

NATUURLIJK BEREIKBAAR!



EXTERNE ADVIESGROEP - ONLINE MEETING

Wagenborg Passagiersdiensten
RFP Vlootsamenstelling

ORTEC | Optimize Your World
Geerhard de Vries
Tim van Luxemburg
Marijke Lijzenga

EXTERNAL
ORTEC

WAGENBORG
PASSAGIERSDIENSTEN

WAGENBORG PASSAGIERSDIENSTEN





Samenvatting

Externe Adviesgroep - online meeting

Datum: 18 april 2023

Aanwezig: 16 leden

De derde bijeenkomst van de externe adviesgroep is een online bijeenkomst. Via Zoom verzamelen 16 leden zich op dinsdag 18 april 2023 rond de klok van 20.00 uur in de digitale omgeving. Innovatie Manager van WPD, Rogier Havelaar, leidt de avond in en vertelt wat het programma is.



Routekaart

Punt 1 is een update: waar staan we in het proces? Rogier toont de routekaart en vertelt: "Na een oproep voor leden voor de externe adviesgroep en het vaststellen van een scope zijn we van start gegaan met wensen en scenario's. Inmiddels hebben we de themaweek achter de rug. We zijn nu bezig om alle rapporten, alle input uit de bijeenkomsten met de adviesgroepen en uit de gesprekken die we achter de schermen voeren te vertalen naar wensen en scenario's."

Vanuit communicatie bezien: waar staan we nu? Wat betreft 'Natuurlijk, Bereikbaar!' hebben we nu de bijeenkomst met de externe adviesgroep en op 20 april de bijeenkomst met de interne adviesgroep. Vanaf komende zaterdag tot en met volgende week woensdag ga ik stage lopen bij WPD. Het doel is om zo veel mogelijk collega's te spreken. Eind april, begin mei, gaat de vernieuwde site NatuurlijkBereikbaar.nl online. Het doel is om hier op een heel toegankelijke manier alle informatie te delen met het publiek. Mensen kunnen een account aanmaken en meediscussiëren. De bedoeling is dat daar ook weer veel input uit komt.

Op 9 mei zit ik samen met de Raad van Bestuur van Wagenborg voor de tweede keer bij de directeur-

generaal van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dan hebben we het over alle onderwerpen waarover we het met jullie ook hebben. We zijn met elkaar de puzzel aan het leggen en dit is het vervolgesprek in dat kader.

Op 10 mei bezoeken de koning en koningin Ameland. Er vindt een gesprek over bereikbaarheid plaats tussen hen, de burgemeester, Ger van Langen en nog drie personen. We laten hen ook dit traject zien.

Op 12 mei is het overleg met de decentrale overheden. Zoals jullie wellicht weten, schrijft de concessie een aantal adviesorganen voor: het consumentenplatform Waddenveren Oost en de decentrale overheden. Op 12 mei bespreken we de planning met hen. Op 26 mei komt, als het goed is, een speciale editie van WPDetails uit. De eilanders krijgen dit aan huis gestuurd en ik zal zorgen dat de leden van deze adviesgroep die aan de wal wonen het ook thuisgestuurd krijgen. Deze editie van WPDetails geeft verslag van themaweek en thema-avond die we 29 maart op schier hadden. Het doel is laten zien wat iedereen gezegd heeft, om alle perspectieven te laten zien en om de verhalen te delen die we gehoord hebben. De speciale editie zit in folie, daarin zit ook een flyer met de uitnodiging om op 14 en 15 juni naar

speciale informatiebijeenkomsten te komen op Schiermonnikoog en Ameland. Dan vertellen we wat Wagenborg heeft gedaan met alle input die we hebben ontvangen. Die avond zal ik ook met jullie delen waar we staan. Als het goed is, is het pakket met wensen dan voor 95% af en jullie krijgen een sneak preview van het programma wensen en scenario's."

Iemand vraagt: "In de vorige stukken en in de pers hebben we gezien dat RWS zelf met plannen komt. Hoe verhoudt dat zich tot wat wij doen?"

Rogier: "Ik geef daar in het volgende onderdeel antwoord op. Zijn er nog andere vragen?"

Vraag: "Worden wij apart op de hoogte gehouden van wat er uit de bijeenkomsten komt van 9 en 12 mei?"

Rogier: "Ja, tijdens dit soort gesprekken."

Hij vervolgt: "Je ziet: het is best veel wat de komende tijd naar buiten gaat. Daarom is besloten om het WPDdetails magazine #20 uit te stellen tot na de zomer, in augustus."

We hebben de afgelopen periode belangrijke gebeurtenissen gehad. We zijn met het ministerie in overleg over de planning van de VBA2030, over een onderzoek naar duurzaamheid en over de conceptnota van uitgangspunten voor de volgende concessie. We hebben de themawEEK 'Natuurlijk, Bereikbaar!' achter de rug en we bereiden ons nu voor op het rekenen aan verschillende concepten komende zomer."

Na deze uiteenzetting gaat Rogier in op zijn vraag van vandaag aan de adviesgroep. "Als Wagenborg in november komt met schetsen, hoe laten we dan zien wat de opties van de toekomst zijn? In de themawEEK ging het vooral over zaken als wanneer iemand is overleden en op de wal gecremeerd moet worden, er dan een plek is waar de nabestaanden dan rustig en afgezonderd kunnen zitten. En het ging over de bereikbaarheid in de ochtend. Maar nu is de vraag: als we in november technische tekeningen hebben, wat dan? Daar gaan we het na de pauze over hebben: wat zijn tips die jullie hebben en die ervoor zorgen dat mensen het vervoersconcept kunnen begrijpen?"

Wij hebben Ortec benaderd om met ons mee te denken over: hoe moeten we de bootsamenstelling gaan uitdenken. Ik was positief verrast door waar ze mee gekomen zijn."

Rogier toont de presentatie van Ortec.

"Allereerst een introductie. Wat is Wagenborg Passagiersdiensten eigenlijk? We hebben het over 1,5 miljoen passagiers, 200.000 auto's per jaar en het toekomstbestendig houden van de vloot. Er is een concessie uitgeschreven. Die stelt eisen aan de veerdienst. Zoals de eisen om ook op stille, onrendabele momenten te varen volgens dienstregeling, om het hele jaar te varen, om de prijzen onder een bepaald maximum te houden. Om hierop tijdig te anticiperen willen we analyseren welke vlootsamenstelling het beste voorziet in de vervoersvraag tegen zo laag mogelijke kosten en energieconsumptie. De belemmering is een smallere en ondiepere vaargeul. De ondiepe vaargeul vormt een grote beperking in de opties die er zijn voor de vlootsamenstelling en het vaarschema. De huidige boten zijn gemaakt voor dit stukje, maar dit stukje is zo veranderd dat ze straks niet meer kunnen varen. En er is een grote afhankelijkheid tussen vlootsamenstelling, vaarschema en kosten. Om alle kosten goed af te wegen, is WPD op zoek naar een model dat de effecten van de verschillende scenario's voor vaargeul en vaarschema kan doorrekenen. Daarnaast wil WPD een model dat de optimale vlootsamenstelling kan bepalen op basis van gemaakte keuzes voor vaargeul en vaarschema. De resultaten hiervan gebruiken we om met stakeholders in gesprek te gaan. Er zijn heel veel verschillende partijen betrokken bij dit vraagstuk."

We hebben twee doelen, opgeknipt in twee fases. In fase 1, het analysemodel, willen we de scenario's van VBA2030 challenge. Waarom is dat belangrijk? Omdat RWS in de modellen die zij gebruikt niet kijkt naar gerealiseerde waterstanden. Wij kijken naar het astronomisch getij in combinatie met wind, dus de gerealiseerde waterstanden van 2022. De VBA rekent gewoon met diepte en breedte, maar dat is niet altijd hetzelfde. Dus dat is onze eerste zorg: te veel optimisme."

Onze tweede zorg is de drukte in vaargeulen. In

berekeningen van RWS worden de vaargeulen exclusief door WPD gebruikt, maar er varen ook baggerboten, zeilboten, pleziervaart enzovoort, dus het is veel drukker. Er is een internationale norm, PIAN, die bepaalt: wanneer is varen in binnenwateren veilig? RWS heeft geen nautische toets gedaan op wat voor boten er varen. Maar er geldt een wettelijke norm die moet worden toegepast."

Rogier vervolgt: "Onze derde punt van zorg is de aanneming door RWS dat als je een vaargeul hebt die nu 100% is maar bijvoorbeeld 80% wordt, dat de boot dan ook 80% wordt en dat het dan qua capaciteit klopt. We hebben gevraagd of dit nautisch is getoetst. De ene keer horen we 'ja', de andere keer 'dat is een aanneming en die wordt in de volgende fase onderzocht'. Dat vinden we riskant. Dus hebben we met het ministerie overleg gehad en daar twee vragen gesteld: Eén: mogen mensen van Ortec aanbellen bij Witteveen+Bos die voor RWS werkt en ervoor zorgen dat dezelfde data wordt gebruikt, met inachtneming van de geldende regels. Het tweede dat ik heb gezegd: wanneer VBA2030 zegt dat je met 80% ook op tijd kunt varen, wil ik berekeningen kunnen maken om na te gaan of dat klopt of niet."

Uiteindelijk komt er één scenario voor vaargeul en vaarschema. Dit kan een vast schema zijn (altijd varen), of waterstand afhankelijk (alleen bij bepaalde waterstanden) of een combinatie (passagiers volgen de vaste dienstregeling en vracht wordt waterstand afhankelijk)."

Noot: Rogier introduceert hier het begrip 'waterstand afhankelijk' omdat er te veel negatieve lading hangt aan het 'varen op tij' en hij daar los van wil komen t.b.v. de objectiviteit.

"Dus als we zeggen: we willen één scenario voor vaargeul en vaarschema, dan gaan we medio zomer met het concept van RWS met één van deze scenario's aan de slag. Mogen we de scenario's van RWS niet ontvangen, dan gaan we rekenen met wat we hebben."

Hoe gaat dat in zijn werk? In fase 1 zijn er 3 scenario's voor de dienstregeling en 3 mogelijke vaargeulen. De input voor de uiteindelijke vaargeul komt vanuit RWS. We hebben MARIN gevraagd: als je nu de PIAN-norm toepast op het gebruik

van de vaargeulen, met wat voor normen zou je dan komen? We hebben daar nog geen reactie gekregen, maar die volgt binnenkort. Dan krijgen we dus de spelregels."

We hebben MARIN ook gevraagd: een gemiddelde RoPax en een gemiddeld schip voor vracht en een gemiddeld schip voor alleen passagiers. Die gaan we in fase 1-modellen stoppen. Vervolgens gaan we ook kijken hoeveel capaciteit je van A naar B kunt overzetten. Hoeveel afvaarten heb je dan, hoeveel schepen heb je dan? Hoe gaan we dat vullen? Dit gaan we bepalen aan de hand van data. Voor de vlootsamenstelling gaan we kijken naar CAPEX en naar OPEX voor de kosten, dan weten we wat het kost en of het maakbaar is voor ons. Dit willen we gebruiken in onze gesprekken met de overheid."

Wat stoppen we dan in ons analysemodel?

Verschillende scheepstypes, de historische data van waterstanden, de historische operationele data, het aantal passagiers en vracht per afvaart, de tijd voor laden/lossen per afvaart, de capaciteit van de haveninstallaties en de kosten per personeelslid en unit energie."

Dan de variabelen. Het model kan spelen met het type schip en het aantal afvaarten. En ook met het aantal beperkingen, zoals waterstand, haveninstallaties, tijden waarin niet gevaren wordt (tussen 21.00 en 6.00 uur) en wetgeving. En daar rolt een uitkomst uit."

Rogier toont enkele hypothetische voorbeelden waarbij bij 3 vlootsamenstellingen worden gekeurd en er maar één mogelijk blijkt.

"Dat is het gesprek dat we deze zomer gaan voeren", zegt hij tot besluit.

Vraag: "Is het gebaseerd op Schiermonnikoog en Ameland? Het is nu nog allemaal gelijk, al is Ameland anders."

Rogier: "Ik heb gezegd: we gaan Schiermonnikoog helemaal apart behandelen. In de concessie staat dat er een reserveschip moet zijn, niet dat dit schip van Schiermonnikoog moet komen. Het zou kunnen dat er voor Schiermonnikoog een ander schip moet komen dan voor Ameland en dan moet dat gesprek wel mogelijk zijn."

Reactie: "Los van hoe het schip in elkaar moet steken, ben ik blij dat je daar zo in staat. Het is altijd zo dat als Ameland een boot nodig heeft, er een van Schier naartoe gaat. We zijn altijd de dupe. In het hoogseizoen gebeurt het regelmatig dat onze boottijden veranderen omdat één boot naar Ameland moet."

Iemand anders zegt: "Als ik dan Rogier hoor zeggen dat er in de concessie staat dat er een reserveboot moet zijn, dan hebben jullie dus geen reserveboot."

Rogier: "Voor Schiermonnikoog zijn niet altijd 2 schepen nodig, maar die zijn wel beschikbaar. Het is rendabeler om er één bij Ameland in te zetten dan om die het hele jaar te laten liggen bij Schiermonnikoog, op een paar drukke weken na."

Opmerking: "De problemen die er nu zijn met de overtocht naar Ameland, die zijn er in principe niet voor Schiermonnikoog."

Rogier: "Er zijn 2 redenen waarom we dit nóg niet zien op Schiermonnikoog. Allereerst omdat de vaargeul minder slecht is. Maar we zien wel dat het wad verzandt, wat ook op Schiermonnikoog speelt. De geul wordt smaller. Maar de problemen zijn nog niet zo manifest als op Ameland. De tweede reden is dat er meer speling is in de dienstregeling op Schiermonnikoog. De boot ligt lange tijd op Lauwersoog voor hij weer weg gaat. Dat is op Ameland niet zo."

"Is er al een onderzoek geweest naar wat ze verwachten qua tij naar Schiermonnikoog? Over 1 à 2 jaar, zijn de problemen hier dan ook aan de orde zoals nu bij Ameland?"

Rogier: "Het is moeilijk voorspelbaar of het zo snel gaat, maar wel dat de verzanding nog 30 jaar doorgaat. Maar de grootste problemen zijn wel bij Ameland. Of zijn er andere ervaringen bij Schiermonnikoog?"

Reactie: "Het is wel zo dat de verzanding doorgaat. In de jaren '60 is de aanlanding verkeerd gebouwd. Dat hadden eigenlijk bruggen moeten zijn. Nu is er wat verhoging aan de oostkant, zowel bij Ameland als Schier. We zijn nu 60 jaar verder, dat gaat daar door, het wad gaat daar omhoog. Het probleem speelt misschien niet over 2 jaar, maar wordt wel erger. Ook op Schier. Dus die aanlandingsdijk is eigenlijk verkeerd gebouwd, het was toen de goedkoopste manier om aan te landen. Dat was op Ameland ook zo en op Holwerd, maar ze zijn eigenlijk niet goed doordacht en dat zorgt ervoor dat er bij beide afvaarten problemen zijn."

Iemand komt met een toelichting: "Er is een bureau dat denkt: wat doen we met baggeren en baggerslib? Dat probleem wordt steeds groter in de Waddenzee, ook voor de rest van de eilanden. In de toekomst kan dit een probleem van Harlingen tot Eemshaven worden."

Rogier: "Ik hoop dat in de VBA2030 antwoorden staan."

Vraag van één van de leden: "Wordt in de scenario's ook rekening gehouden met een minimum aantal overtochten?"

Rogier: "Het minimum is één keer per dag heen en terug."

Iemand anders: "Ik ben nog wel benieuwd of ze naast het rapport ook een risicoanalyse per scenario hebben gemaakt."

Rogier: "Eerlijk gezegd moeten we daarvoor bij RWS zijn."

Vraag: "We spreken nu over een monopoliepositie. Is er ook een scenario waarbij er een vrije markt is?"

Rogier: "In basis is dit geconcessioneerd om te voorkomen dat er in drukke perioden 25 aanbieders zijn en in de winter 0. Dat is de basis. Ik ga ervan uit dat er een concessie komt waarop iedereen kan inschrijven. En het ministerie moet het programma van wensen en eisen gebalanceerd opstellen. Eind dit jaar komt de eerste nota van uitgangspunten voor Waddenveren Oost en West, vanuit het Directoraat-Generaal Mobiliteit (DGMO). De eerste visie met uitgangspunten voor volgende concessie, vrijgegeven voor inspraak voor iedereen die hierover een mening wil geven. Deze meningen worden weer gelezen en meegenomen en dan komt volgend jaar de definitieve nota van uitgangspunten. Deze nota wordt vertaald naar een programma van eisen."

Vraag: "We zitten nu voor de keuze van type schepen. Als er een vrije markt-economie komt, dan zal er een andere keuze qua schepen genomen worden. Met aanleggen, steigers; het heeft allemaal te maken met de vervoersconcessie. Als er pas over 2 jaar uitsluit is, lopen we dan niet een beetje op de markt vooruit?"

Rogier: "Als je niks doet en gaat wachten, dan gaat het verzanden door, heb je straks schepen die niet meer passen in het gebied, met name bij Ameland."

Dus we hebben gezegd: je kunt niet wachten, terwijl je bestuurlijk wel wilt wachten. Dat zie ik als mijn werk: zorgen dat RWS, DGMO, lenW en WPD vanuit hun eigen rol aan hetzelfde werken."

Vraag: "Jij splitst het vervoer in passagiers en vracht en zegt: tussen 21.00 en 6.00 uur varen we niet want de toerist gaat niet in de nacht. Dan gaat mijn medische kant spelen, want daar hebben jullie wél een rol. In noodsituaties zou er gevaren moeten worden in de nacht."

Rogier: "Voor noodsituaties heb je de KNRM."

Reactie: "Dat is niet altijd zo. Ik heb recent meegemaakt dat de KNRM niet weg kon, de boot lag bijna vast."

Rogier: "Had WPD dan wel kunnen varen?"

Antwoord: "Ja, want de KNRM komt van de Ballumerbocht vandaan. Ik vraag me af of dit in de concessie moet. Je noemt de toerist. En ik snap dat medisch niet de verantwoordelijkheid is van WPD, maar ik denk dat je eilanders en toeristen kunt splitsen."

Rogier: "Fase 2 leidt tot 3 modellen. Er worden 3 opties uitgewerkt: zo zou het in de toekomst kunnen. Ik zie nog 2 handjes van mensen die ook wat willen vragen."

Vraag: "Ik mis een onderwerp dat in de themaweek ook voorbij kwam: nachtvervoer. Volgens mij is de voorkeur dat dit wordt verzorgd door één en dezelfde vervoerder, dat zie ik in de presentatie niet staan. Heeft WPD hier een standpunt over?"

Rogier: "Die discussie speelt met name op Ameland, op Schiermonnikoog is een andere situatie. Daar zit een ondernemer die een watertaxi heeft. In termen van concessies: wil je dit bij de concessienemer neerleggen? Ik denk dat als wij in november komen met een vervoersconcept, dat we hierop in moeten gaan."

Reactie: "Ik denk het wel. Ik denk dat het bijdraagt aan draagvlak. Ik denk dat het iets is waar eilanders blij van worden."

Vraag: "De problemen zijn groot op Ameland. We praten erover in november als de eerste schetsen er liggen. Wat doen we nu? De problemen

zijn dagelijks. Kunnen jullie daarover al iets delen voor de komende drukke periode?

Rogier: "Er zijn in het hier en nu maatregelen genomen. Er is een tweede baggerschip naar Ameland gekomen. Elke 2 maanden worden de maatregelen geëvalueerd. WPD gaat helaas niet over de omstandigheden. Er zijn geen formele mechanismen die iets in werking kunnen stellen."

Reactie: "Maar er valt dus niks te voorspellen?"

Rogier: "Daarom willen we in de rekenmodellen rekenen met cijfers uit 2022."

Opmerking: "Vorige week ben ik op Ameland geweest. Tot mijn verbijstering heb ik nooit zoveel moeite gehad om terug te komen. De boot was constant volgeboekt. Tweede punt: ik zag dat RWS met voorlichting bezig is, dat er tijdens die bijeenkomsten plaatjes gepresenteerd worden waarin de haven van Holwerd naar Ferwerd gaat." Rogier: "Er zijn 6 varianten, op te delen in Holwerd-Nes en Ferwerd-Nes in combinatie met een vaargeul van 100, 80 of 60%. Als WPD maakt ons de haven niet uit, als de vaargeul maar goed is. Maar een eventuele verhuizing betekent wel dat je voor de aanlanding iets nieuws moet maken. Ik heb DGMO en lenW wel gevraagd naar hun contactpersoon bij RWS om deze discussie te voeren, maar nog geen reactie."

Vraag: "Houden jullie wel rekening met caravans en campers en dergelijke?"

Rogier: "We moeten in elk geval wachten op de gemeente Ameland, die deze zomer met de eerste uitwerking van de toeristische visie komt. Wij vervoeren alles wat op de Nederlandse weg mag rijden. Als er sprake is van restricties, dan komen die niet van ons."

Opmerking: "Een kleine aanvulling op de varianten: een haven 1800 meter vanaf de pier westelijk van Holwerd, bij Ferwerd, is een utopie. Daar hoeven we niet over te discussiëren. Maar dan het punt van mogelijk geen of gedeeltelijke catering aan boord. Ik zit met het sociaal-maatschappelijke gevoel op het eiland. De catering aan boord gebeurt al generaties door een bepaalde familie. We hebben daar verplichtingen tegenover. Als het half kan, probeer dan catering op de boot te krijgen. Als het niet lukt, als er op de bootjes straks geen catering meer past, zorg er dan voor dat de catering in Holwerd en in de haven van Nes beter wordt en dat die familiebedrijven dat dan kunnen runnen. Anders maak je ze brooddood."

Wil je daar aub rekening mee houden?

Rogier: "Dat zit hem ook in: hoe ga je met mensen om."

Rogier werpt een blik op de klok; er is al een uur verstreken en nog ongeveer een half uur over. Hij zegt: "Ik had een break-out op de planning staan, maar volgens mij is het gesprek dat we nu voeren te waardevol, dus ik mail jullie de 2 vragen die ik had, dan kunnen jullie daar ook over nadenken."

Opmerking: "Ik wou nog wat over dat sociale zeggen. Het personeel van de veerboten hebben we gezamenlijk opgevoed en er zit vrij veel energie en tijd in. Hoe de concessie ook wordt, we zullen er toch rekening mee moeten houden dat dit team er blijft."

Rogier gaat vervolgens terug naar zijn presentatie en vervolgt: "Ik heb twee vragen. Mijn doel is dat mensen in december snappen: dit zijn concepten. En dat ze daar ook wat van kunnen vinden. Als ik bijvoorbeeld een scheepsontwerp maak, dan kan ik een artist impression maken, of een tekening of een heel technische tekening. Dus dat is mijn eerste vraag: als WPD straks met schetsen komt, wat voor schetsen zijn dat dan? Verwacht je in november dat we van A tot Z uitleggen hoe het vervoersconcept eruit ziet? En hoe moet de customer journey eruit zien? Wil je zien hoe het er aan boord uitziet, of wil je een schema met stappen die je aflegt tijdens een reis? Dat zou mijn eerste vraag aan jullie zijn."

Antwoord: "Ik zou daar al antwoord op kunnen geven. Mij maakt het niet uit op wat voor boot we gaan varen, als ik er maar kom. Ik denk dat uit verschillende doelgroepen customer journeys of scenario's te schetsen zijn, rekening houdend op welke manier iemand een reis maakt."

Rogier: "En wil je die dan lezen, wil je hem zien in een stripboek, wil je hem zien in een film?"

Antwoord: "Wel gevisualiseerd. Redelijk eenvoudig en in een schets, maar geen technische tekening. Ik denk dat dit voor de meeste reizigers niet hoeft."

Rogier: "Stel je voor: klik op wie u bent en dat je dan ziet hoe de reis er voor jou uitziet."

Antwoord: "Ja, een stroomschema. Reis je met de auto ja of nee? Op die manier kun je jouw eigen reis samenstellen en krijg je een beeld van hoe die er voor jou uitziet."

Iemand anders zegt: "Hou het simpel. Als er te veel keuzes zijn dan krijg je een babylonische spraakverwarring. Dus simpel en niet te veel details."

Een andere reactie: "Er was in het verleden een leuke animatie over de dichtslibbende vaargeul. In die lijn doorgaan zou leuk zijn."

Rogier: "Dus jij zegt video."

Antwoord: "Ja, gericht op forens en eilanders. Wat voor gevolgen heeft het als we kiezen voor bepaalde scenario's?"

Rogier: "Dus de gevolgen van scenario's ook in beeld."

Antwoord: "In dit scenario staat nog niks vast, dus zorgen dat er wel wat valt te kiezen, dat je dat naar voren brengt."

Rogier: "Dus de verschillen accentueren."

Reactie: "Als de reiziger keuzes kan maken, dan kan hij een ontwerp van zijn reis maken. Ik kan bijvoorbeeld kiezen voor een deelauto en dan met de personenboot, of ik moet boodschappen hebben en dat meeslepen naar het eiland. Daarin kun je dan keuzes maken."

Iemand anders brengt in: "Je moet wel weten wie de mensen zijn waarvoor je het maakt en welk medium je gebruikt. Krant, tv of vakblad; dat verschilt ook."

Rogier: "Ik ga jullie deze vragen ook per mail stellen, maar ik word nu al heel gelukkig van jullie inbreng. Dan ga ik nu ook mijn tweede vraag introduceren. Op welke manier ga je een oordeel/beeld vormen bij de schetsen? Ga je zelf op onderzoek uit, ga je alles lezen, blader je erdoorheen, wil je eventueel vragen kunnen stellen, welke rol spelen eventuele experts voor jou? Ik moet het op zo'n manier brengen zodat jullie het aannemen, of moet er daarna nog een gesprek komen?"

Reactie: "Ik zou het zeker fijn vinden als expert opinions en bewijzen in de WPD details komen. Ze zullen misschien niet alles willen delen, maar dat je het wel meeneemt."

Rogier: "Is dat dan ook MARIN of ORTEC?"

Antwoord: "Zoiets. Welke hydroloog is hierbij betrokken? Wie weet hier zoveel van? Of welke scheepsbouwer? Ik weet niet wat MARIN of ORTEC zijn."

Rogier: "Dus met wie zijn we tot het concept gekomen?"

Iemand anders zegt: "Lastig. Er spelen 2 dingen door elkaar heen. Jullie zijn als WPD bezig en ook RWS is bezig."

Rogier: "Ja, maar eind dit jaar weten we ook al over de VBA2030. Alleen is er dan nog geen besluit van de minister. Of misschien ook wel."

Reactie: "Dan kunnen mensen er ook over praten." Iemand anders zegt: "Ik zou zelf alles wel willen lezen en eventueel dingen willen uitzoeken, maar het is ook fijn om dan ook nog een moment te hebben om vragen te stellen."

Rogier: "Wij hebben dat sowieso met jullie. Maar het gaat ook om de eilanders."

Vraag: "Wat ik een beetje mis: in hoeverre staat WPD er zelf in? Wat zegt de gemeente er nog over? Heeft de provincie nog een stem?"

Rogier: "We hebben gesproken met bestuurders van de gemeente en provincie. In deze fase van de wedstrijd kunnen decentrale overheden advies uitbrengen, en dat gaan ze ook doen. Ook hebben ze gezegd dat ze zich de rest van het traject afzijdig houden om objectiviteit te behouden. Bestuurlijk gezien gaan de gemeenten wel reageren op de schetsen. We gaan een bericht sturen naar de gemeenteraden met de vraag of ze in de tweede helft van juli in gesprek kunnen over ons programma van wensen. Die brief moeten we nog versturen."

Vraag: "Als je veel eisen en wensen hebt qua luxe schip, aantal afvaarten, catering et cetera, dan zal daar ook een prijskaartje aan hangen. Het lijkt me goed dat de reiziger daar ook inzicht in krijgt."

Rogier: "Dat mensen dan zien dat als ze een sjeke catering willen, dat dit dan wel meer kost."

Antwoord: "Mensen kijken toch naar hun eigen situatie, willen hun eisen terugzien maar ook goedkoop over kunnen. Dus dat daar een verhouding in komt."

Inbreng: "Die presentatie zou ik zo simpel mogelijk houden. Misschien een leuke animatie van maken, aansprekend voor een heel brede doelgroep."

Opmerking: "De gemeente stelt zich onafhankelijk op, maar als bepaalde besluiten worden genomen door de gemeente, dan is dat van toepassing op wat we willen. Beetje kip en ei-verhaal. Je kunt iets moois bedenken, maar als de gemeente zegt: we laten geen caravans meer toe, dan heb je een heel

ander verhaal."

Rogier: "Dat klopt. Daarom is het fijn dat er ergens in de zomer de eerste uitwerking komt van de autoluwe plannen, zodat ik dat mee kan nemen in de modellen. Maar sommige dingen kunnen onzeker blijven in de toekomst. We wisten bij de Sier en Oerd ook bepaalde dingen niet. We wisten ook niet dat auto's zoveel groter zouden worden. Je hebt altijd met onzekerheden te maken."

Vraag: "Welke informatie wil je hebben? Eerder had je het over CAPEX en OPEX. Ik denk dat het goed is om grote mate transparantie te geven en om duidelijk te maken wat de kosten zijn van die 3 scenario's, zodat mensen inzicht en begrip krijgen voor welk scenario wordt gekozen. Die hoge mate van transparantie kan bijdragen aan draagvlak de voor uiteindelijke keuze."

Vraag: "Komt er een mogelijkheid om, als de 3 schetsen er zijn, onafhankelijke experts vragen te stellen over verschillende thema's?"

Rogier: "Voor mij gaat het in eerste instantie om goede ideeën. Rondom 1 november kijken we hoe de wereld eruit ziet rondom VBA2030 en dergelijke. Ik wil op 1 november op een consumentvriendelijke manier de schetsen laten zien. Dan gaan we een week of 6 in gesprek over de verschillende varianten - ik weet nog niet hoe. Als daarbij gesprekken met experts horen: prima. Of expert opinion, dat is ook goed."

Opmerking: "Het zou mooi zijn als we terugzien dat onze input zichtbaar is. Praktisch en ook uitvoerbaar. Misschien iets richting duurzaamheid."

Rogier: "Dat we uitleg geven over wat we ermee hebben gedaan en waarmee we niks konden en waarom?"

Antwoord: "Ja."

Vraag: "Wie heeft de eindbeslissing hierin?"

Rogier: "De Raad van Bestuur van de Koninklijke Wagenborggroep. De concessie is voor eigen rekening en voor eigen risico. Dus WPD moet als het mis gaat zelf het verlies dragen. Dus Egbert Vuursteen en Jeroen Seyger drukken op de knop. Het tweede antwoord is dat het ministerie er ook nog wat van vindt. En het ministerie gaat luisteren naar de decentrale overheden en het consumentenplatform. Als die iets anders zeggen

dan Wagenborg, dan zal het ministerie zeggen: we zijn het eens met WPD of WPD moet weer om tafel."

Vraag: "Het consumentenplatform: bestaat die club nog? Het is onzichtbaar."

Rogier: "Voor mij bestaan ze wel. Ik heb ze in december en maart gezien en zie ze in juni weer. Ze waren zeer betrokken bij de themaweek, dus vanuit mijn perspectief zijn ze zichtbaar."

Het is tijd voor de afronding. Rogier: "De volgende keer zitten we weer in Holwerd. Deze avond zijn Ger van Langen, Jeroen en Egbert ook aanwezig. Het plan is om de avond in 2 delen te knippen. Het eerste deel is een gesprek voeren zoals nu, in het tweede deel vormen we kleine groepjes tijdens het diner. Dus jullie kunnen plenair vragen stellen en ik geef een terugkoppeling met betrekking tot waar we staan met de wensen. En jullie mogen in gesprek gaan met de drie. Jullie krijgen van mij een huiswerkopdracht: denk over deze vragen na en geef input. Wat moeten we laten zien eind dit jaar en hoe ga jij daar een beeld bij vormen? Als je al vragen hebt voor Jeroen, Ger of Egbert, zet het op de mail. De slides zal ik doorsturen."

Rogier vraagt de leden: "Hoe was vanavond? De vorige keer was iets te gehaast, ik had het gevoel dat de energie vanavond iets relaxter was."

Reactie: "Prima, helemaal goed zo."

Reactie: "Ik moet wel zeggen: de vorige keer was alles wel goed geregeld. Tiptop in orde."

Rogier: "We doen het samen. Ik vond het ook heel waardevol en de vorige keer ook."

Daarmee is de avond afgesloten.

Samenvatting

De komende periode zet WPD de volgende stappen.

De concessie stelt eisen aan de veerdienst en om hier tijdig op te anticiperen wil WPD analyseren welke vlootsamenstelling het beste voorziet in de vervoersvraag tegen zo laag mogelijke kosten en energieconsumptie. De ondiepe vaargeul vormt een beperking in de opties die er zijn voor de vlootsamenstelling en het vaarschema. Er is een grote afhankelijkheid tussen vlootsamenstelling, vaarschema en kosten. Om alle kosten goed af te wegen, is WPD op zoek naar een model dat de effecten van de verschillende scenario's voor vaargeul en vaarschema kan doorrekenen. Daarnaast wil WPD een model dat de optimale vlootsamenstelling kan bepalen op basis van gemaakte keuzes voor vaargeul en vaarschema.

Analysemodel

In het analysemodel wil WPD de scenario's van VBA2030 uitdagen. En dan wel om de volgende redenen:

1. Een belangrijke zorg is dat de modellen van RWS geen rekening houden met gerealiseerde waterstanden.
2. De drukte in vaargeulen is ook een punt van zorg, aangezien RWS geen nautische toets heeft uitgevoerd op welke boten er varen. RWS gaat uit van enkel de veerboot.
3. Er is bezorgdheid over de aannames van RWS dat als een vaargeul bijvoorbeeld 80% wordt, de capaciteit van de boot ook met 80% afneemt.

In fase 1 zijn er 3 scenario's voor de dienstregeling (varen op tijd, waterstand afhankelijk varen of een combinatie hiervan) en 3 mogelijke vaargeulen.

In het analysemodel van fase 1 worden de volgende gegevens gestopt:

- Verschillende scheepstypes, de historische data van waterstanden, de historische operationele data, het aantal passagiers en vracht per afvaart, de tijd voor laden/lossen per afvaart, de capaciteit van de haveninstallaties en de kosten per personeelslid en unit energie.
- Variabelen: type schip, aantal afvaarten, waterstand, haveninstallaties, tijden waarin niet gevaren mag worden en wetgeving.

Hier rolt een uitkomst uit.

Vragen/opmerkingen

Op de vraag of Schiermonnikoog en Ameland apart behandeld worden in het vervoersconcept, antwoordt Rogier bevestigend.

Op de opmerking dat de problemen die er bij Ameland zijn qua vaargeul er in principe niet zijn bij Schiermonnikoog, antwoordt Rogier dat dit mogelijk een kwestie van tijd is; de verzanding gaat nog 30 jaar door.

Iemand stelt dat in noodsituaties ook gevaren moet worden buiten dienstregeling om. Rogier antwoordt dat de KNRM er is voor noodsituaties.

Iemand stelt dat nachtvervoer opnemen in het vervoersconcept draagvlak verhoogt. Rogier reageert: "Ik denk dat als wij in november komen met een vervoersconcept, dat we hierop in moeten gaan."

Iemand merkt op dat vooral over de toekomst wordt gesproken, maar dat de vaargeulproblematiek nu speelt. Wordt er nu al iets gedaan? Rogier antwoordt dat er een tweede baggerboot is ingezet en dat regelmatig een evaluatie over de maatregelen plaatsvindt.

Iemand merkt op dat RWS tijdens presentaties spreekt over een haven in Ferwert. Rogier legt uit dat het voor WPD niet uitmaakt waar vandaan gevaren wordt in de toekomst, maar als het Ferwert is, betekent dat wel dat er een nieuwe aanlanding moet komen.

De vraag wordt gesteld of WPD rekening houdt met caravans en campers. Rogier antwoordt dat WPD alles vervoert wat op de Nederlandse wegen mag rijden. "Als er sprake is van restricties, dan komen die niet van ons."

Iemand verzoekt WPD om rekening te houden met de familiebedrijven die de horeca op de boten verzorgen, dat die niet 'brooddood' worden gemaakt mocht er in de toekomst geen ruimte meer zijn voor horeca aan boord. Rogier geeft aan dat dit een kwestie is van hoe je met mensen omgaat.

Iemand wil weten of de gemeente en provincie hierbij betrokken zijn. Rogier legt uit dat in deze fase de decentrale overheden advies uitbrengen en verder afzijdig blijven t.b.v. objectiviteit. De gemeenteraden worden in de zomer door WPD uitgenodigd om in gesprek te gaan over het programma van wensen van WPD. Verder zullen de gemeenten t.z.t. reageren op de schetsen.

De vraag wordt gesteld wie de eindbeslissing heeft

in dit hele traject. Dat is enerzijds de Raad van Bestuur van de Koninklijke Wagenborggroep en anderzijds het ministerie van IenW.

Meedenken

De aanwezigen krijgen de volgende opdracht: als WPD straks met schetsen komt, wat voor schetsen zijn dat dan?

Noot: deze vraag krijgen de leden van de adviesgroep gemaild om erop te reageren. Tijdens de bijeenkomst komen al wel de volgende antwoorden:

- Redelijk eenvoudige visualisaties/schetsen.
- Een stroomschema.
- Een video/animatie (die ook gevolgen van bepaalde keuzes toont).

De deelnemers mogen zich ook buigen over de volgende vraag: op welke manier gaan zij t.z.t. een oordeel/beeld vormen bij de schetsen?

Noot: deze vraag krijgen de leden van de adviesgroep gemaild erop te reageren. Tijdens de bijeenkomst komen al wel de volgende antwoorden:

- Wenselijk om expert opinions en bewijzen te presenteren.
- Alles lezen en zelf dingen uitzoeken.
- Het is wenselijk om er vragen over te stellen.
- Transparantie geven van de kosten is wenselijk voor een oordeel.
- Aangeven welke input van adviesgroepen/overige inbrengers is gebruikt en niet + uitleg daarbij is wenselijk.