

NATUURLIJK BEREIKBAAR!



INSPRAAKAVOND SCHIERMONNIKOOG





Samenvatting

Inspraakavond Schiermonnikoog

Datum: 29 maart 2023

Locatie: Hotel Van der Werff Schiermonnikoog

Aanwezig: ongeveer 30 personen

Wanneer iedereen heeft plaatsgenomen, neemt directeur van Wagenborg Passagiersdiensten (WPD), Ger van Langen, het woord. *“Dit is een bijzondere gelegenheid. Fijn dat jullie tijd maken om hierbij aanwezig te zijn. We gaan nadenken over de toekomst. Over dingen die ver in de toekomst liggen, maar nu beginnen. We hebben de opdracht aangenomen om te komen tot een nieuw vervoersconcept. De huidige schepen zijn goed maar gedateerd en daarnaast zijn er omstandigheden die gaan veranderen. Niet alleen qua duurzaamheid, ook qua wad. Kunnen we in de toekomst dezelfde dienstverlening geven als we nu doen?”*

‘Natuurlijk, bereikbaar!’ geldt voor Ameland en Schiermonnikoog. Eerder hadden we een themaweek op Ameland, nu zijn we hier, omdat we vinden dat iedereen mee moet kunnen praten over de toekomst. Alles wat we op het eiland hebben, komt via de boot. Dan hebben we het over leefbaarheid, zorg, cultuur, sport, onderwijs; alles. Ik ben daarom blij dat jullie willen meedenken. Om tot een nieuw vervoersconcept te komen, hebben we ondersteuning nodig. Daarom is Rogier er. Die zal meer vertellen over deze avond. Voel u vrij om deze avond te praten, om meningen te geven, ideeën te geven, want nu kan het.”



Routekaart vervoersconcept

Rogier Havelaar, Manager Innovatie bij WPD, neemt vervolgens het woord. "Ik ken Schiermonnikoog met name als vakantiebestemming en nu ben ik er ook werkzaam. Ik woon in Amsterdam, maar sta bij WPD op de loonlijst en ben er voor de lange termijn. Als het goed is, zien we elkaar in de toekomst nog een paar keer. We zijn in november van start gegaan met het vervoersconcept. Toen hebben we de routekaart gemaakt met de route die we afleggen op weg naar een nieuw vervoersconcept. De vloot van Waddenveren Oost moet veranderen. Daarover hebben we afspraken gemaakt met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Omdat je op rustige dagen niet veel kan verdienen en op drukke dagen wel en omdat het niet zo mag zijn dat er daarom op rustige dagen niet gevaren wordt, is dit een geconcessioneerde dienstverlening. De huidige concessie loopt in 2029 af."

Achter Rogier verschijnt de routekaart naar een nieuw vervoersconcept op een groot scherm. Rogier legt de stappen van begin tot eind uit.

"Eind november tot en met kerst was de eerste stap 'instappen'. We hebben met belangenorganisaties, overheden, provincies, gemeenten en allerlei andere partijen kennisgemaakt en deze routekaart

gedeeld.

Stap twee vond plaats in januari, februari en maart. Toen ging het over de vraag: over welke onderwerpen moet je het hebben als je een nieuw vervoersconcept gaat maken? Het is niet zo dat je een boot hebt die je weg doet en gewoon een nieuwe boot in het water legt. Je moet snappen wat aan beide kanten van het water gebeurt. En snappen hoe mensen naar Lauwersoog komen en hoe ze aankomen op Schiermonnikoog, die hele reis.

Stap drie is het in kaart brengen van wensen en scenario's. Daarvoor bent u vanavond hier. Uw wensen over goede bereikbaarheid zijn er ongeacht de vaargeul, natuurregels enzovoort. Rond 1 juni hebben we alle wensen die we op hebben gehaald tijdens deze en eerdere bijeenkomsten op een rij staan, evenals de scenario's uit overheidsrapporten, toeristische visies en dergelijke.

De vierde stap is dat we deze wensen en scenario's in het genetisch algoritme stoppen. Dat doen we deze zomer. Het genetisch algoritme is een rekenprogramma waarin alle informatie over getij, gewicht van de schepen, hoeveelheid passagiers, wensen met betrekking tot duurzaamheid en

dienstregeling en tal van andere factoren worden gestopt en waar dan een x aantal boten met bepaalde afmetingen en eigenschappen uit rolt. Dit levert geen gedetailleerde tekeningen op, maar ruwe schetsen. Zo diep, zo breed, zo snel moet een nieuwe boot worden.

Dit hopen we in november aan u te presenteren zodat we dan kunnen bepalen: welke optie gaan we gedetailleerd uitwerken naar een nieuw vervoersconcept?

In december heeft een groep mensen zich aangemeld voor de externe adviesgroep: zes mensen van Ameland, zes mensen van de wal die de eilanden regelmatig bezoeken en zes mensen van Schiermonnikoog. Deze laatste zes vertolken jullie stem in de adviesgroep."

In de groep zit iemand die namens Schiermonnikoog in de externe adviesgroep zit. Rogier vraagt hem wat hij ervan vindt. Antwoord: "Je moet ergens beginnen. Vooral richting Ameland zijn onderbuikgevoelens omdat het daar behoorlijk stilvalt en er problemen zijn met betrekking tot de vaargeul. Dat speelt hier nog niet, maar gaat waarschijnlijk nog gebeuren."

Rogier legt uit dat naast een externe adviesgroep ook een interne adviesgroep is samengesteld, met uitsluitend medewerkers van Wagenborg Passagiersdiensten. "We willen dus zoveel mogelijk input verzamelen. Dat hebben we ook gedaan tijdens de themawEEK (van 6 tot en met 11 maart, red.). Toen hebben we heel veel betrokkenen uitgenodigd, waaronder politici."

Dit is een bruggetje naar de aftermovie van de themawEEK die de aanwezigen te zien krijgen zodat ze een impressie hebben van de week. Dan vervolgt Rogier: "De themawEEK was de start van heel veel gesprekken. Hoog tijd om hier nu ook in gesprek te gaan. We hebben een aantal stellingen. Dit zijn niet de meningen van WPD, maar middelen om met elkaar in gesprek te komen.

De eerste is deze: ik hoor nog wel eens 'het gaat allemaal om Ameland en minder om Schiermonnikoog'. Mijn achtergrond is logistiek, ik heb twaalf jaar bij PostNL gewerkt. Als we met een vervoerskundige bril kijken: wat zijn dan de verschillen tussen Ameland en Schiermonnikoog?"

Antwoorden:

"Het type boot. Schier is autoluw en op Ameland kun je vrij gemakkelijk de auto meenemen. Ik ben geen technicus, maar qua type boot maakt dat nogal uit, denk ik. Verder zit er veel meer meander in de geul naar Ameland dan naar hier. De route naar Schiermonnikoog is een haakse hoek. Dat heeft waarschijnlijk ook invloed op type schip."

"Het hoofdkantoor van WPD is gevestigd op Ameland. Ik denk dat daardoor automatisch meer flow naar Ameland gaat dan naar Schier. En er ligt denk ik meer vervoersdruk op Ameland dan op Schier, de deuk is daar groter als een schip uitvalt." "Het startpunt is anders. De eerste boot van Ameland vertrekt van Ameland, de eerste boot van Schiermonnikoog van Lauwersoog."

"De vervoersdruk. En dan denk ik aan auto's. Hoeveel auto's kun je overzetten? Als de boot vol zit, gaat er niet direct een boot achteraan om de laatste vier auto's te vervoeren. Dienstregeling is dienstregeling en mensen moeten reserveren. Als je zegt: 'Dit is wat we willen overzetten', dan ga je ook met de druk op het eiland om."

"Wij denken dat onze boten altijd vol zitten, maar de boot zit maar enkele dagen per jaar vol." Rogier vult aan: "Als je naar het hele jaar kijkt, ligt de bezetting qua personenvervoer op 9-12%. De dekbezetting ligt op 70% voor Ameland en voor Schier onder de 30%. Het grootste deel is vracht."

Ger haakt in op de opmerking over dat er meer focus zou liggen op Ameland dan op Schiermonnikoog. "Het belang is bij beide eilanden even groot."

Vervolgens vraagt Rogier de aanwezigen waarmee volgens hen rekening gehouden moet worden in het traject naar een nieuw vervoersconcept. "Wat zijn elementen die typisch Schiers zijn, of sentimenten waar ik rekening mee kan houden?"

Antwoorden:

"We hebben hier praktisch geen vertraging, in tegenstelling tot Ameland. Het is een zeldzaamheid dat de boot hier niet op tijd vaart."

Iemand anders vult aan: "Dus mocht je ergens rekening mee willen houden: dan dit graag zo houden!"

Ameland en Schiermonnikoog zijn voor WPD even belangrijk, benadrukt Rogier. "Ik ben met name geïnteresseerd in het verschil qua eilanden die misschien leiden tot een andere vervoersvraag. Dit alles ter inleiding."

Stellingen

Het onderdeel 'stellingen' begint. De stellingen worden mondeling besproken.

Stelling: In een werelderfgoed moet de mens zich aanpassen aan de natuur i.p.v. dat we de natuurlijke omstandigheden aanpassen aan de mens. WPD moet volledig 'varen op het getij'.

De meeste aanwezigen zijn het oneens, een paar mensen zijn het eens, een enkeling zegt 'anders'.

Motivatie 'eens':

"Ik ben op dit punt niet heel stellig, maar ik vind één van de kwaliteiten van Schiermonnikoog de natuur. Ik hoop dat mensen hier naartoe komen om dit te beleven. Dat je misschien rekening moet gaan houden met het getij, geeft iets meer beleving. Maar ik snap dat dit niet reëel is ten aanzien van de economie."

Argumenten 'anders':

"Ik ben hier geboren en opgegroeid. Vroeger voer de boot één keer per dag, hoe lekker was dat! Hoe rustig. Ik wil niet zeggen dat het beter of slechter was, ik vond het alleen heel erg prettig als kind."

"Ik ben op zich niet tegen varen op getij, maar voor een paar essentiële diensten zoals onderwijs zou je dan een aparte oplossing moeten zoeken. Maar voor de grote mensenmassa: die kan van tevoren planning en rekening houden met het getij. Wel denk ik dat op tij varen onrust geeft. Ik zie de bus rijden en weet dan: het is zo laat. Ik zie ook aan de boten hoe laat het is. Dat je misschien ooit hele vroege of hele late boten krijgt, vind ik veel onrust geven. Nu is het wel fijn dat het ritme er is."

Rogier: "En hoe moet het met vracht?"

Antwoord: "Ik weet niet wat wel of niet mogelijk is, maar dit lijkt me minder essentieel."

Rogier: "Wat zou dat betekenen? Vracht alleen vervoeren bij hoogwater?"

Antwoord: "Als je wilt, dat kan het. Als 's nachts een boot aanlegt, hoeft dat niet te betekenen dat

je ook 's nachts door het dorp moet rijden om te lossen. Dat kan ook om zeven uur 's ochtends." Iemand anders zegt: "Waar je nu vracht en auto's verdeeld hebt over een aantal boten, moet alles dan over als het hoogwater is. Dan zitten de boten ook sneller vol."

Argumenten 'oneens':

"In 1962 is de veerdam gebouwd waardoor ze op tijden konden gaan varen. Dat heeft Schiermonnikoog en Ameland een enorme boost gegeven qua economie. Om dat weer terug te draaien, is geen goed concept."

Iemand reageert: "Maar nu gaan er zes boten op een dag. Het kan best minder."

Reactie 1: "Waarom minder?"

Reactie 2: "Ik begrijp de opmerking 'het kan wel wat minder' economisch gezien niet. Welke boot schrappen we dan?"

De persoon die vindt dat het minder kan, licht toe: "De ochtendboot en avondboot niet, maar die van half elf, half een en half vijf..."

"Dat was het dan ook. Meer boten hebben we niet. Er moeten juist meer boten bij."

"Je hebt hoogwater en laagwater, maar ook tij hiertussen. Je kunt ook zeggen: twee uur voor en na laagwater is er een no go, daarna kun je weer varen. Helaas zijn we beland in een maatschappij waarin we niet alles vanzelfsprekend op dit eiland kunnen houden. Als we op tij gaan varen, moeten we kinderen om middernacht naar school brengen. Dan denk ik niet dat we in dit dorp blij zijn."

"Je zit ook met personeel."

"Je hebt eilanders die hier het jaar rond wonen en mensen die hier deels verblijven. Die staan er anders in dan mensen die maatschappelijk en economisch gebonden zijn aan dit eiland. Onze zoon gaat in Groningen naar school. Die wil met de eerste boot weg en om half vier terug naar huis. Daarom denk ik dat de boottijden zo moeten blijven. Voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid."

"Je hebt allemaal busjes op de boot. Voor de tuin, onderhoud, zonnepanelen, storing, nieuwe keuken. Daar heeft iedereen belang bij. Als je op tij gaat varen, is er geen bedrijf dat 's nachts of aan het

eind van de dag komt. Die willen een werkdag kunnen maken. Die hebben geen zin om te wachten op het getij, dan gaan ze hun geld wel elders verdienen."

"Vice versa telt ook: ik zie me niet midden in de nacht naar het ziekenhuis gaan voor een afspraak."

"En er wordt ook zorg ingevlogen, zoals specialisten en thuiszorg."

Stelling: Als WPD helemaal op tijd moet varen, dan heeft dat invloed op het aantal afvaarten. Dat maakt studeren aan wal en wonen op het eiland onmogelijk.

Iedereen is het eens met deze stelling.

Eén iemand die hierover geen mening heeft, zegt: "Het is nog niet het geval."

Rogier legt uit: "Het probleem op Ameland begint voor Schiermonnikoog ook een rol te spelen. Als je een nieuw vervoersconcept bedenkt, houd je rekening met evenveel baggeren als nu, minder baggeren of helemaal niet meer baggeren." Reactie uit de zaal: "Die zeestromen zijn zo veranderlijk, daar kun je niet met het vervoersplan op inspelen. Kijk naar de waterweg van Rotterdam. Die is diep genoeg, maar wordt elke dag gebaggerd."

Iemand merkt op: "Laatst waren we bij een presentatie van Rijkswaterstaat. Die persoon zei: het loopt zo'n vaart niet. De zeespiegel stijgt zelfs een stukje. De boodschappen die we horen staan haaks op elkaar."

Een ander zegt dit ook te hebben gehoord en vult aan: "De bijeenkomst was in het kader van het Nationaal Park en de dijkverhoging."

Ger neemt het woord: "Alle rapporten die je leest, maken melding van een zeebodempijging van 2,3 centimeter per jaar. In 2003 is in opdracht onderzoek gedaan hiernaar en de voorspelling hieruit is grotendeels uitgekomen. We weten dat de zeebodem omhoog komt door het afsluiten van de Zuiderzee en de Lauwerszee. De vloedbeweging is sterker dan de ebbeweging. Je ziet hier ook de geul verdwijnen. Het is uitermate jammer dat RWS de indruk geeft dat dit niet het geval is."

Iemand anders vult aan: "Je kunt duidelijk zien hoe het westgat kleiner wordt en dat kwelders vijf meter per jaar groeien. Dus er is steeds minder water in de Waddenzee."

Ger: "We bepalen de vaargeul niet, maar de boot heeft het afgelopen jaar vaker de bodem geraakt dan de jaren ervoor. Ik kan niet anders zeggen dan dat we voor het vervoersconcept rekening houden met alle scenario's. Het gaat over autovervoer,

vrachtvervoer, het scheiden van vervoersstromen en hoe we dingen gaan aanpakken als we het hebben over fietsen. Dit zijn vraagstukken die we met elkaar beantwoorden en daarbij denken we ook na over het slechtste scenario."

Stelling: Als om welke reden dan ook een nieuw vervoersconcept duurder uitvalt dan vandaag...

Mogelijke antwoorden

1. Dan moeten alle tarieven evenveel stijgen. Een paar handen gaan omhoog.
2. Dan moeten de bezoekers tarieven stijgen. Een paar handen gaan omhoog.
3. Dan moeten eilander tarieven stijgen, bezoekers betalen al genoeg. Geen handen gaan omhoog.
4. Anders. Een paar handen gaan omhoog.

Argumenten voor 'anders':

"Ik denk dat het eiland gebaat is bij een breed publiek. Dus niet duurder maken.

"Ik heb dezelfde mening. Dan moet de overheid meer betalen."

"Gratis vervoer voor eilanders."

"Als je een elektrische fiets van een paar duizend euro kunt betalen, kun je ook meer betalen voor de boot."

Stelling: De Waddenzee is belangrijk, maar zorgt ook voor veel gedoe en beperkingen. De zee is groot genoeg. De toeristische sector op Schiermonnikoog mag niet krimpen en moet minimaal met CBS-index stijgen.

Rogier vraagt: "Wie zegt: in aantal mag het iets afnemen?" Een paar handen gaan omhoog.

Rogier: "Wie zegt: de omzet mag niet afnemen?" Opnieuw gaan een paar handen omhoog.

Rogier: "Wat zegt de rest?"

"Ik heb er nog geen mening over. Gelukkig, het toerisme op Schiermonnikoog groeit, maar op zo'n manier dat het niet sky high gaat. Elk jaar een beetje, dat vind ik wel reëel."

Rogier: "Moet die groei blijven?"

"Ik denk dat je niet met de CBS-index moet groeien. Nu groeit het 1% per jaar, dat moeten we wel vasthouden."

"Ik denk dat ook. Niet een hele grote groei en ook geen krimp. Ik denk dat het oké is zoals het nu is."

"Het valt en staat met het weer. Dagjesmensen komen met mooi weer, dan heb je een piek. Het is ieder jaar anders, het is nooit hetzelfde op het eiland."

"Toerisme is wel belangrijk, daar leven veel mensen van."

Rogier: "Zegt u dan: het mag absoluut niet krimpen?"

"Dat hoeft voor mij niet."

"Toerisme maakt veel faciliteiten op Schiermonnikoog bereikbaar en betaalbaar."

"Er is op Schiermonnikoog een toeristische visie opgesteld. Het lijkt me goed om daarop aan te sluiten."

"Het mag van mij twintig procent stijgen en dalen, op voorwaarde dat we niet overgroeien en bij krimp geen stress krijgen."

"Wanneer kan groei plaatsvinden? In juli en augustus kan dat niet. In februari of maart wel."

Stelling: Toeristen uit het hogere segment besteden meer en vragen een andere service. Op Schiermonnikoog kunnen we ieder segment bedienen. Op welke doelgroep moet Schiermonnikoog zich richten?

Mogelijke antwoorden:

1. Zo breed mogelijk. Hier gaan de meeste handen omhoog.
2. Het middensegment. Hier gaan geen handen omhoog.
3. Het hoge segment. Hier gaan geen handen omhoog.
4. Anders. Hier gaan een paar handen omhoog.

Reactie uit de zaal: "Ik vind hoger en midden-segment lastig. Je hebt hier natuurzoekers, dagjesmensen die naar het strand willen en mensen die van rust en ruimte willen genieten. Dat staat los van inkomsten. Ik vind die indeling niet aansluiten op de beleving."

Rogier: "Toch heb ik me laten vertellen door iemand die al jaren naar Schiermonnikoog komt, dat je jaren geleden een bepaald soort mensen zag en nu steeds meer Gucci-mensen op hakken. Herkent u dat? Of speelt dat niet?"

Er klinken instemmende geluiden.

Reacties op stelling:

"De doelgroep moet je zo breed mogelijk houden." "Dit moet geen yuppen eiland worden" "Houd het hier zo breed mogelijk."

WPD hanteert zomer- en wintertarieven, stop daarmee. Voer variabele/dynamische tarieven in, net zoals bij de luchtvaart, of dal uurtarieven.

Mogelijke antwoorden:

1. Eens. Hier gaan een paar handen omhoog.
2. Oneens. Hier gaan een paar handen omhoog.

3. Geen mening. Hier gaan de meeste handen omhoog.
4. Anders. Hier gaan een enkele hand omhoog.

Iemand uit de zaal vraagt: "Waarom is er een zomer- en wintertarief?"

Ger legt uit: "Oorspronkelijk was de gedachte: de vervuiler betaalt."

Reacties op de stelling:

"Voor eilanders wil ik gewoon een vast tarief, voor de toerist kan het variabel."

"Net zei een meneer dat de piek weersafhankelijk is. Als je dan juist met de piek, de periode waarin je vaak mooi weer hebt, het kaartje duurder maakt, dan zitten mensen met een kleine portemonnee hier met regen. Dus dat heeft niet mijn voorkeur."

Stelling: Eten en drinken is belangrijk. Voor een overtocht korter dan 30 minuten wens ik de volgende horecafaciliteiten aan boord:

Mogelijke antwoorden:

1. Koffie/thee aan boord. Hier gaan de meeste handen omhoog.
2. Koffie/thee in de terminals. Hier gaan een paar handen omhoog.
3. Koffie/thee/verpakte sandwiches/snoep/ fruit in automaten aan boord. Hier gaan geen handen omhoog.
4. Koffie/thee/verpakte sandwiches/snoep/fruit in automaten in de terminals. Hier gaan een paar handen omhoog.

Stelling: Eten en drinken is belangrijk. Voor een overtocht langer dan 45 minuten wens ik de volgende horecafaciliteiten aan boord:

Mogelijke antwoorden:

1. Koffie/thee/verpakte sandwiches/snoep/fruit in automaten aan boord. Hier gaan geen handen omhoog.
2. 7.00-9.00 ontbijt / 11.30-13.30 lunch / 17.30-19.30 avondmaaltijd. Hier gaan een paar handen omhoog.
3. Zoals het nu geregeld is op de veerdienst. Hier gaan de meeste handen omhoog.
4. Anders. Hier gaan één hand omhoog.

De persoon die bij punt 4 de hand omhoog stak, licht toe: "Ik weet dat de herberg de afspraak had dat als mensen heel vroeg naar de wal gingen, dat ze daar ontbijt konden krijgen. Dat werkte heel goed, er hoefde geen extra personeel ingezet te worden voor het ontbijt. Maar lunch en avondmaaltijd aanbieden aan boord is zonde van de horeca hier."

Stelling: WPD vaart in een natuurgebied. Stel dat WPD een emissievrije overtocht kan realiseren voor al het personen- en vrachtvervoer, dan mogen tarieven...

Mogelijke antwoorden

1. Best eenmalig met maximaal 7,5% stijgen. Hier gaan een paar handen omhoog.
2. Best eenmalig met maximaal 15% stijgen. Hier gaan een paar handen omhoog.
3. Niet stijgen. Hier gaan een paar handen omhoog.
4. Anders. Hier gaan geen handen omhoog.

Reacties uit de zaal:

"Ik zit meer aan de toerist te denken. Zonet heeft iedereen een vinger opgestoken voor een brede doelgroep. Verhoog je het tarief met 15%, dan raak je publiek kwijt."

"Hoezo moeten wij het betalen? Waarom geen subsidie?"

"Ik denk: het moet ook uit WPD zelf komen. Kijken of je het iets minder rendabel kunt maken en of je de winst anders kunt verdelen. Je koopt wel wat, maar ik vind niet dat je de kosten bij anderen neer moet leggen."

Afsluiting

Na een uur is het tijd om de avond af te sluiten. Rogier neemt het woord. *"We hebben vanavond een aantal stellingen besproken en laten zien welke route we afleggen. Zijn er dingen waarvan u vooraf dacht: dat ga ik vanavond zeggen maar heb ik nog niet kunnen zeggen?"*

Reacties uit de zaal

'Politiek aan zet'

"De politiek is aan zet voor de voorwaarden waarin gevaren kan worden. Dit ligt aan het baggeren maar ik denk ook aan de aanlanding faciliteiten. Dat maakt direct uit hoe je je schepen moet bouwen. De politiek is mede aan zet om hier antwoord op te krijgen."

Avondboot

"We missen ons vrijdagavond uitje op de wal altijd. Het is een gedoe dat je om 18.00 uur bij de boot moet zijn. Al zou er maar eens een avondboot gaan in het weekend."

lemand reageert: *"Dan moet je niet op een eiland gaan wonen."*

Rogier: *"Is dit een breed gedragen iets? De wens om een avondboot in het weekend?"*

Reactie: *"Het watertaxi-concept is niet ter sprake gekomen. Er zijn snelboten, maar er is ruimte voor verbetering. Ik ben geen voorstander van op vrijdagavond varen, maar ik vind dat er wel ruimte voor verbetering is qua sneldienst."*

lemand merkt op dat er een watertaxi is.

"Die is veel te duur. 375 euro voor een overtocht."

"Dat moet je dan ervoor over hebben", stelt iemand anders.

Gladde stenen in haven

"Ik was laatst bij de boot, en ging onderuit. Die stenen die er liggen zijn glad als het nat is."

Ger reageert: *"Als je denkt: er is iets waar ik me aan stoer, dan kun je me altijd mailen of aan het jasje trekken als je me ziet. Ik zit eens per kwartaal bij het veerbootcafé in de VVV. Je kunt altijd zaken voorleggen, zodat we daar antwoord op kunnen geven. De gladde stenen bij de haven zijn bekend, RWS heeft erkend dat dit een probleem is en de responstijd is soms wat lang. We zullen de aandacht erop blijven vestigen."*

Voor wat betreft een avondboot, dat heeft Ameland geprobeerd. Op de eerste avond zaten er veertig mensen op, na een paar keer nog maar tien. Dan is het een dure overtocht, dus dat is een lastige. Maar in algemeen: als er zaken zijn, kom bij me."

Toekomstige concessienemer

lemand in de zaal zegt: *"Goed dat WPD dit doet. Alleen ik vraag me af: straks gaan jullie investeren in nieuwe boten en blijken jullie in 2029 de concessie niet te krijgen."*

Ger zegt met een knipoog: *"Hoezo?"*

Rogier: *"Dat is een terechte vraag. Daarover zijn we ook met de concessieverlener, het ministerie, in gesprek. Er zijn verschillende afhankelijkheden. Allereerst: hoe ziet de vaarweg er straks uit? RWS komt eind deze zomer met advies. Dan: hoe ziet de concessie eruit? De concessieverlener komt begin komend jaar met uitgangspunten."*

Wij denken nu na over wat de condities zijn waarbinnen het vervoersconcept moet werken. We hebben een verantwoordelijkheid om na te denken over de bereikbaarheid op lange termijn. Vandaar dat we nu nadenken, want zo'n concept heb je niet in een paar jaar op papier."

We spelen open kaart: alle informatie die wij verzamelen, is op natuurlijkbereikbaar.nl in te zien, dus iedereen kan daar gebruik van maken."

Ger vult aan: *"Alle trajecten lopen gelijk op. Zodra de concessie-eisen bekend zijn, dan is dit ook klaar. Het gaat om de bereikbaarheid van Schiermonnikoog en Ameland, daar zitten we hier ook voor. Als inwoner van Schiermonnikoog heb ik ook een persoonlijk belang. Ik wil van de wal naar huis kunnen en op latere leeftijd zorg op het eiland krijgen. Wij staan daarvoor. Het gaat breder dan alleen het bedrijfsbelang van WPD. Daarom is het belangrijk dat jullie meedenken en meepraten."*

Toekomstige updates

Op het scherm verschijnt een QR-code. Rogier legt uit dat als mensen die code scannen met hun smartphone, ze op een pagina komen waar ze gegevens kunnen achterlaten zodat ze in de toekomst updates krijgen. Ook wensen/ideeën kunnen mensen via die link doorgeven. Tot besluit zegt hij: *"Laten we in contact blijven. Hartelijk dank voor uw komst."*

Ger neemt nog kort het woord. *"Het feit dat we aan het begin staan van dit traject is belangrijk. Ik heb de horeca deze avond wat minder gehoord, maar misschien komt dat later. Het is belangrijk dat de veerdienst de belangrijkste inkomstenbron, toerisme, en de natuur blijft dienen. Die spagaat moeten we met elkaar oplossen."*

Samenvatting

De avond heeft de volgende input opgeleverd met betrekking tot het vervoersconcept. De vraag of er volgens de 30 aanwezigen deze avond een verschil is tussen Ameland en Schiermonnikoog die zouden kunnen leiden tot een andere vervoersvraag, heeft geen concreet antwoord opgeleverd, los van de vervoersdruk.

De aanwezigen mochten zich deze avond buigen op een aantal stellingen. Hieronder de bevindingen in het kort.

1. In een werelderfgoed moet de mens zich aanpassen aan de natuur i.p.v. dat we de natuurlijke omstandigheden aanpassen aan de mens. WPD moet volledig 'varen op het getij'.

De meeste aanwezigen zijn het oneens met oog op de economie/het toerisme, leveringen van goederen/diensten, het personeel dat van de wal naar het eiland vaart (bijvoorbeeld zorg/onderwijs), schoolgaande kinderen, oftewel: de leefbaarheid en bereikbaarheid. Ook zien ze zichzelf niet midden in de nacht naar het ziekenhuis varen, stel dat ze daar een afspraak hebben.

2. Als WPD helemaal op tij moet varen, dan heeft dat invloed op het aantal afvaarten. Dat maakt studeren aan wal en wonen op het eiland onmogelijk.

Iedereen is het eens met deze stelling.

3. Als om welke reden dan ook een nieuw vervoersconcept duurder uitvalt dan vandaag...

Dan moeten tarieven voor zowel eilanders als voor toeristen evenveel stijgen, of alleen de tarieven voor toeristen. Een enkling wil überhaupt geen stijging van de tarieven.

4. De Waddenzee is belangrijk, maar zorgt ook voor veel gedoe en beperkingen. De zee is groot genoeg. De toeristische sector op Schiermonnikoog mag niet krimpen en moet minimaal met CBS-index stijgen.

De meeste aanwezigen vinden de huidige groei (1% per jaar) prima.

5. Toeristen uit het hogere segment besteden meer en vragen een andere service. Op Schiermonnikoog kunnen we ieder segment bedienen. Op welke doelgroep moet Schiermonnikoog zich richten?

De meeste aanwezigen willen de doelgroep zo breed mogelijk houden.

6. WPD hanteert zomer- en wintertarieven, stop daarmee. Voer variabele/dynamische tarieven in, net zoals bij de luchtvaart, of dal uurtarieven.

De meeste aanwezigen hebben hier geen mening over.

7. Eten en drinken is belangrijk. Voor een overtocht korter dan 30 minuten wens ik de volgende horecafaciliteiten aan boord.

Koffie/thee aan boord krijgt de meeste stemmen.

8. Eten en drinken is belangrijk. Voor een overtocht langer dan 45 minuten wens ik de volgende horecafaciliteiten aan boord.

De meeste aanwezigen zijn tevreden met hoe het nu gaat.

9. WPD vaart in een natuurgebied. Stel dat WPD een emissievrije overtocht kan realiseren voor al het personen- en vrachtvervoer, dan mogen tarieven...

De reacties bij deze vraag zijn als volgt:

"Zojuist wilden we een zo breed mogelijke doelgroep, verhoog je het tarief met 15%, dan raak je je publiek kwijt."

"Waarom geen subsidie?"

"Het (de bekostiging, red.) moet uit WPD zelf komen."

Suggesties uit het publiek.

Ten slotte krijgen aanwezigen de kans om o.a. suggesties in te brengen. Onder andere een avondboot en verbetering qua sneldienst worden genoemd als suggesties.