

Rapport *Waddenveren aanmerken als OV*

Onderzoek naar voor- en nadelen van het aanmerken van de Waddenveren als OV

Projectnummer: BE101758 | Versie 1.0 – definitief | 17-01-2025

Arpm
management consultants

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 3

1.1 AANLEIDING EN ACHTERGROND ONDERZOEK 4

1.2 AANPAK 4

1.3 LEESWIJZER 5

2. WADDENVEREN IN HUN HUIDIGE CONTEXT 6

2.1 ANALYSEKADER 7

2.2 BELANGRIJKSTE RESULTATEN BUREAUONDERZOEK 7

3. BEVINDINGEN UIT INTERVIEWS 11

3.1 GEÏNTERVIEWDE BETROKKENEN 12

3.2 BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN UIT DE INTERVIEWS 12

4. WADDENVEREN ALS OPENBAAR VERVOER 14

4.1 WAT IS ER NODIG OM DE WADDENVEREN AAN TE MERKEN ALS OV? 15

4.2 WAT ZIJN DE VOOR- EN NADELEN VAN HET AANMERKEN ALS OV? 15

4.3 DRAAGT HET AANMERKEN ALS OV BIJ AAN DE BEVINDINGEN UIT DE INTERVIEWS? 18

5. CONCLUSIES 20



1. INLEIDING

Voor u ligt de rapportage van het onderzoek naar de voor- en nadelen van het aanmerken van de Friese Waddenveren als openbaar vervoer. In dit hoofdstuk worden de aanleiding en aanpak van het onderzoek beschreven en wordt de structuur van het rapport toegelicht.

1.1 Aanleiding en achtergrond onderzoek

Wat zijn de Friese Waddenveren?

De Friese Waddenveren zijn de veerdiensten naar de vier Friese Waddeneilanden: Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog. Deze veren borgen de bereikbaarheid van de eilanden voor bewoners, bedrijven en toeristen. Momenteel zijn er twee concessies voor passagiersvervoer van en naar de Friese Waddeneilanden: West (van het vaste land naar Vlieland en Terschelling en vice versa) en Oost (van het vaste land naar Ameland en Schiermonnikoog en vice versa). Deze concessies zijn in 2014 gestart en hebben een looptijd van 15 jaar.

De veerdienst van en naar Texel maakt dus geen onderdeel uit van de Friese Waddenveren en daarmee ook niet van het onderzoek. Waar in het vervolg van het rapport gesproken wordt over Waddenveren, worden daarmee de Friese Waddenveren bedoeld.

Onderzoek Waddenveren

Tijdens het twee minuten debat van de Commissie Wadden op 13 maart 2024 verzoeken de Kamerleden De Groot, Vedder en De Hoop in een motie (nr. 264) de regering om te onderzoeken wat er nodig is om de Friese Waddenveren aan te merken als openbaar vervoer. De toenmalige Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de heer Harbers, heeft daarop toegezegd alle voor- en nadelen van het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer (OV) in kaart te zullen brengen[1].

In het onderzoek staan dan ook twee onderzoeksvragen centraal:

1. Wat is er nodig om de Waddenveren als openbaar vervoer aan te merken?
2. Wat zijn hiervan de voor- en nadelen?

1.2 Aanpak

De aanpak van het onderzoek bestond uit de volgende stappen:

Stap 1: Bureaustudie

Op basis van een bureaustudie is een overzicht van de huidige situatie van het functioneren van de Waddenveren ten opzichte van de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) opgesteld. De bureaustudie is gestructureerd volgens het hiervoor opgestelde analysekader, dat ook gebruikt is voor het structureren van de interviews in stap 2.

Stap 2: Interviewronde onder betrokkenen

In stap 2 zijn interviews afgenomen met diverse betrokkenen bij de Waddenveren. Met hen is gesproken over het huidige functioneren van de Waddenveren, de uitdagingen daarbij en de voor- en nadelen die men verwacht van het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer. De bevindingen uit de interviews zijn in een klankbordsessie voor reflectie besproken met de geïnterviewden.

Stap 3: Uitwerken beantwoording onderzoeksvragen

Met de input verkregen uit de eerste twee stappen zijn de antwoorden op beide onderzoeksvragen uitgewerkt. De uitgewerkte beantwoording is samen met de resultaten uit de eerste twee stappen opgenomen in voorliggende rapportage. Een overzicht van alle mogelijke oplossingen bij de gestelde probleemanalyse met hierbij een overzicht van de voor- en nadelen is in stap 3 opgesteld.

[1] *Zie het verslag van het tweeminuten debat Wadden (CD d.d. 13/03/2024)*

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het analysekader en de resultaten van de bureaustudie beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft de bevindingen uit de interviewronde onder de betrokkenen. Vervolgens worden in hoofdstuk 4 antwoorden gegeven op de onderzoeksvragen en worden in hoofdstuk 5 de belangrijkste conclusies beschreven die kunnen worden getrokken op basis van de onderzoeksresultaten van dit rapport.



2. WADDENVEREN IN HUN HUIDIGE CONTEXT

Voor het structureren van het onderzoek is een analysekader opgesteld, dat in dit hoofdstuk nader toegelicht wordt. Vervolgens worden de belangrijkste resultaten beschreven van de bureaustudie die aan de hand van het analysekader is uitgevoerd.

2.1 Analysekader

Het onderzoek naar de voor- en nadelen van het aanmerken van de Waddenveren als OV beschouwen we langs de volgende aspecten.

- Wet- en regelgeving: onder dit aspect valt het wettelijk kader en de verplichtingen die gesteld worden aan het vervoer van personen, auto's en fietsen met de Waddenveren. Hieronder valt zowel het Europees recht (PSO-verordening en cabotageverordening) als het Nederlands recht (Wet personenvervoer 2000 en Besluit personenvervoer 2000).

- Organisatie/verantwoordelijkheden: dit aspect omvat de verdeling van taken en verantwoordelijkheden. De basis hiervoor ligt in de huidige concessies voor de Waddenveren. Denk daarbij onder andere aan exploitatie en beheer en onderhoud. Hoe is dat nu geregeld en wat verandert er als de Waddenveren als openbaar vervoer aangemerkt worden?

- Financiering: dit aspect omvat de wijze waarop de financiering van het vervoer nu georganiseerd is, dan wel georganiseerd wordt als de Waddenveren aangemerkt zouden worden als openbaar vervoer.

- Wijze van betalen: onder dit aspect vallen de eisen die gesteld worden aan het verkrijgen van een geldig vervoersbewijs en in welke mate deze veranderen als de Waddenveren worden aangemerkt als openbaar vervoer.

- Kwaliteit dienstverlening: onder dit aspect worden de afspraken omtrent de kwaliteit van de dienstverlening beschouwd. Daarbij gaat het onder andere over sociale veiligheid, toegankelijkheid, frequentie, prijsniveau, etc.

2.2 Belangrijkste resultaten bureauonderzoek

In deze paragraaf worden de belangrijkste resultaten van het bureauonderzoek beschreven. Daarbij wordt de structuur van het analysekader aangehouden. Het bureauonderzoek eindigt met een analyse van de nieuwe concessies die momenteel worden aanbesteed op de aspecten uit het analysekader. Daarmee wordt inzicht verkregen in de wijzigingen die ten opzichte van de huidige situatie al ingezet worden.

Wet- en regelgeving

De wettelijke basis voor openbaar vervoer in Nederland is gelegd in de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000). In deze wet staat beschreven wat onder openbaar vervoer verstaan wordt en welke eisen hieraan gesteld worden. In de Wp2000 wordt het volgende verstaan onder openbaar vervoer:

> *Voor eenieder openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig.*

Vervoer over water valt niet onder deze definitie. In artikel 7A van het Besluit personenvervoer 2000 (Bp2000) worden vervolgens wel diverse artikelen uit de Wp2000 van toepassing verklaard op de Waddenveren:

> *…zijn van overeenkomstige toepassing op voor eenieder openstaand personenvervoer met of zonder een dienstregeling per veerboot of passagiersschip dat wordt verricht tussen twee of meer aanlegplaatsen gelegen aan de Waddenzee, met inbegrip van de verbindingen met de Noordzee en met havens die in open verbinding staan met de Waddenzee, waarbij Vlieland, Terschelling, Ameland of Schiermonnikoog met het vasteland wordt verbonden.*

Door deze verwijzingen zijn de Waddenveren echter formeel nog geen OV.

De van toepassing verklaarde artikelen[2] regelen wel diverse aspecten rondom de Waddenveren (zie kader), maar niet alle. Enkele relevante artikelen die niet van toepassing zijn op de Waddenveren regelen onder andere zaken als:

- Betrokkenheid van de ACM (o.a. art. 15);
- Bevoegdheid concessieverlener tot het verstrekken van subsidies (art. 22);
- Mogelijkheid om via een AMvB regels te stellen aan concessie overstijgende onderwerpen (o.a. vervoersbewijzen, tarieven, informatievoorziening), betaaldienstverlening en elektronische vervoersbewijzen (art. 30 en 30a-d);
- Prestatievergelijking (art. 63ab);
- Gescheiden boekhouding (at. 63b en c);

De artikelen uit de Wp2000 die van toepassing zijn op openbaar vervoer over water, regelen onder andere:

- Klachten en geschillen
- Bijdrage aan reisinformatiesysteem
- Recht op toegang haveninfrastructuur
- Advies en informeren consumentenorganisaties
- Diverse zaken rondom concessies, waaronder inhoud, voorwaarden, aanvaarding en overdracht
- Toezicht, opsporing en strafmaatregelen

Het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer wordt in dit onderzoek gezien als dat de nu niet van toepassing zijnde artikelen (al dan niet in aangepaste vorm) wel van toepassing worden op de Waddenveren. Daarbij is belangrijk dat een wetswijziging moet voldoen aan het Integraal Afweegkader voor beleid en regelgeving (IAK)[3], om zo nut en noodzaak van de voorgenomen aanpassing aan te tonen.

Organisatie/ verantwoordelijkheden

De wijze waarop het personenvervoer naar de Friese Waddeneilanden georganiseerd is, staat beschreven in de concessies die hiervoor uitgegeven zijn. Op basis van artikel 3 van het Bp2000 is de minister van Infrastructuur en Waterstaat concessieverlener voor de Waddenveren.

Er zijn op dit moment twee concessies voor de Waddenveren:

1. Vervoersconcessie Friese Waddenveren West (verbindingen van/naar Vlieland en Terschelling);
2. Vervoersconcessie Friese Waddenveren Oost (verbindingen van/naar Ameland en Schiermonnikoog).

Beide concessies zijn in 2011 onderhands gegund en in 2014 van start gegaan: West aan B.V. Terschellinger Stoomboot Maatschappij (in de volksmond bekend als rederij Doeksen en hierna: TSM), Oost aan Wagenborg Passagiersdiensten B.V. (hierna: Wagenborg). Onder deze concessies valt het vervoer van passagiers en hun motorvoertuigen (inclusief aanhangwagens) van en naar de genoemde eilanden. Andere voertuigen, zoals vrachtwagens en losse aanhangwagens, vallen niet onder de concessies. De concessiehouders mogen deze voertuigen wel vervoeren, maar hebben niet het exclusieve recht hierop.

De verantwoordelijkheden voor het personenvervoer liggen volledig bij de concessiehouder. Het Rijk stelt een deel van de benodigde productiemiddelen (met name infrastructuur) ter beschikking en is verantwoordelijk voor het beschikbaar houden van de vaarweg. De instandhouding van de veerboten is een verantwoordelijkheid van de concessiehouder. Zoals gebruikelijk is, is in de concessies het proces van overdracht van productiemiddelen opgenomen, voor de overgang naar een nieuwe concessie(houder).

Financiering

Artikel 3 van beide concessies voor de Waddenveren beschrijft dat de concessiehouder de concessie voor eigen rekening en risico uitvoert. Er vindt dan ook geen subsidiëring plaats van de Waddenveren. De kosten die de rederijen maken voor het exploiteren van de Waddenveren moeten gedekt worden vanuit de verkoop van kaartjes voor de overtocht en hapjes en drankjes tijdens de overtocht. In deze kosten zitten ook afspraken met het

[2] Dit betreft de artikelen 1, 12 tot en met 14, 19, eerste en tweede lid, 23, eerste en tweede lid, 25 eerste, tweede en derde lid, 26,eerste lid met uitzondering van de zinsnede «bedoeld in artikel 20, tweede en derde lid», 27, 28 tot en met 29a, 31 toten met 32a, 33 tot en met 37, 38 met uitzondering van het tweede en derde lid, 39, 40, 41, 43, 43a, tweede tot en met zevende lid, 43b en 43c, 44, 45, 46, 49, 70, 71, 72, 73, 74, 87 met uitzondering van het vierde lid, 88, eerste lid, 89, 90tot en met 93, 97, 98, 100, 101, 102, 105 en 106.

[3] Zie Kamerstuk 31731 nr. 6

Rijksvastgoedbedrijf (RVB) over de huur van de aanleginrichtingen en het pachten van de grond waarop de terminals, opstelstroken voor auto's en parkeervoorzieningen staan (het laatste alleen in Holwerd). Toekennen van subsidiëring zou een aanpassing van dit artikel vragen of gekoppeld moeten zijn aan een bepaalde kwaliteitsverbetering die een (extra) investering vanuit de concessieverlener rechtvaardigt. Echter, aan openbaar vervoer is geen automatisch subsidierecht verbonden. Concessies worden zowel met als zonder subsidie uitgevoerd. Zo ontving NS als houder van de Hoofdrailnetconcessie 2015-2025 tot aan de coronaperiode geen subsidie.

Wijze van betalen

Om recht te hebben op het gebruik van de Waddenveren is een geldig vervoerbewijs nodig. Dit kan zowel via een reservering als ter plekke gekocht worden. Zonder reservering is er echter geen garantie op een plaats op de boot. TSM hanteert dit systeem al langere tijd; Wagenborg sinds 1 januari 2024. De OV-chipkaart kan niet gebruikt worden voor het betalen voor een overtocht. Op basis van de concessie (artikel 10.2) is dat wel toegestaan, maar niet verplicht. Ook is het studentenreisproduct niet van toepassing. De Wet studiefinanciering 2000 (artikel 3.30) bevat wel een grondslag om een subsidie te verstrekken (via de eilandgemeenten). Voor zover bekend wordt daar geen gebruik van gemaakt.

Beide betaalwijzen zijn veelal wel gebruikelijk om te voeren in het reguliere openbaar vervoer. Onder andere voor bewoners van de eilanden, forenzen die structureel gebruik maken van de veerboot en scholieren en studenten gelden er wel gereduceerde tarieven. Het merendeel van de reizigers zijn recreatieve bezoekers van de eilanden, die het reguliere tarief moeten betalen.

Kwaliteit van de dienstverlening

In de concessies voor de Waddenveren worden met betrekking tot de kwaliteit van de dienstverlening onder andere eisen gesteld aan de dienstregeling (artikel 5 en 6 en bijlage 1-artikel 1.3), punctualiteit (bijlage 1-artikel 2.2) en aan de klanttevredenheid, gemeten aan de hand van OV-klantenbarometer (artikel 11.3 en bijlage 1-artikel 2.5). Ook is de adviesrol van de consumentenorganisaties op diverse plekken in de concessies geborgd, conform hetgeen verplicht is op basis van het Besluit personenvervoer 2000.

Het Programma van Eisen (PvE) van de huidige concessies voor de Waddenveren is vergeleken met de PvE's van de OV-concessie Gooi en Vechtstreek, de concessie Openbaar Vervoer Fryslân en het personenvervoer over water Rotterdam-Drechtsteden. Uit deze vergelijking komt naar voren dat de opzet van het PvE voor de Waddenveren overeenkomt met de hiervoor genoemde concessies. De thema's waarover eisen gesteld worden, zijn overeenkomstig. Ze betreffen onder andere eisen aan het vervoerkundig aanbod, tarieven, kwaliteit van de dienstverlening (punctualiteit, klanttevredenheid), reisinformatie, klantenservice, materieel, personeel en rapportage en dataverstrekking.

Ook qua duurzaamheid zijn eisen opgenomen om milieubewust te handelen. Hierbij gaat het vooral om een inspannings- en rapportageverplichting. Waar in de andere concessies resultaatseisen gesteld zijn op dit thema, betreffen de eisen voor de Waddenveren vooral een inspannings- en rapportageverplichting.

Op onderdelen zijn er wel verschillen in de uitwerking. Dit raakt meestal aan de verplichtingen die volgen uit de Wp2000, die niet op de Waddenveren maar wel op de andere concessies van toepassing zijn. Voorbeelden hiervan zijn: het verplicht toepassen van de OV-chipkaart, het beschikbaar stellen van actuele reisinformatie via een landelijk systeem en de indexering van (de vaste voet van) tarieven volgens de Landelijke Tarieven Index.

Daarbij is het relevant te vermelden dat op het personenvervoer over water op de verbinding Rotterdam-Drechtsteden de Wp2000 ook niet van toepassing is. Toch is de uitwerking van deze concessie op genoemde punten wel in lijn met de concessies die hier wel aan moeten voldoen. Zo is de OV-chipkaart hier wel een geldig betaalmiddel.

Nieuwe concessies Waddenveren

Op dit moment loopt (de voorbereiding van) de aanbesteding van de nieuwe concessies voor de Waddenveren vanaf 2029. De inhoud van de concessies en bijbehorende Programma's van Eisen zijn nog niet bekend. Wel is er een Nota van Uitgangspunten[4] opgesteld, die de basis vormt voor de latere contractuele afspraken.

In de Nota van Uitgangspunten is in het juridisch kader uitgewerkt dat er een verplichting is om deze concessies openbaar aan te besteden (waar dit voor de gunning van de huidige concessies niet verplicht was). Daarbij wordt de conclusie getrokken dat op grond van het Besluit personenvervoer 2000 de nieuwe concessies middels een openbare aanbesteding moeten worden verleend. Een andere wijze van gunning, zoals onderhandse gunning, is juridisch niet (meer) mogelijk. Dit omdat artikel 7a, derde lid, van het Bp2000 voorschrijft dat deze concessies openbaar moeten worden aanbesteed, zoals ook bij de meeste andere vervoersconcessies het geval is. Op dit punt komen de nieuwe concessies voor de Waddenveren overeen met OV-concessies.

De verdeling van verantwoordelijkheden tussen concessieverlener en concessiehouder is nog niet uitgewerkt in de Nota van Uitgangspunten. Benoemd wordt: "Bij de verdeling van verantwoordelijkheden zal aandacht zijn voor welke partij bepaalde zaken het beste kan verrichten"[5].

Conform de huidige concessies is in de Nota van Uitgangspunten opgenomen dat budgetneutraliteit ook in de nieuwe concessies het uitgangspunt is. Wanneer er geen belangstelling is van marktpartijen om dit voor eigen rekening en risico te (blijven) doen, heeft een overheid wel de mogelijkheid om subsidie te geven om toch tot het afsluiten van een concessie te komen.

Met betrekking tot de wijze van betalen, stelt de Nota van Uitgangspunten onder andere het volgende:

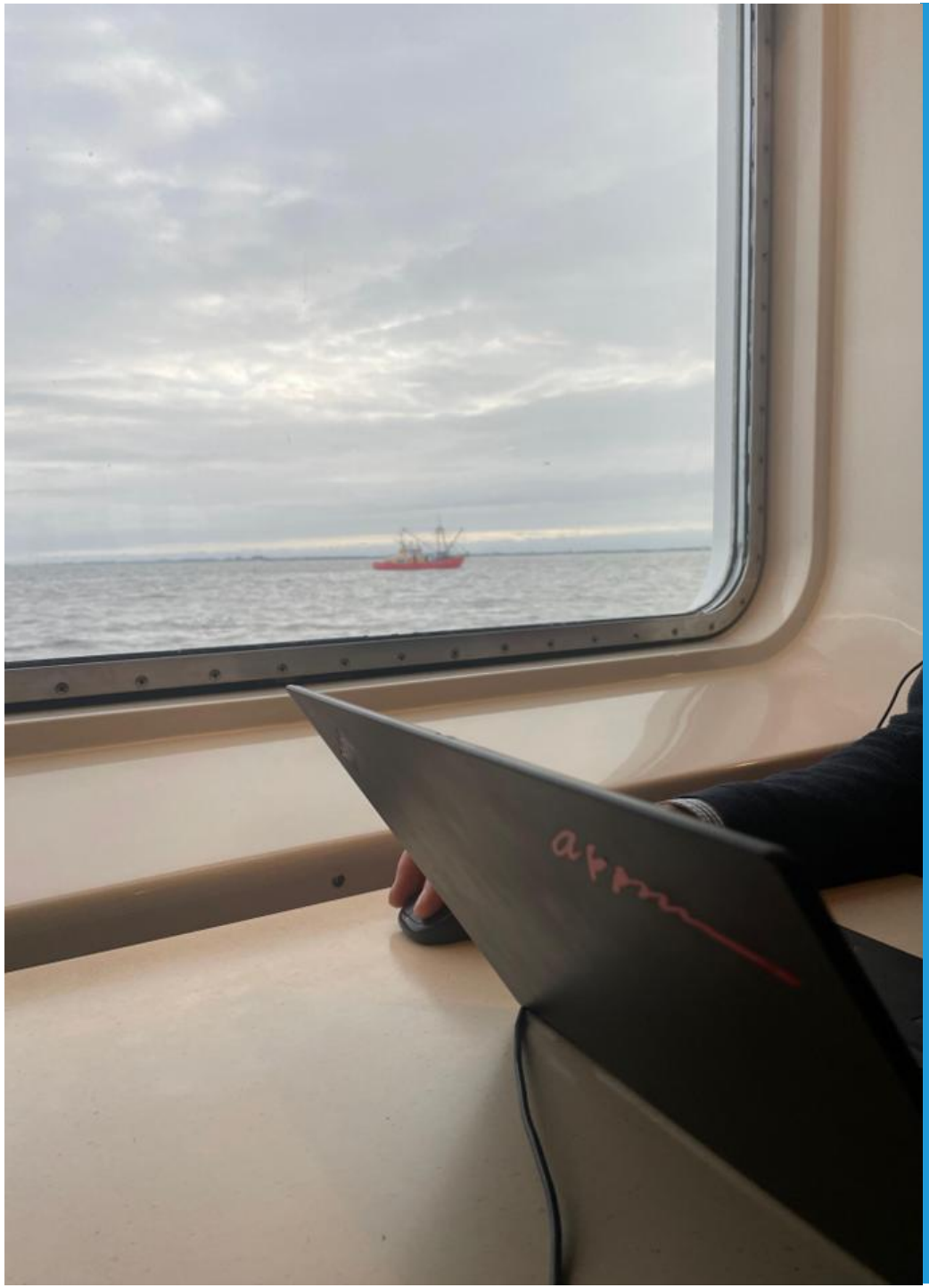
"Waar (technisch) mogelijk sluit de concessiehouder aan bij de OV-chipkaart, OVpay (betalen via bankpas) en andere op dat moment veelgebruikte betaalsystemen (voor multimodale ov-reizen)."

Deze passage duidt nog niet op het verplicht toepassen van de OV-chipkaart of OVpay, maar is duidelijk meer sturend op dit onderwerp dan de huidige concessies.

Wat betreft de kwaliteit van de dienstverlening wordt in de Nota van Uitgangspunten op diverse punten uitvoeriger ingegaan en meer gevraagd dan in de huidige concessies. Dit geldt onder andere voor het thema duurzaamheid, dat onderdeel uitmaakt van het subdoel 'Toekomstbestendig'. Ook op enkele andere onderwerpen is meer aandacht voor de kwaliteit, zoals toegankelijkheid (opgenomen is dat "waar mogelijk wordt aangesloten bij het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2023"), het verbeteren van de ketenreis en indien technisch mogelijk het delen van actuele reisinformatie met het Samenwerkingsverband DOVA.

[4] *Nota van Uitgangspunten Concessies Friese Waddenveren vanaf 2029*

[5] *Nota van Uitgangspunten Concessies Friese Waddenveren vanaf 2029, pagina 10, tweede bullit bovenaan de pagina*



3. BEVINDINGEN UIT INTERVIEWS

Om een goed beeld te krijgen bij de verwachtingen die spelen rondom het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer, is een interviewronde gehouden langs bij de Waddenveren betrokken partijen. In dit hoofdstuk wordt toegelicht met wie gesproken is en wat in de context van het onderzoek de belangrijkste bevindingen zijn die uit de interviews naar voren komen.

3.1 Geïnterviewde betrokkenen

Voor het onderzoek is met de volgende organisaties een interview gehouden:

1. Consumentenplatform Waddenveren Oost en West;
2. ROVER;
3. Ondernemersvereniging Ameland;
4. Wagenborg passagiersdiensten;
5. TSM;
6. Gemeente Vlieland;
7. Gemeente Ameland en Terschelling;
8. Gemeente Schiermonnikoog;
9. Gemeente Harlingen;
10. Gemeente Noord-East Fryslân;
11. Gemeente 't Hogeland;
12. Provincie Fryslân;
13. OV-bureau Groningen-Drenthe/provincie Groningen;
14. Ministerie van IenW.

Voor de analyse van de interviews is een weergave van het gesprek met elke geïnterviewde gedeeld om de juistheid van hetgeen besproken te borgen.

3.2 Belangrijkste bevindingen uit de interviews

Uit de interviews zijn enkele bevindingen naar voren gekomen die tijdens een klankbordsessie op 2 december 2024 besproken zijn met de geïnterviewden. Tijdens deze sessie kon eenieder reageren op de bevindingen. De verkregen opmerkingen zijn verwerkt in de definitieve bevindingen. In totaal zijn er zeven bevindingen uit de interviews gedestilleerd. Deze bevindingen worden hieronder kort beschreven.

1. *De Waddenveren zijn maatschappelijk van groot belang*
   De Waddenveren zijn een 'levensader' voor de eilanden en daarmee van groot maatschappelijk belang. Ze maken onderdeel uit van de 'ketenreis' naar de eilanden. Een aantal geïnterviewden verwacht dat het aanmerken als openbaar vervoer zorgt voor meer serieuze aandacht voor de Waddenveren vanuit de concessieverlener en dat als gevolg daarvan de kwaliteit van de hele keten verbetert, onder andere doordat boot en bus beter op elkaar zullen aansluiten en reizen met hetzelfde betaalmiddel mogelijk wordt.

2. *Concessieverlener voelt voor de regio 'ver weg'*
   Het algemene beeld is dat de concessiehouders hun verantwoordelijkheden goed nemen. O.a. het structureel verhogen van de tarieven met de maximale tariefstijging geeft wel een gevoel dat het commerciële belang zwaar weegt. De concessieverlener voelt voor de geïnterviewden (niet zijnde de vervoerders) 'ver weg', al is het contact met partijen in de regio in de afgelopen jaren toegenomen. Dit wordt als prettig ervaren. De eiland-gemeenten willen nadrukkelijk betrokken worden bij belangrijke besluiten.

3. *De prijs van de kaartjes wordt als 'hoog' ervaren*
   De prijs van de kaartjes wordt als hoog gezien, vooral in relatie tot de kosten voor de TESO (het reguliere tarief voor een retour naar en van Texel is € 2,50[6], waarbij aangemerkt dat de vaartijd naar Texel aanzienlijk korter is). In onderstaande tabel zijn de kosten bij de Waddenveren voor een regulier retourkaartje en een retourkaartje voor eilanders weergegeven. Ondanks dat de Waddenveren niet gesubsidieerd worden, zijn ze (op dit moment) rendabel. Vanuit de rederijen is aangegeven dat meer varen, tariefuitzonderingen (b.v. kortingstarieven voor bewoners van de eilanden),

[6] *Bron: www.teso.nl/tickets-2/tarieven-voetgangers/*

prijsstijgingen als gevolg van o.a. de oorlog in Oekraïne en duurzaamheidseisen zorgen voor kostentoename die niet kan worden afgedekt met de maximale indexering van de passagierstarieven. Vrachtverkeer valt niet onder concessies en vormt daarmee een vrije markt. Voor bepaalde eilanden is het echter fysiek onmogelijk om hierop te concurreren. Het beeld bestaat dat neveninkomsten van de reders die buiten de reikwijdte van de concessie vallen (b.v. vervoer van vrachtauto's en goederen) de rederijen veel geld opleveren. Een aantal geïnterviewden verwacht dat het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer zorgt voor subsidiëring of meer investeringen van het Rijk, waardoor de passagierstarieven kunnen worden verlaagd.

Basistarieven Waddenveren	Vlieland	Terschelling	Ameland	Schiermonnikoog
retour veerdienst toerist	€ 32,40	€ 32,40	€ 19,35	€ 19,55
retour veerdienst eilander	€ 8,65	€ 8,65	€ 7,25	€ 7,25
sneldienst toeslag toeristen	€ 8,55	€ 8,55	€ 8,65	€ 8,65
sneldienst toeslag eilanders	€ 6,30	€ 6,30	€ 8,65	€ 8,65

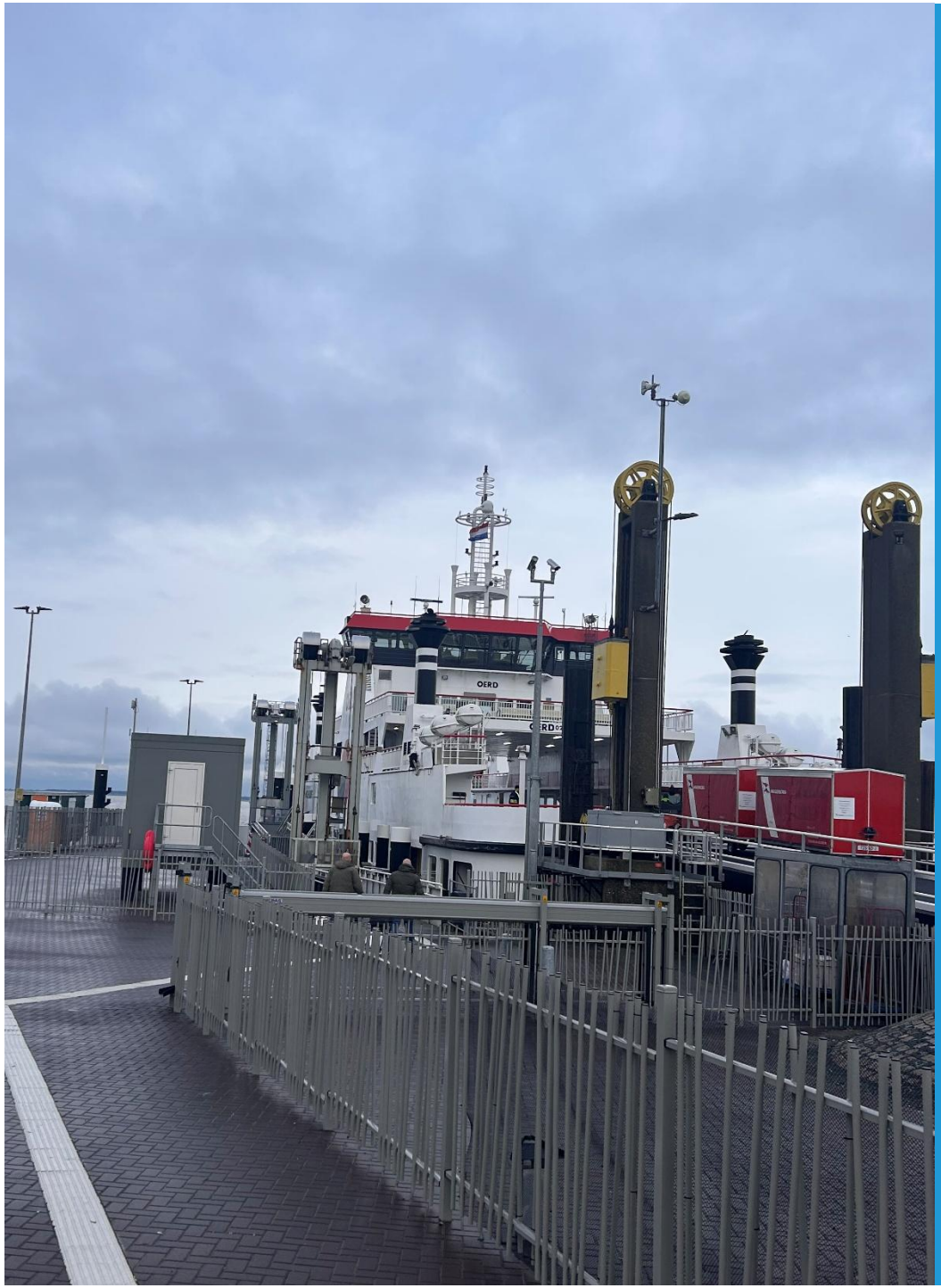
Tabel 1: tarieven retourkaartje Waddenveren

4. *Afgezien van de opstartproblemen bij Wagenborg, zijn er niet tot nauwelijks klachten over het moeten reserveren voor de Waddenveren*
   Over het niet kunnen gebruiken van de OV-chipkaart of het studentenreisproduct zijn zelden klachten, is het beeld. De reserveringsystemen worden volgens de geïnterviewden over het algemeen wel begrepen. Voor de reizen naar Vlieland en Terschelling geven ze zelden klachten. Door opstartproblemen zijn er wel klachten geweest over het reserveringssysteem dat Wagenborg per 1 januari 2024 heeft ingevoerd. Voor de OV-reizigers vraagt het reserveren een extra handeling, wat als drempel kan worden ervaren. Daarnaast worden sommige reizigers die voor het eerst reizen met de veerboot, verrast door het gevoerde reserveringssysteem. Het is echter nog altijd mogelijk om bij de terminal een kaartje te kopen, al kan dan geen garantie worden gegeven voor een plaats op de boot.
5. *De frequentie lijkt voldoende, maar richting Ameland en in de avonduren is de vraag om uitbreiding aanwezig*
   De meeste geïnterviewden geven aan dat de frequentie naar de eilanden momenteel voldoende is. Voor de veren richting Ameland is de dienstregeling aangepast naar een vijfkwartierdienst. In de interviews hebben de eilanders en ondernemers aangegeven de vijfkwartierdienst als te weinig te ervaren. Volgens een van de geïnterviewden vragen reizigers om extra (snel-)diensten in de avonduren. Dit is een nieuw signaal ten opzichte van de recent uitgevoerde evaluatie van de vijfkwartiersdienstregeling[7]. Op Ameland na is er buiten de dienstregeling de mogelijkheid om gebruik te maken van watertaxi's. Als deze mogelijkheid ontbreekt, is er geen alternatief. Dit geeft onvrede bij urgent vervoer, bijvoorbeeld bij calamiteiten.

6. *Duurzaamheid is een punt van zorg voor alle betrokkenen*
   Duurzaamheid van de Waddenveren is een punt van zorg. In de huidige concessie is het een inspanningsverplichting. De rederijen zijn hier wel mee bezig, maar geven aan dat het daadwerkelijk realiseren van verduurzaming technisch, organisatorisch en financieel complex is.

7. *De vaargeulproblematiek is een van de belangrijkste zorgpunten*
   Hoewel dit geen onderdeel is van de concessie, worden de problemen met de vaargeulen, met name de vaargeul bij Ameland, regelmatig genoemd als punt van zorg voor de betrouwbaarheid van de bereikbaarheid van de Friese Waddeneilanden.

[7] *Zie Kamerbrief 31409 nr 461 Evaluatie vijfkwartiersdienstregeling Ameland*



4. WADDENVEREN ALS OPENBAAR VERVOER

Op basis van de resultaten van de bureaustudie en de gevoerde interviews worden in dit hoofdstuk de onderzoeksvragen beantwoord.

4.1 Wat is er nodig om de Waddenveren aan te merken als OV?

De eerste onderzoekvraag luidt: wat is er nodig om de Waddenveren aan te merken als OV? De definitie van openbaar vervoer ligt vast in de Wp2000, zoals beschreven in hoofdstuk 2. De Waddenveren aanmerken als openbaar vervoer betekent dat ze onder deze definitie gaan vallen. Als er vervolgens geen specifieke uitzonderingen gemaakt worden, is de inhoud van alle artikelen die in algemene zin voor openbaar vervoer gelden, ook op de Waddenveren van toepassing. Het Bp2000 dient vervolgens overeenkomstig de wijziging in de Wp2000 aangepast te worden. Een wetsaanpassing kent een vaste procedure[8]. Deze procedure kent naar verwachting een doorlooptijd van minimaal 2 jaar.

In plaats van het aanpassen van de Wp2000 kan ook het Bp2000 aangepast worden om hetzelfde effect te bereiken. Het Bp2000 verklaart in artikel 7A diverse onderdelen van de Wp2000 van toepassing op de Waddenveren. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven is, omvat dit niet alle artikelen die voor het reguliere openbaar vervoer wel van toepassing zijn. Met een aanpassing van het Bp2000 kunnen ook andere artikelen uit de Wp2000 van toepassing worden op de Waddenveren. De procedure voor het aanpassen van het Bp2000 is eenvoudiger en beduidend korter (1 jaar) dan het wijzigen van de Wp2000. Eventueel kan het later alsnog tijdens een grotere wetswijziging worden aangepast in de Wp2000.

Een praktische en nog eenvoudiger oplossing is om het effect dat men voor ogen heeft met het wijzigen van de Wp2000 of het Bp2000 te vertalen naar (de aanbesteding van) de concessies voor de Waddenveren. Dit kan door de juiste eisen en randvoorwaarden op te nemen in de concessies. Hiermee kan in de praktijk hetzelfde effect bereikt worden als met een wijziging van de wet.

4.2 Wat zijn de voor- en nadelen van het aanmerken als OV?

Zoals in de vorige paragraaf is toegelicht, kan het aanmerken als openbaar vervoer van de Waddenveren in principe op drie manieren plaatsvinden: door het aanpassen van de Wp2000, door het aanpassen het Bp2000 of door de juiste eisen en randvoorwaarden op te nemen in de concessies. Onderstaand wordt per onderdeel een toelichting gegeven en worden de voor- en nadelen hiervan geschetst.

Aanpassen Wp2000

De wijzigingen die het aanpassen van de Wp2000 met zich meebrengt voor de Waddenveren zijn natuurlijk afhankelijk van de wijze waarop implementatie in de Wp2000 plaatsvindt. Net als met het openbaar vervoer per spoor is het ook mogelijk om voor de Waddenveren bij specifieke artikelen uitzonderingen te maken en de strekking van deze artikelen niet (integraal) van toepassing te laten zijn op de Waddenveren.

Als de Waddenveren integraal onderdeel worden van de definitie van openbaar vervoer en alle artikelen die betrekking hebben op openbaar vervoer in algemene zin ook van toepassing worden op de Waddenveren, heeft dat de volgende wijzigingen tot gevolg:

- De OV-chipkaart wordt van toepassing. Omdat de Waddenveren als regulier openbaar vervoer beschouwd worden, is artikel 35a van het Bp2000 van toepassing. Hierin worden concessiehouders verplicht om reizigers in staat te stellen een OV-chipkaart als elektronisch vervoerbewijs te gebruiken op het aangeboden vervoer. Omdat de huidige infrastructuur hier niet op ingericht is, zal dit aanpassingen vragen bij de toegangen tot de Waddenveren.
- Op basis van artikel 20, tweede lid zijn Gedeputeerde Staten bevoegd tot het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor openbaar vervoer, anders dan openbaar vervoer per trein. Zonder uitzonderingspositie voor de Waddenveren in dit artikel, zoals bijvoorbeeld ook is gemaakt voor de

[8] *Zie 'De weg van een wetsvoorstel' op Parlement.com*

concessie op het Hoofdrailnet, zou daarmee de concessieverantwoordelijkheid van de minister van IenW automatisch overgaan naar Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân.
- Het Convenant Toegankelijkheid (op basis van artikel 30 Wp2000) en het Convenant Sociale Veiligheid (op basis van artikel 74 Wp2000) worden van toepassingen op de Waddenveren. Uit de interviews is naar voren gekomen dat niet alle veerdiensten voldoen aan het Convenant Toegankelijkheid. Toepassen van dit convenant vraagt daarmee aanpassingen. Wat betreft sociale veiligheid zijn de eisen uit de concessie in lijn met wat opgenomen is in het convenant; in de praktijk worden geen aanpassingen verwacht.
- Als de provincie Fryslân concessieverlener wordt, wordt ook het Convenant Landelijk Tarievenkader OV van toepassing. Hierin hebben de decentrale OV-autoriteiten afspraken gemaakt over tariefopbouw, producten en productfamilies en tarieven voor landelijke OV-producten. Elk tarief is opgebouwd uit een basistarief (vaste voet) en een afstandsafhankelijk onderdeel. Het basistarief is landelijk vastgesteld en wordt jaarlijks op basis van de Landelijke Tarieven Index (bijlage 1c bij het betreffende convenant) geïndexeerd. De prijs voor het afstandsafhankelijke deel kan door de concessieverlener zelf bepaald worden. Artikel 19 uit bijlage 1 van dit convenant verklaart het studentenreisproduct van toepassing.

Met het aanpassen van de Wp2000 wijzigt de frequentie van of de prijs voor een overtocht met de Waddenveren niet. Ook de eisen aan duurzaamheid worden niet automatisch aangescherpt. Het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer en Convenant Zero Emissie Doelgroepenvervoer maakt hierover wel afspraken waar het personenvervoer betreft. Deze afspraken zijn niet automatisch van toepassing op de Waddenveren, omdat de verwijzing hiernaartoe in de wet ontbreekt. Gezien de andere aard van de Waddenveren ten opzichte van vervoer per motorvoertuig zijn deze afspraken ook niet 1 op 1 te vertalen naar de Waddenveren.

Het aanpassen van de Wp2000 zoals hierboven beschreven heeft als voordeel dat besluiten die van toepassing zijn op het openbaar vervoer in principe ook van toepassing zijn voor de Waddenveren (tenzij die expliciet buiten de werking van dat besluit gehouden worden). Daarnaast is de OV-chipkaart van toepassing, wat de reis naar de eilanden voor de OV-reiziger eenvoudiger maakt. Bovendien biedt dit als voordeel dat de concessieverlener beter inzicht krijgt in het aantal reizigers en de daaruit voortvloeiende opbrengsten. Afhankelijk van de keuze over de concessieverantwoordelijkheid, zou reizen naar de Friese Waddeneilanden voor scholieren en studenten gratis worden.

Tegelijkertijd zijn er ook nadelen. Zo zal implementatie van de OV-chipkaart investeringen vragen in de infrastructuur en dient er per transactie een (klein) percentage van de ritprijs afgedragen te worden aan Translink. Daarnaast brengen de implementatie van OVpay en benodigde aanpassingen in de ‘backoffice’ ook kosten met zich mee, waarvan de omvang lastig in te schatten is zonder nader onderzoek. Indien men (in het meest extreme geval) gebruik wil maken van een systeem van beheerste toegang (poortjes) en dit systeem ook op de eilanden gerealiseerd moet worden, kunnen de investeringskosten per vaarroute oplopen tot € 0,5 – € 1 mln. Ook blijft het noodzakelijk om een ander systeem ernaast te handhaven, voor het vervoer van onder andere auto’s en goederentransport.

Het gebruik kunnen maken van het studentenreisproduct betekent dat afspraken met het ministerie van OCW nodig zijn over de bekostiging. De inkomsten uit kaartjes wordt dan vervangen door een bijdrage vanuit dit ministerie. Zij zullen hier dan ook mee in moeten stemmen. De rekening ligt (in beginsel) dan ook bij het Rijk. Bij het ontbreken van inzicht in exacte aantallen scholieren en studenten die gebruik maken van de Waddenveren en de tarieven die voor hen gerekend worden, is het niet mogelijk een inschatting te maken van wat hiervan de financiële consequenties zijn. Gebruik van het studentenreisproduct op de Waddenveren zou als neveneffect kunnen hebben, dat er tijdens vakantieperiodes meer scholieren en studenten de eilanden bezoeken.

De aanpassingen die nodig zijn om de Waddenveren te laten voldoen aan het Convenant Toegankelijkheid zijn op dit moment niet bekend. Dit kan zowel aanpassingen aan de wal en/of het vaartuig betreffen als ook de routes in en om het vaartuig (gangpaden) en voorzieningen om rolstoelen te 'verankeren' tijdens een ruige vaart. Een onderbouwde uitspraak over de hiermee gemoeide investeringen vraagt nader onderzoek.

Het overgaan van de concessieverantwoordelijkheid voor de Waddenveren van de minister van IenW naar Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân zou de concessieverlener letterlijk en naar verwachting ook figuurlijk een stuk 'dichter bij huis' brengen. Het vergroot ook de mogelijkheid om de afstemming tussen de Waddenveren en het aansluitende busvervoer te verbeteren. Naar aanleiding van de op 12 april 2016 in de Tweede Kamer aangenomen motie Van Helvert en De Vries[9], is het Rijk met de provincie Fryslân een traject gestart om te verkennen of decentralisatie realiseerbaar is. Uit aanvullend onderzoek door Rebel en Goudappel is gebleken dat de decentralisatie maar beperkte meerwaarde heeft voor de reiziger die gebruik maakt van de veerdiensten. Ook werd inzichtelijk dat er aanzienlijke kosten en risico's over zouden moeten worden gedragen aan de provincie Fryslân. Naar aanleiding van het onderzoek is geconcludeerd dat het op dat moment niet opportuun was de concessieverlening van de Waddenveren over te dragen aan de provincie Fryslân[10].

Naast bovenstaande is het belangrijk stil te staan bij het mogelijke precedent dat het opnemen van de Waddenveren in de Wp2000 schept voor andere vormen van personenvervoer over water. Zo is de context waarin de Texelse Stoomboot Onderneming (TESO) opereert nagenoeg identiek aan de Waddenveren. Als de Waddenveren onder de Wp2000 gaan vallen, roept dat de vraag op waarom dat niet zou gelden voor deze veerverbinding[11]. Mogelijk geldt dat ook voor andere veerverbindingen in het land.

Het opnemen van de Waddenveren in de Wp2000 kan verwachtingen wekken over hoe omgegaan wordt met bijvoorbeeld de concessies. Hoewel dat wettelijk niet noodzakelijk is, kan de indruk gewekt worden dat de wijze waarop de concessies voor de Waddenveren vormgegeven worden, vergelijkbaar is met het reguliere openbaar vervoer. Een dergelijk besluit zou dus een vervolgdiscussie kunnen geven over aspecten van de concessies voor de Waddenveren, zoals bijvoorbeeld het uitgangspunt van budgetneutraliteit. Waar een dergelijke discussie in het kader van de nieuwe concessies op haar merites beoordeeld zou moeten worden, kan de positie in de Wp2000 deze discussie beïnvloeden.

Aanpassen Bp2000

Om op een (procedureel) meer eenvoudige manier te bereiken wat met een wijziging van de Wp2000 bereikt wordt, kan het Bp2000 aangepast worden door meer artikelen uit de Wp2000 en het Bp2000 van toepassing te verklaren op de Waddenveren. Zo is het toevoegen van artikel 30-30d van de Wp2000 en artikel 35a van het Bp2000 aan het eerste lid van artikel 7A voldoende om de houders van de concessies van de Waddenveren te verplichten de OV-chipkaart als geldig elektronisch vervoerbewijs toe te staan. Al naar gelang hetgeen men wil bereiken, bijvoorbeeld het kunnen gebruiken van het studentenreisproduct, kunnen ook andere artikelen uit de Wp2000 en het Bp2000 van toepassing verklaard worden op de Waddenveren. De wijzigingen die hieruit voortkomen zijn uiteraard afhankelijk van de gemaakte keuzes.

De mogelijkheden en bijbehorende voor- en nadelen komen grotendeels overeen met de voor- en nadelen van het aanpassen van de Wp2000. Wel dient bij besluiten over openbaar vervoer beschouwd te worden of het wenselijk is dat het betreffende besluit ook van toepassing is op de Waddenveren.

[9] Zie Kamerstuk 29684, nr 131
[10] Zie Kamerbrief 36200-A-9

[11] Zie Staatsblad 2010, 30 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen voor een toelichting waarom er destijds geen concessieplicht voor de veerdienst naar Texel is ingesteld.

Eisen en randvoorwaarden opnemen in de concessies
Ervan uit gaande dat het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer een beoogd doel dient dat zich richt op bijvoorbeeld de betaalbaarheid of kwaliteit van de dienstverlening van de Waddenveren, kan dit doel ook bereikt worden door hiervoor specifieke eisen en randvoorwaarden op te nemen in de concessies voor de Waddenveren. In de concessie heeft de concessieverlener binnen de wettelijke kaders veel ruimte om te sturen op aspecten die voor hem relevant zijn.

In de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessies is als hoofddoelstelling opgenomen dat het personenvervoer tussen het Friese vasteland en de Friese Waddeneilanden op zo'n manier in stand gehouden wordt dat deze verbindingen voor de eilandbewoners en het publiek toereikend zijn. De hoofddoelstelling is uitgewerkt naar vier subdoelstellingen:

- Betrouwbaar, frequent en structureel;
- Toekomstbestendig;
- Prettige reisbeleving;
- Betaalbaar en beheersbaar.

Binnen deze hoofddoelstelling en subdoelstellingen kan elke invulling gegeven worden aan de nieuwe concessies die wenselijk zou zijn. Het gaat in dat geval vooral om de keuzes die men wil maken. De Nota van Uitgangspunten is onder andere gebaseerd op de Midterm Reviews die in 2022 door AT Osborne zijn uitgevoerd op beide concessies voor de Waddenveren. De hierin beschreven bevindingen zijn sterk vergelijkbaar met de bevindingen uit de interviews in voorliggend onderzoek. Mede op basis hiervan worden op verschillende punten al scherpere eisen en randvoorwaarden gesteld dan in de huidige concessies.

Dit geldt onder andere voor de OV-chipkaart: de nieuwe concessiehouder moet *"waar (technisch) mogelijk aansluiten bij de OV-chipkaart, OVpay,…en andere op dat moment veelgebruikte betaalsystemen*". Op het vlak van duurzaamheid is het ministerie van IenW voornemens om een minimaal emissiereductie percentage te eisen. Het uitgangspunt van budget neutrale concessies blijft gehandhaafd, op basis van de resultaten uit de huidige concessies. Bij het uitwerken van het Programma van Eisen worden de financiële effecten van bepaalde eisen doorgerekend en worden indicatieve businesscases opgesteld, waarmee een goede afweging gemaakt kan worden of het opnemen van de betreffende eis financieel verantwoord en haalbaar is.

De voor- en nadelen van het op deze wijze aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer hangt af van de uiteindelijke keuzes die gemaakt worden over de invulling van de concessies. Het grote voordeel ten opzichte van het aanpassen van de Wp2000 of het Bp2000 is wel dat gemaakte keuzes direct effect hebben. De consequenties zijn daarbij logischerwijs afhankelijk van de keuzes die gemaakt worden.

Net als bij de optie het Bp2000 aan te passen, geldt ook bij deze optie dat het nodig zal zijn om bij besluiten over openbaar vervoer te beschouwen of het wenselijk is dat het betreffende besluit ook van toepassing is op de Waddenveren.

4.3 Draagt het aanmerken als OV bij aan de bevindingen uit de interviews?

Naast het beschouwen van de meer algemene voor- en nadelen van het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer, is ook gekeken in hoeverre een bijdrage geleverd wordt aan de bevindingen uit de interviews. Achter de meeste bevindingen schuilt immers een behoefte aan verbetering van het functioneren van de Waddenveren.

In hoofdstuk 3 zijn de volgende bevindingen geconstateerd:

1. De Waddenveren zijn maatschappelijk van groot belang;
2. Concessieverlener voelt voor de regio 'ver weg';
3. De prijs van de kaartjes wordt als 'hoog' ervaren;

4. Afgezien van de opstartproblemen bij Wagenborg, zijn er niet tot nauwelijks; klachten over het moeten reserveren voor de Waddenveren;
5. De frequentie lijkt voldoende, maar richting Ameland en in de avonduren is de vraag om uitbreiding aanwezig;
6. Duurzaamheid is een punt van zorg voor alle betrokkenen;
7. De vaargeulproblematiek is een van de belangrijkste zorgpunten.

Het belang van de Waddenveren wordt in de nieuwe concessies nadrukkelijk omschreven en daarmee onderkend. Zoals in 4.2 beschreven is, zou het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer kunnen betekenen dat de provincie Fryslân concessieverlener zou worden. Gezien de eerder genoemde uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek naar decentralisatie van de concessies voor de Waddenveren is dit niet te verwachten. Het aanmerken als openbaar vervoer borgt dan ook niet dat het belang van de Waddenveren nog nadrukkelijker gediend wordt of dat de concessieverlener 'minder ver weg' voelt.

Aangezien de tarieven niet geregeld worden via de Wp2000 is een lagere prijs ook niet een automatische uitkomst van het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer. Om structurele subsidiëring van de Waddenveren mogelijk te maken, wat zou kunnen leiden tot lagere tarieven, moet er wel een wettelijke basis gelegd worden. Hiervoor dient of de Wp2000 of het Bp2000 aangepast te worden.

Zoals in 4.2 is aangegeven, zal het volwaardig opnemen van de Waddenveren in de Wp2000 betekenen dat de OV-chipkaart een geldig betaalmiddel wordt op de Waddenveren. Aangezien het aantal klachten over het moeten reserveren beperkt is, is het de vraag of hiermee een probleem opgelost wordt. Zeker is in ieder geval dat de overgang naar de OV-chipkaart kosten met zich mee brengt die, zonder bijdrage vanuit de concessieverlener, naar verwachting verrekend zullen worden in de tarieven.

De vraagstukken uit de overige bevindingen – frequentie, duurzaamheid en vaargeulproblematiek – zijn allen vraagstukken die niet in de Wp2000 of het Bp2000 geregeld worden. Het aanmerken van de Waddenveren als openbaar vervoer levert daarmee geen verandering op deze vraagstukken op.



5. CONCLUSIES

Voorliggend rapport beschrijft de uitkomsten van het onderzoek naar wat ervoor nodig is om de Waddenveren aan te merken als openbaar vervoer en wat daarvan de voor- en nadelen zijn. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies beschreven die kunnen worden getrokken op basis van de onderzoeksresultaten.

Conclusie 1: de Waddenveren aanmerken als openbaar vervoer vraagt een aanpassing van de Wp2000, het Bp2000 of het opnemen van specifieke eisen en randvoorwaarden in de concessies voor de Waddenveren.

Uit de onderzoeksvraag wat ervoor nodig is om de Waddenveren aan te merken als openbaar vervoer komen drie mogelijkheden naar boven: (1) het aanpassen van de Wp2000, (2) het aanpassen van het Bp2000 of (3) het opnemen van specifieke eisen en randvoorwaarden in de concessies voor de Waddenveren. Waar het aanpassen van de Wp2000 een lange procedure vereist, is aanpassen van het Bp2000 een stuk eenvoudiger. Het meest eenvoudig is echter om in de nieuwe concessies voor de Waddenveren, waarvoor de aanbestedingsprocedure momenteel loopt, de eisen en randvoorwaarden op te nemen waarmee hetgeen men beoogt met het 'aanmerken als openbaar vervoer' ook bereikt kan worden. Het verstrekken van een structurele subsidie voor de exploitatie van de Waddenveren vereist wel een wettelijke basis. Daarvoor dient het Bp2000 aangepast te worden en artikel 22 uit de Wp2000 van toepassing te worden op de Waddenveren. Belangrijk daarbij te vermelden is dat in lijn met het Integraal Afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK) nut en noodzaak van een wetswijziging aangetoond moet kunnen worden om een wet te kunnen wijzigen. Voorliggende rapportage doet daar geen uitspraak over.

Conclusie 2: het aanpassen van de Wp2000 of het Bp2000 levert slechts beperkte voordelen en enkele nadelen op en draagt niet direct bij aan een betere dienstverlening met de Waddenveren.

Het aanpassen van de Wp2000 of het Bp2000 levert slechts beperkte voordelen op. Besluiten over het openbaar vervoer zijn bij een aanpassing van de Wp2000 automatisch ook van toepassing op de Waddenveren. Daarnaast wordt de OV-chipkaart van toepassing en (mogelijk) ook het studentenreisproduct. Daar staan echter ook nadelen tegenover, waaronder extra kosten voor de concessieverlener. Daarnaast blijkt uit de bevindingen van de interviewronde dat hier niet de grootste opgaven liggen voor de Waddenveren. De door de geïnterviewden ervaren opgaven die wel uit de bevindingen blijken, worden ook niet opgelost of verbeterd door de Waddenveren aan te merken als openbaar vervoer. Wel is een aanpassing van de Wp2000 of het Bp2000 nodig om structurele subsidiëring van de Waddenveren mogelijk te maken, als dat wenselijk mocht zijn.

Conclusie 3: het unieke vervoersproduct van de Waddenveren vereist maatwerk in de concessies om een goede en betaalbare verbinding tot stand te brengen waarmee de leefbaarheid van de Waddeneilanden geborgd kan worden.

De Waddenveren zijn een speciaal vervoersproduct en van groot belang voor de bewoners en bedrijven op de Friese Waddeneilanden. Hoewel de diensten op onderdelen zich laten vergelijken met regulier openbaar vervoer, zijn er mogelijk meer kenmerken die juist verschillen. Het maken van een vervoerproduct dat aansluit bij de behoeften van de reizigers en past binnen de context van de Waddenveren vereist maatwerk. Dit maatwerk kan het eenvoudigst bereikt worden met het verstandig inrichten en aanbesteden van de concessies voor de Waddenveren. De Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessies biedt voldoende handvatten om deze zo in te richten dat er een goede en betaalbare verbinding tot stand komt waarmee de leefbaarheid van de Waddeneilanden geborgd kan worden.

COLOFON

Opdrachtgever: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Auteurs
Arend van Dijk
Nelleke Beerman
Peter Krumm
Jip de Meijer