

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Onafhankelijke toets dienstregelingsvarianten veerdienst Ameland - Holwerd

Reactie op reacties gemeente Ameland en Wagenborg Passagiersdiensten

Datum
Kenmerk
Eerste versie

10 juli 2017
MII094/Ebm/0331.01

1 Inleiding

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft Goudappel Coffeng een aantal dienstregelingsvarianten voor de veerdienst Ameland – Holwerd onderzocht. Deze rapportage (ons kenmerk: MII094/Ebm/0329.01) is voor een inhoudelijke toets voorgelegd aan Wagenborg Passagiersdiensten, gemeente Ameland, gemeente Dongeradeel, Consumentenplatform Waddenveren-Oost en provincie Fryslân. Wagenborg Passagiersdiensten en gemeente Ameland hebben een reactie op de rapportage gestuurd. In deze notitie geven wij onze reactie op beide deze twee reacties. De reacties zijn aanleiding om 3 tekstuele aanpassingen in de rapportage door te voeren. De nieuwe rapportage heeft als kenmerk MII094/Ebm/0329.02.

2 Reactie op de brief van gemeente Ameland

Het onderzoek is gebaseerd op 332 passagiers. Dit is gezien het grote aantal reizigers erg minimaal. Wij hadden het onderzoek graag op grotere aantallen gestoeld gezien, waardoor het onderzoek een meer representatief karakter krijgt.

U heeft gelijk dat (tot op zekere hoogte) het enquêteren van meer passagiers tot een betrouwbaarder onderzoek leidt. Wij hebben van Wagenborg Passagiersdiensten geen toestemming gekregen een eigen enquêteonderzoek uit te voeren op de veerdienst, maar konden aansluiten bij een lopend onderzoek van ETFI in opdracht van Wagenborg Passagiersdiensten. De respons op deze enquête was 332 respondenten. Dit aantal respondenten is voldoende voor de conclusies die we in de rapportage hebben opgenomen. We zijn ervan overtuigd dat een enquête met meer respondenten niet tot grote wijzigingen in de berekeningen zou hebben geleid.

In uw onderzoek geeft u aan dat een aantal zaken niet meetbaar zijn gemaakt of te maken zijn. Een voorbeeld is de opbrengst van de sneldienst, maar ook de effecten op de Amelander economie zijn beperkt inzichtelijk. Deze onderwerpen zijn echter wezenlijk om een goede afweging te kunnen maken.

De opbrengsten van de sneldienst zijn moeilijk in te schatten op basis van de beschikbare informatie. Dit behoorde ook niet tot de scope van het onderzoek. De effecten op de Amelander economie zijn onderzocht voor zover als mogelijk binnen dit onderzoek.

Daarnaast verwachten wij dat de busmaatschappijen bij de verschillende varianten ook extra personeelskosten zullen maken. Waarbij daarnaast het aantal gebruikers en daarmee de inkomsten afneemt (bij enkele varianten). Dit is onvoldoende uitgewerkt. Zoals in de rapportage is beschreven zullen de varianten (met name de 5-kwartierdienst) invloed hebben op de uitvoering van de busdienstregeling. Dit kan leiden tot meerkosten voor de busmaatschappijen (met name Arriva), maar dit hoeft niet. Omdat de dienstuitvoering van de veerdienst in de 5-kwartierdienst betrouwbaarder is, wordt ook de dienstuitvoering van de bus betrouwbaarder. Dit kan tot minderkosten in de uitvoering leiden. Omdat tot later doorgereden dient te worden kunnen meerkosten ontstaan. In de concessies voor het busvervoer is opgenomen dat de busvervoerder dient aan te sluiten op de aankomsten en afvaarten van de veerdienst. In principe komen eventuele meer- of minderkosten dan ook voor rekening van de vervoerders.

De dienstregelingsvarianten voor de veerdienst hebben naar verwachting nauwelijks effect op het aantal passagiers zonder auto van en naar het eiland. Het zijn met name deze passagiers (zonder auto) die gebruikmaken van de bus. Wij verwachten dan ook dat het effect van de dienstregelingsvarianten op het busgebruik zeer beperkt is.

In uw begeleidende brief, maar ook in de rapportage zelf wordt gesproken over de verbinding Holwerd – Nes, dit dient de verbinding Ameland – Holwerd te zijn. In de rapportage hebben we deze passage niet kunnen vinden.

Aangegeven wordt dat de wisseling van de ploegendienst om 12.30 uur plaatsvindt. Echter hebben wij begrepen dat dit in het weekend niet aan de orde is en de wisseling om 14.30 uur plaatsvindt.

De opzet van de knipvariant is erop gebaseerd dat het schip een half uur stilligt om vertraging in te lopen. In de raming van de personeelskosten door Wagenborg Passagiersdiensten is aangegeven dat de knip tijdens de ploegenwissel plaatsvindt. Deze aanname is door ons niet verder onderzocht. Wanneer de knip in de dienstregeling in het weekend niet tijdens de ploegenwissel kan plaatsvinden heeft dit mogelijk een beperkt kostenopdrijvend effect.

Bij de personele bezetting (bijlage 3) is aangegeven dat de bemanning uit 7 personen bestaat. Wij zien dat hierin ook de medewerkers van Rebam meegenomen zijn, deze vallen ons inziens echter onder een aparte b.v. en niet onder het personeel van de rederij.

In de raming van de toename van de personeelskosten zijn alle personeelskosten die te maken hebben met de veerdienst betrokken. Het is voor een inschatting van de

meerkosten van de dienstregelingsvarianten niet relevant of het personeel in dienst is van Wagenborg Passagiersdiensten.

Tenslotte willen wij u op een verschrijving wijzen.

Dank hiervoor. In de rapportage is deze verschrijving aangepast.

3 Reactie op de brief van Wagenborg

Passagiersdiensten

1.1, 1.2, 1.3, 1.4 en 1.5: De tweede herziene rapportage bevat in de ogen van Wagenborg Passagiersdiensten veel (een twintigtal) wijzigingen die niet alleen van tekstuele aard zijn. De tweede herziene rapportage was reeds op een aantal punten inhoudelijk aangepast, waardoor Wagenborg twijfels heeft bij de inhoudelijke kwaliteit van de rapportage.

De rapportage is tweemaal aan Wagenborg Passagiersdiensten voorgelegd voor commentaar. Hiermee hebben wij Wagenborg in de gelegenheid willen stellen om:

- te toetsen of de rapportage bedrijfsvertrouwelijke gegevens bevat;
- inhoudelijke fouten in de rapportage te signaleren en suggesties te doen voor aanpassingen, zodat deze konden worden hersteld/doorgevoerd voordat de rapportage definitief zou worden. Dit is des te belangrijker aangezien gebruikgemaakt is van door Wagenborg Passagiersdiensten verstrekte informatie waardoor de mogelijkheid ontstond dat deze door ons anders geïnterpreteerd zou worden dan de bedoeling is.

Een dergelijke 'toetsingsronde' is zeer gebruikelijk. De toets op bedrijfsvertrouwelijke gegevens is vastgelegd in een onderlinge overeenkomst tussen Goudappel Coffeng en Wagenborg Passagiersdiensten.

De toets op bedrijfsvertrouwelijke gegevens heeft niet tot aanpassing van de rapportage geleid. In de eerste rapportage is door Wagenborg Passagiersdiensten geconstateerd dat een statistische berekening niet correct was uitgevoerd. Dit is spijtig en in de tweede rapportage hersteld. Daarnaast zijn door Wagenborg Passagiersdiensten suggesties gedaan voor aanvullende analyses, dit heeft onder andere geleid tot het hanteren van een bandbreedte rondom het aantal autopassagiers dat in de 5-kwartierdienst niet meer naar Ameland reist (hierover meer in onze reactie op punt 1.11). De overige aanpassingen waren van tekstuele of verduidelijkende aard.

Wij hebben geen enkele twijfel dat de onderzoeksresultaten correct zijn en dat de geconstateerde afwijkingen t.o.v. de door Wagenborg Passagiersdiensten aangeboden informatie voor het Open Plan Proces correct is.

Onder punt 1.2 geeft Wagenborg Passagiersdiensten aan dat de rapportage nog altijd een flink aantal voor haar onverklaarbare, onjuiste (feitelijke) uitgangspunten bevat. Het voorbeeld dat Wagenborg Passagiersdiensten geeft betreft echter een verkeerde interpretatie van de onderzoeksresultaten. In de rapportage is helder beschreven dat de

gemiddelde vertrekvertraging en het percentage vertraagde afvaarten de referentievariant betreft en niet, zoals Wagenborg Passagiersdiensten aangeeft, de huidige situatie. De referentievariant is geïntroduceerd om de dienstregelingsvarianten onderling vergelijkbaar te maken.

1.6: De conclusie dat de bus beter betrouwbaar wordt wanneer deze aansluiting biedt op een beter betrouwbare veerdienst is naar het oordeel van Wagenborg Passagiersdiensten (veel) te stellig geformuleerd.

In de concessie van het busvervoer is vastgelegd dat de bus aansluiting dient te geven op de veerdienst. In de huidige situatie betekent dit dat de bus regelmatig moet wachten op een aankomend vertraagd veer. Dit leidt tot onbetrouwbaarheid van de busdienst (deze kan immers niet op het tijdstip volgens dienstregeling vertrekken). Wanneer de veerdienst beter betrouwbaar wordt, wordt de dienstuitvoering van de bus dat ook.

1.7, 1.8, 1.9 en 1.10: Arriva gaat als busvervoerder over aanpassing van de dienstregeling van de bus, met Arriva is niet gesproken en daarmee is er onzekerheid over of en zo ja in hoeverre Arriva überhaupt bereid zal zijn meerkosten te maken en haar eigen dienstregeling aan te passen.

In de concessies voor het busvervoer van Arriva (zowel op Ameland als op het vaste land) is vastgelegd dat Arriva dient aan te sluiten op aankomende en vertrekkende afvaarten van de veerdienst. Het is dan ook niet de vraag of Arriva hiertoe bereid is, het is een verplichting jegens de concessie. Zodra een besluit is genomen over de dienstregeling voor de veerdienst kan Arriva haar dienstregeling aanpassen. Normaal gesproken wordt een dienstregelingwijziging voor de bus net na de zomer besproken met de opdrachtgever en het consumentenplatform. Er is dan ook geen reden te veronderstellen dat Arriva een wijziging in de dienstregeling van de veerdienst geen gevolg kan geven in de busdienstregeling.

Of de wijziging tot meerkosten voor Arriva zal leiden vergt nader onderzoek naar de mate waarin de huidige onbetrouwbaarheid tot meerkosten leidt.

Gelet op het voorgaande en ook de beantwoording van de vraag van de gemeente Ameland aangaande de gevolgen voor de bus is er dan ook geen reden om – zoals u stelt – rekening te houden met aanzienlijk ongunstigere effecten op het busvervoer dan in de rapportage opgenomen voor de 5-kwartierdienst (en in mindere mate voor de ‘dubbele knip’).

1.11, 1.12 en 1.13: In het tweede herziene rapport is de te verwachten afname van het aantal reizigers richting Ameland bij invoering van de 5-kwartierdienst (bijna) verdubbeld ten opzichte van het vorige concept. Deze verdubbeling roept vragen op. Tekenend is hierbij wellicht dat de onderzoekers voor de onderbouwing verwijzen naar paragraaf 6.3.4. De rapportage bevat geen paragraaf 6.3.4.

De bewering van Wagenborg Passagiersdiensten is niet correct. In de tweede rapportage is ten opzichte van de eerste rapportage een bandbreedte geïntroduceerd. De reden hiervoor is dat Wagenborg Passagiersdiensten in haar reactie op de eerste rapportage heeft aangegeven dat het voor bezoekers in de drukke perioden niet mogelijk is om een dag eerder naar Ameland te komen omdat accommodaties van zaterdag tot zaterdag

worden verhuurd. In de enquête heeft een deel van de respondenten aangegeven een dag eerder te komen als er geen beschikbare afvaart is op voor hen acceptabele tijden. Mogelijk kunnen zij dit niet waarmaken en kiezen zij er alsnog voor om niet naar Ameland te komen. Om dit risico in beeld te brengen is de bandbreedte geïntroduceerd. Deze bandbreedte is doorvertaald in de effecten op de Amelandse economie.

De bewering van Wagenborg Passagiersdiensten is dan ook niet correct. De berekening is niet bijgesteld of aangepast waardoor de resultaten zijn verdubbeld, er is een extra risico in ogenschouw genomen en dit is vertaald in een bandbreedte met een boven- en een ondergrens.

Wagenborg Passagiersdiensten heeft gelijk dat de verwijzing naar paragraaf 6.3.4 niet correct is, dit moet zijn 6.5.4. Dit is in de rapportage aangepast.

1.14: De onderzoekers gaan eraan voorbij dat het voor passagiers eveneens niet mogelijk is een dag later te komen. Theoretisch is het wellicht denkbaar dat accommodaties al vanaf zaterdag worden geboekt en dat reizigers daar dan pas de dag erna naar toe reizen, maar in veel gevallen zal men dat niet acceptabel vinden.

Wagenborg Passagiersdiensten gaat er aan voorbij dat hierop in de vraagstelling reeds is ingespeeld. De antwoordcategorie die de respondenten konden aankruisen was namelijk: 'Een dag later geboekt (1 dag korter op het eiland)'. De respondenten hebben dan ook bij de beantwoording van de vraag al rekening gehouden met de consequentie dat zij een dag minder op het eiland zouden verblijven.

1.15: Goudappel Coffeng had er rekening mee moeten houden dat ook de reizigers die aangegeven een dag later te willen afreizen in het geheel niet naar Ameland komen. dit zou ervoor zorgen dat de negatieve gevolgen voor de Amelandse economie verdubbelen en is bijna het vijfvoudige van het bedrag dat in het eerste rapport was opgenomen.

Zoals hiervoor is aangegeven is er geen inhoudelijke reden om aan te nemen dat deze reizigers niet meer naar Ameland komen. Er is dan ook geen reden ervan uit te gaan dat de negatieve gevolgen voor de Amelandse economie verdubbelen.

1.16 en 1.17: In het verleden is gebleken dat de toe- of afname van het aantal 'autopassagiers' gelijke tred houdt met de toe- of afname van het aantal overige passagiers. Goudappel Coffeng betwijfelt of er een relatie bestaat tussen de afname in het aantal autopassagiers en een afname van overige bezoekers. Het beperken van de berekening van de effecten op de Amelandse economie tot alleen de autopassagiers is (veel) te kort door de bocht. Het is volgens Wagenborg Passagiersdiensten niet ondenkbaar dat de (concurrentie)positie van Ameland wijzigt bij introductie van de 5-kwartierdienst.

Goudappel Coffeng betwijfelt volstrekt niet dat er een relatie bestaat tussen de afname in het aantal autopassagiers en een afname van overige bezoekers. Deze relatie is in de gebruikscijfers van de afgelopen jaren zichtbaar. Echter, de onderzoekers van Goudappel Coffeng betwijfelen wel of een capaciteitstekort op het autodek zal leiden tot minder overige passagiers. Er is in de ogen van de onderzoekers geen reden om te veronderstellen dat dit aantal passagiers substantieel zal wijzigen. In het onderzoek zijn

daarnaast ook andere effecten van de dienstregelingsvarianten op het aantal passagiers van de veerdienst onderzocht (zie het volgende punt).

1.18, 1.19 en 1.20: Wagenborg Passagiersdiensten constateert dat niet is onderzocht of de 'attitudes' van (overige) reizigers op dit punt zullen wijzigen. Het is daarom niet verantwoord er van uit te gaan dat uitsluitend sprake kan zijn van afname van het aantal autopassagiers. Met het oog op de belangen van de Amelandse economie past hier voorzichtigheid.

Wagenborg Passagiersdiensten heeft gelijk dat de attitudes van overige reizigers niet zijn onderzocht. In ons onderzoek zijn echter wel meerdere effecten van de dienstregelingsvarianten onderzocht:

- Extra reizigers door betrouwbare dienstuitvoering
- Extra reizigers door later einde dienstregeling
- Minder reizigers door vroegere start van de dienstregeling
- Minder reizigers door minder afvaarten

Hierbij is zeker niet alleen naar autopassagiers gekeken, maar zijn ook de overige passagiers in betrokken. Per aspect zijn de conclusies in de rapportage beschreven. Per saldo zijn naar verwachting de effecten van het afhaken van autopassagiers het grootst, vandaar dat deze zijn gebruikt als basis voor de inschatting van de effecten op de Amelandse economie.

2.1 en 2.2: De onderzoeken van Goudappel Coffeng laten een zelfde tendens zien als de uitkomsten van het OPP.

Dit is correct. In onze rapportage hebben we in paragraaf 1.1 de vergelijking opgenomen met het OPP. De samenvatting van de effecten die Wagenborg Passagiersdiensten in 2.2 van de uitkomsten geeft is correct, met dien verstande dat in het OPP extra exploitatiekosten van de dubbele knip en de 5-kwartierdienst te hoog zijn ingeschat en de reizigersopbrengsten te laag. Ook de negatieve effecten op de Amelandse economie zijn in het OPP te hoog ingeschat.

2.3: Onder dit punt verwoordt Wagenborg Passagiersdiensten haar eigen voorkeur voor één van de varianten. In aanvulling daarop schrijft Wagenborg het volgende: 'Op basis van de resultaten van Goudappel Coffeng zou de 'enkele knip' onder omstandigheden een vergelijkbaar of iets positiever effect kunnen hebben op de betrouwbaarheid dan de 'dubbele knip'.

Over de eigen voorkeur van Wagenborg Passagiersdiensten hebben de onderzoekers (uiteraard) geen mening. Wel vragen wij ons af wat wordt bedoeld met de laatste zin. De betrouwbaarheid van de 'dubbele knip' is beter dan die van de 'enkele knip'. We zien geen 'omstandigheden' die dit anders maken.