. Een ruime meerderheid vindt een lagere frequentie geen goed idee. Sowieso moet het ook in de wintermaanden mogelijk zijn om een dagje eiland te doen. Dat betekent voor koffietijd op een van de eilanden kunnen arriveren en na het avondeten nog terug moeten kunnen.

Advies: *Wij adviseren negatief op het beperken van het aantal afvaarten dat minimaal moet worden aangeboden. Wij adviseren de huidige dienstregeling te beschouwen als de minimale dienstregeling die tenminste moet worden geboden en de dienstregeling zo in te richten dat ook in de wintermaanden een "dagje eiland" mogelijk is.*

Reizigers vragen ook om meer verbindingen, met name extra sneldiensten in de avonduren. Momenteel vertrekt de laatste sneldienst vanaf Ameland om 18:45 uur en vanaf Schiermonnikoog om 20:15 uur. De laatste veerdienst vanaf Terschelling vertrekt om 17:35 uur en vanaf Vlieland om 16:50 uur. Zeker in het zomerseizoen en het weekend is er volgens reizigers voldoende vervoervraag voor latere verbindingen met name vanaf Terschelling en Ameland. Omgekeerd hebben bewoners van de eilanden ook behoefte aan latere verbindingen naar de eilanden. Zo vertrekt de laatste sneldienst naar Terschelling nu al om 17.35 uur. Hierdoor is familiebezoek voor bewoners waarbij in 1 dag op en neer wordt gereisd vrijwel onmogelijk. Ook de afstemming tussen vroegste en laatste verbindingen vraagt aandacht. In de winter is er een sneldienst om 9:25 uur vanaf Terschelling. Forenzen die met deze boot reizen kunnen om 17:35 uur terug. In de zomer vaart er echter een sneldienst om 7:05 en 10:45 uur, maar niet om 9:25 uur. Hierdoor hebben forenzen noodgedwongen een lange werkdag.

Advies: *Onderzoek uitbreiding van het aantal sneldiensten, met name in de avonduren (in ieder geval in de zomer en weekenden later vertrekken vanaf de eilanden en het hele jaar rond op werkdagen aanmerkelijk later kunnen terugreizen naar de eilanden). Streef voor de sneldiensten naar een stabiel bedieningspatroon het hele jaar door met dezelfde vertrektijden.*

U geeft als uitgangspunt dat reizigers moeten kunnen reserveren (paragraaf 4.1.1 concept-NvU), zowel op de reguliere dienst als op de sneldienst. De mogelijkheid om een plaats te reserveren wordt door reizigers gewaardeerd voor het vervoer van voertuigen. Voor bewoners is het wel van belang dat ze altijd met de auto mee kunnen. Dit is nu niet altijd mogelijk omdat alle plekken al gereserveerd zijn.

Over de recente invoering van een reserveringsplicht voor voetgangers en reizigers met een fiets op de veerdiensten naar Ameland en Schiermonnikoog hebben wij echter veel klachten ontvangen. Voor een buslijn hoeft ook niet gereserveerd te worden. Een reserveringsplicht is een onnodige drempel voor reizigers en leidt er toe dat de concessiehouder de vervoercapaciteit op zo'n manier gaat optimaliseren dat niet meer vanzelfsprekend alle reizigers mee kunnen op de afvaart van voorkeur. Dit past niet bij de levensader functie van de veerdiensten zeker gezien de relatief lage frequentie. Een reserveringsplicht is daarmee ook strijdig met het uitgangspunt van een frequente dienstregeling.

Advies: *Stel expliciet vast dat er geen sprake zal zijn van een reserveringsplicht voor voetgangers en reizigers met een fiets en dat er bij een eventuele vrijwillige reservering geen sprake mag zijn van een prijsvoordeel ten opzichte van reizigers die niet reserveren. Bepaal dat de vervoercapaciteit dusdanig moet zijn dat voetgangers en fietsers na aankomst in de haven altijd mee kunnen met de eerstvolgende veerdienst (zowel regulier als sneldienst), ook zonder reservering. Om voor auto's van bewoners voldoende plaats te behouden kan er een aantal plekken vrijgehouden worden die al naar gelang de vertrekdatum dichterbij komt, meer vrijgegeven kunnen worden.*

In de huidige concessies wordt vertraging en de gemiddelde uitval over beide verbindingen samen berekend. Onder de volgende concessies wordt vertraging en uitval (ook) berekend per verbinding. Dit vinden wij een goede verbetering. Van belang is ook dat de op te stellen prestatie indicatoren (KPI's) hiervoor een voldoende prikkel bevatten tot verbetering van de prestaties.

Advies: *Wij adviseren positief op het stellen van prestatie indicatoren per verbinding. Om te zorgen dat deze indicatoren bijdragen aan een goed product voor de reiziger adviseren wij de te behalen waarden van deze prestatie indicatoren onafhankelijk te laten toetsen.*

Voor uitval of vertraging die optreedt door uitzonderlijke condities, kan de concessiehouder net als in de huidige concessies een beroep doen op overmacht. De uitgevallen of vertraagde afvaart telt dan niet mee bij de bepaling of de concessiehouder aan de normen voor uitval en punctualiteit voldoet.

Wij onderschrijven de mogelijkheid om rekening te houden met overmacht en om uitval los van vertraging te meten. Zowel deze procedure als de procedure voor het beoordelen van overdrachtsmeldingen zal in het PvE nader worden beschreven en waar nodig verder worden verbeterd. Wij achten deze verbetering van groot belang. U stelt immers nu dat een overmachtsmelding betrekking kan hebben op de aankomsttijd van de voorafgaande afvaart. Hiermee is er al snel een situatie die volgens deze definitie kwalificeert als overmacht. In onze ogen kan vertraging van een schip echter alleen als overmacht kwalificeren als het buiten de schuld van de exploitant ligt. Zo kwalificeert een trein onder de hoofdrailnetconcessie ook als "te laat" als deze het station niet kan binnenrijden omdat het perron nog bezet is door een vorige trein. Ook is een trein "te laat" als deze te laat vertrekt vanaf het keerpunt omdat hij op de heenreis ook vertraging had. In beide situaties is geen sprake van overmacht.

Het mag ook niet zo zijn dat de staat van de vaargeul zorgt voor uitval van schepen, er moet van uitgegaan kunnen worden van een vaargeul die te allen tijde op diepte en breedte is zoals afgesproken. Dit is dan ook geen overmacht.

Advies: *Wij adviseren bij overmacht uit te gaan van een enge definitie. Vervolgvertragingen mogen sowieso niet kwalificeren als overmacht en er dienen duidelijke afspraken te zijn over het te allen tijde op diepte en breedte houden van de vaargeul.*

De Europese verordening 1177/201038 stelt regels vast inzake de rechten van scheepspassagiers. In de concessie zal verwezen worden naar deze verordening, maar de rechten zullen niet ook worden opgenomen in de concessie. U lijkt hiermee aan te geven dat u voor reizigersrechten geen hogere ambities wilt stellen dan de Europese minimumnormen, maar onderbouwt dit verder niet. Wij wijzen er op dat in de concessie voor het vervoer over het hoofdrailnet verschillende van deze rechten wel geregeld zijn en verdergaand dan de rechten die er gelden volgens de Europese regels. Zo wordt op het spoor voor binnenlands reizigersvervoer reeds een vergoeding gegeven bij een vertraging vanaf 30 minuten waar dit volgens de Europese normen pas vanaf 1 uur vertraging is. Ook wijzen we u er op dat op de websites van de rederijen op dit moment geen enkele informatie is terug te vinden over de rechten van scheepspassagiers.

Advies: *Wij adviseren te verkennen voor welke reizigersrechten een aanscherping van deze rechten ten opzichte van het Europese minimum wenselijk is. Wij adviseren in ieder geval een scherpere norm te hanteren voor geld terug bij vertraging en dit reeds te verstrekken bij vertragingen vanaf 30 minuten. Wij adviseren de rederijen te verplichten reizigers op hun site te informeren over hun rechten.*

Voor een goede betrouwbaarheid is ook de afstemming met het aansluitende openbaar vervoer op het eiland en de vaste wal van belang in de dagelijkse uitvoering. De veerdienst is immers in sterke mate afhankelijk van de weersomstandigheden en het getij. Als het aansluitende openbaar vervoer meebeweegt wordt voorkomen dat reizigers die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer met name bij een kleine vertraging van de veerdienst bij aankomst aan de vaste wal een grote vertraging krijgen omdat de bus al is vertrokken. Andersom is het wenselijk dat de veerdienst wacht op buspassagiers als de bus een kleine vertraging heeft.

Advies: *Wij adviseren in de concessie verplichtingen op te nemen over de communicatie met OV-bedrijven die het vervoer op de eilanden en op de vaste wal verzorgen inclusief verplichtingen voor het overnemen van aansluitingen bij beperkte vertragingen (een zogenaamde wachttijdregeling, zie ook paragraaf 3c).*

b. Toekomstbestendig

Wij onderschrijven het belang van verduurzaming en de kansen die de nieuwe concessies daarvoor bieden. In lijn met de doelstelling van 'Fit for 55' wordt gedacht aan tenminste 55% uitstootreductie van broeikasgassen bij de start van de concessie in 2029. Halverwege de looptijd van de concessie, rond 2036-2037 zou dit tenminste 70% moeten zijn, rekening houdend met de tijd die nodig is voor de aanleg van elektrische laadinfrastructuur (paragraaf 4.2.1 concept-NvU). Dit uitgangspunt betekent dat nog tot circa 2036 met biodiesel gevaren zou kunnen worden met de huidige schepen. Een realistisch implementatietermijn voor de aanleg van de laadinfrastructuur en de bouw van scheepsmaterieel is nodig, maar wij missen onderbouwing waarom dit 7 jaar extra na de start van de concessie zou moeten zijn. Ook de resterende levensduur van de huidige schepen is hierbij van belang waarbij zowel moet worden gekeken naar het comfort voor reizigers, het toenemende risico op storingen en de economische levensduur.

In de eindrapportage “Duurzame Waddenveren” staat de optie om additionele emissiereducties aangeboden door een rederij bovenop de minimumeisen mee te nemen in de beoordeling. De concept-NvU maakt niet duidelijk of u dit van plan bent.

Advies: *Wij adviseren in het Programma van Eisen helderheid te scheppen over de realisatietermijn van de benodigde elektrische laadinfrastructuur en in te zetten op realisatie vanaf de start van de concessie of kort daarna zodat de inschrijvende rederijen een optimaal aanbod kunnen doen voor zowel de reiziger als het milieu.*

Advies: *Wij adviseren te onderbouwen vanuit reizigersperspectief en op basis van de economische levensduur tot hoe lang de bestaande schepen nog kunnen worden ingezet. Wij adviseren met het oog op duurzaamheid, betrouwbaarheid en comfort voor de reizigers de snelheid van de introductie van nieuwe duurzame schepen mee te nemen in de beoordeling van de aanbiedingen.*

U overweegt bij elektrificatie voor zowel Ameland als Schiermonnikoog te kiezen voor 1 laadinrichting aan de wal. Wij merken op dat dit niet hoeft te betekenen dat de standplaats van de schepen ook bij deze laadinrichting is. Als dit vanwege de laadduur wel noodzakelijk is dan wijzen wij dit voorstel af. Momenteel overnachten de schepen op Ameland zodat vanaf daar 's ochtends de eerste verbinding kan vertrekken. Dit is van belang voor inwoners die op Ameland wonen maar die werken op het vasteland. Het verplaatsen van de standplaats naar de overkant zou dit onmogelijk maken. Voor Schiermonnikoog geldt dat zowel de reguliere dienst als de sneldienst nu al overnachten in Lauwersoog waardoor de vroegste verbinding vanaf het eiland pas om half acht vertrekt. Ook voor Schiermonnikoog moet het mogelijk blijven dat schepen daar kunnen overnachten.

Advies: *Kies voor de veerdiensten Ameland en Schiermonnikoog alleen voor 1 laadinrichting aan de wal als het wel mogelijk blijft voor schepen op de eilanden te overnachten en zo een vroege verbinding te bieden vanaf de eilanden. Indien dit overnachten bij 1 laadinrichting niet mogelijk is adviseren wij uit te gaan van 2 laadinrichtingen.*

c. Prettige reisbeleving

Reisinformatie dient beschikbaar te zijn in het Nederlands, Engels en Duits (paragraaf 4.3.2 concept-NvU). U benoemt alleen de reisinformatie van de schepen maar ook reisinformatie over het aansluitende openbaar vervoer is van belang.

Advies: *Wij adviseren reisinformatie ook te verplichten in het Fries en ook eisen te stellen over het tonen van actuele reisinformatie over het aansluitende openbaar vervoer op de schepen en in de terminals.*

De reisbeleving wordt jaarlijks gemeten via de OV-Klantenbarometer. De concessiehouder dient minimaal een bepaalde gemiddelde score te behalen (paragraaf 4.3.2 concept-NvU). Er kan een groot verschil zijn tussen de scores van de verschillende veerdiensten, zowel per eiland als tussen reguliere veerdienst en sneldienst.

Advies: *Wij adviseren de klanttevredenheid net als de prestatie indicatoren (zie paragraaf 3a) te meten per veerdienst en niet per concessie. Bij voorkeur wordt daarbij ook onderscheid gemaakt tussen de reguliere veerdienst en de sneldienst.*

U vraagt de concessiehouder zich in te spannen voor het verbeteren van de ketenreis, bijvoorbeeld door samen met andere vervoerders plannen te ontwikkelen op het gebied van bagagevervoer en deelmobiliteit (paragraaf 4.3.3 concept-NvU). Wij vinden dit niet alleen van belang voor het verbeteren van de ketenreis. Het draagt ook bij aan de veiligheid en efficiëntie van de veerdiensten. Het is ook een middel om reizigers te stimuleren niet met hun auto naar Ameland en Terschelling te gaan.

Meerdere reizigers merken op dat het huidige proces van het inschepen en ontschepen bij de veerdienst naar Terschelling efficiënter kan. Zo moeten gewone passagiers wachten terwijl auto's al geruime tijd op het schip worden toegelaten. Ook het oprijden van auto's gaat bij deze veerdienst relatief traag. Reizigers maken een vergelijking met de veerdienst Texel waar dit proces vlotter verloopt. Bij de veerdienst naar Schiermonnikoog wordt door reizigers de tijd benoemd die nodig is voor de kaartcontrole. Uiteindelijk zal de inrichting van het in- en ontschepingsproces van invloed zijn op het klantoordeel en is het operationele uitwerking van de vervoerder. De benodigde tijd voor het in- en ontschepen is echter ook relevant voor de reistijd, met name voor reizigers die overstappen van/naar een aansluitende bus of trein. De inrichting van schepen en aanmeerinrichtingen is hierbij van grote invloed.

Momenteel wordt reizigers voor alle veerdiensten gevraagd een half uur van te voren aanwezig te zijn. Voor voetgangers en fietsers, waaronder reizigers die met het openbaar vervoer komen zou een dergelijke lange wachttijd niet nodig moeten zijn. De overstaptijd zou alleen gebaseerd moeten zijn op de loopafstanden tussen OV-halte, terminal en schip. U gaat uit van een acceptabele overstaptijd tussen bus en veerdienst van 15 minuten mede met het oog op reizigers die slecht ter been zijn. Voor het halen van de reguliere veerdienst is dit een redelijke overstaptijd. Voor de sneldienst is dit echter een onnodig lange overstaptijd. In omgekeerde richting: de overstap vanaf de veerboot op de bus is een overstaptijd van 15 minuten onnodig lang. Meerdere reizigers klagen bij de verschillende veerdiensten over de lange overstaptijden die momenteel op sommige momenten worden aangeboden. In meerdere gevallen gaat hierdoor de reistijdwinst van de sneldienst compleet verloren. In sommige gevallen is er zelfs helemaal geen aansluitende bus.

Advies: *Wij adviseren waar mogelijk de gewenste verbeteringen van de ketenreis in het Programma van Eisen nader te specificeren zodat duidelijk is welke resultaten en welke inspanningen worden verwacht van de rederij. Concreet adviseren wij reizigers te ontzorgen met een goede bagageservice en om kwaliteitseisen op te nemen over de tijd die nodig is voor kaartcontrole, inschepen en ontschepen zodat reizigers hier niet onnodig veel reistijd aan kwijt zijn en niet onnodig lang moeten wachten tot ze een plek kunnen zoeken op het schip. De verplichting om een half uur van te voren aanwezig te zijn zou voor voetgangers en fietsers waaronder ook begrepen reizigers die overstappen op het openbaar vervoer moeten vervallen.*

Advies: *Wij adviseren voor de overstaptijd van boot op bus een zo kort mogelijke overstaptijd af te spreken waarbij de bus bij een vertraging van de veerdienst gegarandeerd wacht. In omgekeerde richting is voor de overstap van de bus op de reguliere veerdienst een iets langere overstaptijd met 5 tot 10 minuten speling bovenop de looptijd acceptabel (omdat de boot lastiger kan wachten). Voor de sneldienst is een zo kort mogelijke overstaptijd wenselijk. 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. Wij adviseren voor de Waddenveren die vertrekken uit Harlingen een aansluiting op de treinen te verplichten in de concessie.*

Er wordt aansluiting gezocht bij 9292.nl en eventuele andere applicaties waar ketenreisinformatie wordt geboden en IenW vraagt aandacht voor een multimodale OV-reis (paragraaf 4.3.4 concept-NvU). Deze wensen vragen een nadere uitwerking.

Advies: *Wij adviseren de concessiehouder te verplichten reisinformatie aan te leveren via de NDOV-loketten zodat app ontwikkelaars in staat zijn ketenreisinformatie te bieden*

Advies: *Wij adviseren de concessiehouder te verplichten alle tickets beschikbaar te stellen via standaarden voor Mobility as a Service zodat app ontwikkelaars in staat zijn boeken en betalen van een veerticket aan te bieden.*

Hoewel parkeervoorzieningen geen onderdeel zullen uitmaken van de toekomstige concessies voor het personenvervoer zijn deze wel sterk bepalend voor de kwaliteit van de ketenreis. U merkt op dat als het meenemen van de auto relatief goedkoop is ten opzichte van het parkeren aan de wal dat mogelijk meer reizigers zullen kiezen voor het meenemen van de auto. Meerdere reizigers merken in onze enquête op dat het nu reeds bij meerdaagse vakanties aantrekkelijk is om de eigen auto mee te nemen naar Terschelling en Ameland in plaats van deze te parkeren aan de wal. Invoering van een autoluw(er) beleid op Terschelling en Ameland zal leiden tot meer geparkeerde auto's aan de vaste wal. Nu al is de parkeercapaciteit en de vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer bij de parkeerterreinen een aandachtspunt. Meerdere bewoners merken op dat zij graag bij de parkeervoorzieningen aan de vaste wal gegarandeerde plekken krijgen dicht bij de terminal.

Advies: *Maak als eerste stap richting autoluw het parkeren op de vaste wal goedkoper en op de boten naar Terschelling en Ameland duurder met korting voor bewoners en frequente bezoekers. Onderzoek welke uitbreiding van parkeercapaciteit nodig en mogelijk is bij een keuze voor autoluw en de mogelijkheden deze reizigers te verleiden om met het OV naar de havens te komen.*

Advies: *Stel een prijsplafond in voor de ontwikkeling van het parkeertarief. Biedt bewoners in de haven aan de vaste wal een gegarandeerde parkeerplek aan dicht bij de terminal. Onderzoek welke verbeteringen er mogelijk zijn in een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer rond de parkeerterreinen op de vaste wal...*

Reizigers vragen in onze enquête een meer fietsvriendelijke inrichting van de stalling op de schepen en van het inschepingsproces. Zo moeten reizigers naar Vlieland en Terschelling op het schip alle fietsen tegen elkaar zetten en mogen fietsen naar Terschelling soms niet meer mee omdat de ruimte nodig is voor auto's. Reizigers naar Schiermonnikoog geven aan dat er geen goede plek is voor bolderkarren waardoor deze vaak de doorgang blokkeren. Ook vragen veel reizigers om de mogelijkheid hun fiets mee te nemen op de sneldiensten. Tenslotte geven meerdere reizigers in de enquête spontaan aan dat zij de tarieven voor fietsen te hoog vinden. Deze lopen uiteen van 10,10 euro in de winter naar Ameland en Schiermonnikoog tot 18,74 euro in de zomer naar Vlieland en Terschelling. Ter vergelijking: in de trein zijn fietsen mee te nemen dwars door het hele land voor 7,50 euro.

Advies: *Wij adviseren eisen te stellen over de wijze van fietsvervoer aan boord met voldoende ruimte om de fietsen en bolderkarren te stallen. Wij adviseren de vervoerder te verplichten fietsen toe te staan op de sneldiensten en een maximumtarief vast te stellen voor het vervoer van fietsen dat niet hoger is dan het huidige wintertarief voor Ameland en Schiermonnikoog.*

d. Betaalbaar en beheersbaar

Wij missen in de concept-NvU uw ideeën over de tariefbevoegdheid. Deze wettelijke bevoegdheid ligt bij de concessieverlener en is een middel dat u kunt inzetten om de doelen van de concessie te realiseren. U noemt alleen het maximeren van de jaarlijkse tariefstijging en de wens van een kortingstarief voor frequente reizigers en andere doelgroepen. De tariefbevoegdheid moet in onze ogen ruimer worden opgevat zoals ook gebruikelijk is in decentrale spoor- en busconcessies. U zou als concessieverlener het totale palet aan tarieven en abonnementen moeten vaststellen. Uiteraard kan de concessiehouder op basis van ervaringen en klantonderzoek daarbij wel voorstellen doen voor wijzigingen.

Advies: *Wij adviseren de tariefbevoegdheid zo in te vullen dat u als concessieverlener gelezen de adviezen van onder andere de consumentenorganisaties en de onderbouwde reactie van de concessiehouder daarop jaarlijks alle tarieven vaststelt. Zo kunt u maximaal sturen op de betaalbaarheid van de veerdiensten.*

De veerdiensten zijn voor bewoners van de Friese Waddeneilanden de levensader met het vasteland en voor bezoekers het belangrijkste vervoermiddel om de eilanden te bereiken. Er is voor reizigers nauwelijks een alternatief. Er zijn naast de veerdiensten alleen enkele watertaxi's. De veerdiensten fungeren als brug of beter gezegd als een tolbrug. Tegenover de wegebelaasting staat slechts een beperkte korting voor frequente gebruikers van de veerdienst. De tarieven liggen bovendien voor zowel bewoners als bezoekers per kilometer veel hoger dan het reguliere openbaar vervoer. Veel reizigers vragen daarom voor de nieuwe concessie om lagere tarieven.

Meerdere reizigers merken op dat de veerdienst naar Texel veel goedkoper is, zowel voor voetgangers als voor voertuigen. Dit kan niet geheel verklaard worden door de kortere vaartijd van Den Helder naar Texel. Een mogelijke verklaring is wel de andere opzet van deze veerdienst die geheel in eigendom is van de bewoners en geen winstoogmerk heeft. Meerdere reizigers vragen nader onderzoek naar de reden waarom de tarieven naar de Friese Waddeneilanden zo hoog zijn.

Advies: *Wij adviseren voor de nieuwe concessietermijn in te zetten op zo laag mogelijke tarieven. Wij adviseren om dit te bereiken verdiepend onderzoek te doen naar de kostenstructuur van de Friese Waddenveren en de mogelijkheden de tarieven te verlagen. Wij adviseren daarbij specifiek het grote verschil in het tarief met de veerdienst Texel te onderzoeken.*

De OV-studentenkaart is niet geldig op de Waddenveren ondanks het feit dat het hier wel gaat om openbaar vervoer. Voor studenten die inwoner van de eilanden zijn of waarvan de ouders op de eilanden wonen is er via de waddegemeenten ter compensatie een aparte vergoeding. Deze vergoeding dekt echter niet volledig de kosten van de veerdiensten. Wij zijn van mening dat hier een oplossing voor moet worden gevonden. Het meest voor de hand liggend is het geldig maken van de OV-studentenkaart op de Waddenveren. Dit leidt mogelijk tot een groei van studententoeristen. Wij denken echter dat dit te overzien is omdat de OV-studentenkaart in de hoogzomer niet geldig is. Bovendien zou een groei van het aantal studenten buiten de hoogzomer een bewijs zijn dat de huidige veertarieven voor studenten te hoog zijn.

Advies: *Wij adviseren te onderzoeken of er een beter arrangement kan komen voor studenten. Voorkeur heeft het dat de OV-studentenkaart voor alle studenten geldig wordt op de Friese Waddenveren aangezien het hier gaat om openbaar vervoer.*

Ondanks de verschillende kortingen worden de tarieven door bewoners en frequente bezoekers als hoog ervaren. Voor gezinnen is vervoer van/naar Texel aanmerkelijk goedkoper omdat de tarieven voor personen hier zijn inbegrepen in het tarief voor voertuigen.

Advies: *Onderzoek de mogelijkheid voor lagere tarieven voor gezinnen en groepen en onderzoek of frequente reizigers tegemoet kunnen worden gekomen met extra korting, bijvoorbeeld in ruil voor het afschaffen van het goedkopere wintertarief. Zo zouden ook toeristen buiten het seizoen kunnen worden gestimuleerd vaker de eilanden te bezoeken.*

Voor veel bewoners is de sneldienst van belang voor sociale activiteiten en het kunnen werken aan de wal vanwege de reistijden en de aankomst- en vertrektijden. Kortingen voor frequente reizigers gelden echter niet (Vlieland en Terschelling) of nauwelijks (Schiermonnikoog en Ameland) voor de sneldiensten. Daarnaast is de capaciteit van de sneldiensten beperkt waardoor er soms onvoldoende ruimte is voor de vervoervraag. Wij verwachten dat de vraag naar sneldiensten zal groeien gezien de (mogelijke) ontwikkelingen om de eilanden meer autoluw te maken.

Advies: *Wij adviseren te onderzoeken of het nodig en mogelijk is de capaciteit per afvaart voor de sneldiensten te verhogen en of het tarief van de sneldiensten aantrekkelijker kan worden voor frequente reizigers.*

Kinderen van 0 t/m 3 jaar reizen gratis met de Waddenveerdiensten. Uitzondering zijn de sneldiensten naar Vlieland en Terschelling. Hierdoor zijn deze sneldiensten naar deze twee eilanden voor gezinnen erg duur. De sneldiensten naar Ameland en Schiermonnikoog zijn wel gratis voor kinderen van 0 t/m 3 jaar.

Kinderen van 4 t/m 11 jaar reizen ongeveer voor de helft van het tarief van volwassenen. In vergelijking met het overige openbaar vervoer is dit nog aanzienlijk hoog. Steeds meer OV-diensten zijn zelfs voor kinderen helemaal gratis. Zeker gezien het feit dat de veerdiensten een levensader functie vervullen zijn wij van mening dat de tarieven van kinderen verlaagd zouden moeten worden.

Advies: *Wij adviseren in de nieuwe concessie de concessiehouders te verplichten kinderen van 0 t/m 3 jaar ook op de sneldiensten gratis mee te nemen en de tarieven voor kinderen van 4 t/m 11 jaar aanmerkelijk te verlagen.*

Voor Terschelling en Vlieland kunnen enkele reizen worden geboekt. Naar Ameland en Schiermonnikoog is momenteel echter alleen voor de terugreis een enkele reis te boeken, maar niet voor de heenreis. Het is wenselijk dat dit wel mogelijk wordt. Reizigers kunnen immers ook op een andere manier het eiland verlaten, bijvoorbeeld met een commerciële watertaxi. Het niet aanbieden van enkele reizen belemmert deze concurrentie. Ook weten reizigers niet altijd wat de exacte datum van de terugreis wordt.

Advies: *Verplicht de concessiehouders in beide richtingen enkele reis tickets aan te bieden.*

Momenteel hebben de veerdiensten een eigen ticketingsysteem. Het is wenselijk dat ook reizen met OV-pay mogelijk wordt. Dit maakt onder andere voor zakelijk verkeer het declareren van reiskosten makkelijker. Ook zouden combi-producten ontwikkeld kunnen worden zodat reizigers korting krijgen als ze de veerdiensten gebruiken in combinatie met het overige openbaar vervoer.

Advies: *Onderzoek de mogelijkheid om de veerdiensten aan te laten sluiten op OV-pay en verken met de provincie Fryslan, NS en Arriva de mogelijke introductie van combinatiekortingen.*

4. Financieel kader

a. Budgetneutraal niet per definitie uitgangspunt

Het huidige openbaar passagiersvervoer van en naar de Friese Waddeneilanden wordt volledig bekostigd vanuit de reizigersopbrengsten (passagiers en autovervoer). Dat is niet vanzelfsprekend want veel openbaar vervoer in Nederland wordt deels bekostigd uit exploitatiesubsidies. Het uitgangspunt van lenW is om de toekomstige concessies opnieuw budgetneutraal te doen (paragraaf 5.1 concept-NvU). Wij zien redenen om dit uitgangspunt ter discussie te stellen. Allereerst zal een eventuele uitbreiding van het autoluw beleid op de eilanden leiden tot een slechtere businesscase. Dit mag echter niet leiden tot hogere tarieven. Ten tweede zijn de huidige tarieven opvallend hoog (zie paragraaf 3d). De vraag is of de huidige tarieven vanuit het oogpunt van het voorkomen van vervoerarmoede en vanuit de functie als levensader niet te hoog zijn. Dat er hiervoor geen structurele middelen beschikbaar zijn doet daar niet aan af. Uitgangspunt moet zijn dat het vervoer naar de Friese waddeneilanden betaalbaar is. Als het hiervoor nodig is om een exploitatiesubsidie toe te kennen dan moet dit budget worden gevonden.

Advies: *Wij adviseren op basis van de doorrekening van de financiële effecten bij de totstandkoming van het PvE de betaalbaarheid van de veerdiensten centraal te stellen en zo nodig hiervoor exploitatiebudget beschikbaar te stellen.*

b. Betaalbaarheid ook bij gewijzigd beleid

Het is niet uit te sluiten dat het autobeleid op Terschelling en Ameland gedurende de concessie-termijn alsnog wijzigt naar autoluw. Voorkomen moet worden dat dit grote impact heeft op de bereikbaarheid van deze eilanden (frequenties) en de betaalbaarheid van de verbindingen (tarieven). Ook zouden de financiële gevolgen voor de veerdienst van het op een later moment invoeren van een autoluw beleid niet bij de betreffende gemeenten mogen liggen. Zij moeten vrij zijn een dergelijke keuze te kunnen maken net als elke andere gemeente.

Advies: *Wij adviseren een bepaling op te nemen met afspraken voor die situatie dat gedurende concessie-termijn het beleid ten aanzien van de toegankelijkheid van de eilanden met de auto anders dan verwacht zou wijzigen. Wij vragen u hierbij te borgen dat in een dergelijke situatie de kwaliteit en betaalbaarheid van het aanbod voor de reiziger niet verslechterd en dat de financiële gevolgen hiervan niet gedragen worden door de betreffende gemeenten.*

c. Open over kosten en opbrengsten

lenW wil in het aanbestedingsproces open gesprekken voeren over kosten, opbrengsten en financiële consequenties van bepaalde eisen. Deels blijft deze informatie vertrouwelijk.

Meerdere respondenten vragen met het oog op de huidige hoge tarieven en de levensader functie van de Waddenveren om transparantie over de inkomsten en kostenstructuur van de rederijen. Gezien het bijzondere karakter van de veerdiensten vinden wij het van belang dat hier zo veel mogelijk aan deze wens tegemoet wordt gekomen.

Advies: *Wij adviseren in de nieuwe concessies afspraken te maken over transparantie van de inkomsten en kostenstructuur van de rederijen voor bewoners.*

Vervolgproces

Wij blijven graag actief betrokken bij de verdere uitwerking van het Programma van Eisen. Uiteraard is Rover ook van harte bereid deze zienswijze verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Freek Bos, directeur

Reizigersvereniging Rover
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort
T: +31 33-4220450
M: secretariaat@rover.nl
www.rover.nl