



Amelanders regelen hun vervoer het liefst zelf

Vakantiegangers, dagjesmensen, eilanders. De zomerdrukke is losgebarsten. Ameland is er klaar voor. OV-Magazine maakte de oversteek. “Als er mensen zijn, moet je ze rijden.”

AUTEUR PIEN HEUTS FOTO'S CHRIS PENNARTS

Laag water. De veerboot vanuit Ameland laat op zich wachten. Meeuwen scheren over een glinsterende Waddenzee. De kade in Holwerd is volgestroomd met reizigers. Vlak bij het kantoor van Wagenborg staat de kar waar mensen die te voet of per fiets de oversteek maken hun bagage kunnen achterlaten. Op deze zomerse vrijdagochtend doordt een groepje luidruchtige jongeren de tijd met een potje voetbal. Bierdrinkende vrienden begeleiden hen met de helse herrie van de vuvuzela. Ze gaan naar het MadNesfestival op Ameland, een jaarlijks spektakel voor skimboarders, skateboarders, kitesurfers en muzikliefhebbers. Ze dragen een groen polsbandje. Met deze passe-partout kunnen ze gratis en snel boot en bus gebruiken. "We komen uit Groningen en zijn alvast aan het indrinken", verklaart een jongen zijn halve-literblik. "We hebben weekendverlof." Een vrouw die morgenochtend om half vijf van start zal gaan in het Rondje Ameland, een wandeltocht over 50 kilometer, kijkt misprijzend. "Ze gedragen zich als pubers; ze zijn volwassen."

Drie kwartier later dan gepland, meert de 'Oerd' van rederij Wagenborg aan. Door het lage water, waar vooral Ameland en Schiermonnikoog regelmatig last van hebben, kunnen de boten niet de optimale route van de dichtslibbende vaargeulen volgen. "Als busonderneming moeten wij een flexibele dienstregeling hebben", zal vestigingsmanager Rudolf Teuben van Arriva later uitleggen. "We houden via internet de afvaarten in de gaten en stemmen daar de dienstregeling op af. De bus komt gewoon altijd; die zekerheid bieden we onze eilandgasten."

Factor 20

De veerboot stroomt leeg. Het aantal auto's en motorrijders dat de boot verlaat is gering. De meeste mensen zijn te voet. De menigte op de kade zet zich in beweging. Bijna 300 man schat een medewerker van Wagenborg. Nog geen kwartier later zet de 'Oerd' koers richting Ameland. Op het zonnige dek klinkt Nederlands en Duits door elkaar. Het is vandaag een feestdag in Duitsland. "We hebben een huisje gehuurd in Hollum", vertelt een vader, terwijl hij zijn twee kinderen bij de reling weghoudt. Zijn vrouw smeert zich in met factor 20. "Vanmorgen zijn we om half acht vertrokken. Het is maar drie uur rijden vanuit Bremen. De auto hebben we op het parkeerterrein achtergelaten. Dat scheelt 85 euro en op Ameland doen we toch alles op de fiets."

Waddenconcessie

De tijd dat Ameland, net als de andere Waddeneilanden kon spreken van hoog- en laagseizoen is al lang verleden tijd. De toeristenstroom gaat het hele jaar door. Vanwege de vele festiviteiten zijn de bezoekersaantallen



Veerboot Sier kruist onderweg de Oerd, ook van Wagenborg.



Jongeren op de kade van Holwerd drinken zich in voor het MadNesfestival op Ameland.

in de periode juni-september het hoogst. Jaarlijks telt Ameland bijna 600.000 bezoekers. De meeste eilandgasten komen met de auto naar Holwerd, laten deze daar tegen betaling achter en nemen de boot. De openbaarvervoergebruikers kunnen vanaf station Leeuwarden buslijn 66 van Connexion nemen richting veerhaven. Op die lijn is nogal wat kritiek, omdat de dienstregeling niet flexibel genoeg zou meebewegen met de afvaarttijden van de veerdiensten en er in geval van grootschalige evenementen niet altijd voldoende capaciteit is om alle mensen te vervoeren. Wat Ameland betreft zou het logischer en beter zijn als ook deze lijn in de Waddenconcessie zou zitten. Ander kritiekpunt: de buslijn vanuit Groningen naar Holwerd is sinds

december vorig jaar, na de overgang van de concessie naar Qbuzz, opgeheven. Daarom moeten toeristen, maar ook Amelanders die in Groningen studeren, helemaal via Leeuwarden reizen. Op de Friese eilanden, waaronder Ameland, verzorgt Arriva het openbaar vervoer. In 2009 beloonden reizigers via de OV-Klantenbarometer de Wadden met een 8,5. Nummer één. Een dik punt boven het landelijk gemiddelde.

Monumentale vuurtoren

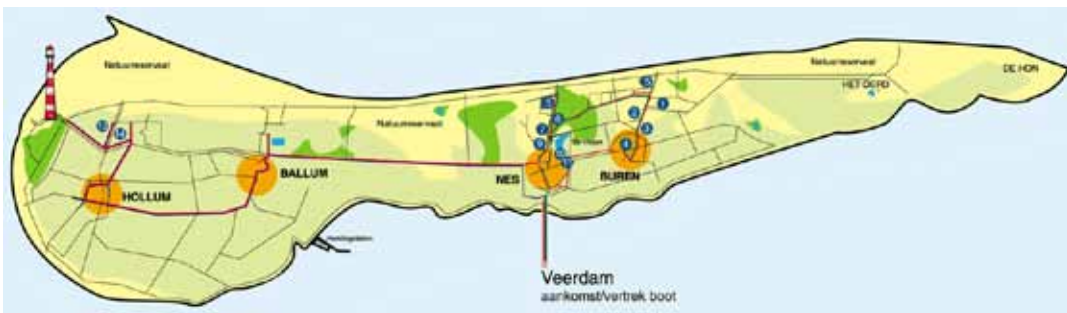
Onderweg kruist de 'Oerd' een andere boot van Wagenborg de 'Sier'. Een vissersschip glijdt er achteraan. Ook de 'Robbenboot' deint langs. In de verte is een rijtje windmolens langs het Friese wad zichtbaar.



De busjes van Cosi-Tax vervoeren behalve toeristen ook zieken, gehandicapten en bagage.



De bussen van Arriva brengen de toeristen naar Hollum en Nes en Buren.



Busroute Ameland

Drie kwartier na de afvaart, nadert de boot Nes: rode daken, een groene waas en de monumentale rood-witte vuurtoren uit 1880. In korte tijd is de boot leeg. Een lange rij taxibusjes van Cosi-Tax, dat behalve toeristenvervoer ook zieken-, bagage- en rolstoelvervoer doet, staat naast het busperron opgesteld. Veel mensen snellen er meteen naar toe. Lijn 130 en 132 van Arriva staan te wachten om de passagiers naar Hollum en Nes en Buren te vervoeren. De gelede aardgasbussen stromen langzaam vol. Met mensen en bagage. Veel bagage. Op de voorruit adviseert Arriva vooral te informeren naar de verschillende soorten kaartjes, omdat gebruik van de strippenkaart vaak duurder uitpakt hier op Ameland. "Instappen duurt daardoor soms wat langer", zegt de chauffeur, wijzend op acht verschillende kaartsoorten. "Maar het is zonde als mensen te veel betalen." Vriendelijk adviseert hij de reizigers en belooft de verschillende haltes om te roepen.

Uurdienst geschrapt

Een volle bus trekt op richting Hollum. De halte Ballum Gemeentehuis, waar wethouder Will Bakema van verkeer en vervoer, tevens loco-burgemeester, zetelt is tijdelijk opgeheven. "Er wordt overal aan de weg gewerkt", verontschuldigt de chauffeur zich als hij bij de rotonde voor het dorp de deuren opent. Wethouder Bakema is een ambitieus man. Samen met beleidsmedewerker Sjon de Haan ontvouwt hij zijn visie op het openbaar vervoer. Zonder toerisme hadden Amelanders nauwelijks ov gehad, zeggen beiden. "Dan reden hier hooguit belbussen." Arriva rijdt in opdracht

van de provincie tot 2017 het openbaar vervoer op de Friese eilanden. Lijn 130 rijdt tussen Nes Veerhaven en Hollum en is afgestemd op de veerboten, die zomers op werkdagen eens per uur gaan en in de winter eens per twee uur, zeven keer per dag. Lijn 132 rijdt via Buren naar Nes Strand. In de zomer rijdt bovendien een rechtstreekse stranddienst, lijn 131. De uurdienst die voorheen onafhankelijk van de boot alle dorpen van Nes aandeed, is tot spijt van de Amelanders geschrapt. Wethouder Bakema: "Het liefst zouden we die dienstregeling in ere herstellen - soms komt er urenlang geen bus. Maar of dat mogelijk is met alle bezuinigingen die boven ons hoofd hangen, is de vraag."

Gratis openbaar vervoer

Openbaar vervoer is een speerpunt in het beleid van Ameland. Naar schatting maakt een kwart van de 600.000 toeristen er gebruik van. De eilanders zelf in mindere mate. Het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan 2009-2015 heeft de gemeenteraad onlangs omarmd. "Als je de automobiliteit wilt beperken, dorpskernen autoluw wilt maken, moet je het openbaar vervoer en de fiets aantrekkelijker maken", zegt Bakema. Voor Ameland 65-plussers is het ov al gratis, maar het liefst zouden we dat voor iedereen laten gelden. Een tweede optie is de invoering van standaard eurokaartjes. De inkomsten die Arriva derft kunnen we bijvoorbeeld terughalen door verhoging van de veerboottarieven, combikaarten voor festivals en samenwerkingsverbanden met bungalowparken en hotels. Voor toeristen is dat toch veel handiger."

Bakema gaat verder met zijn plannen: "Als je toeristen comfortabel met het ov wilt laten reizen, moeten ze geen last hebben van bagage. Waarom niet de bagage rechtstreeks bij de accommodatie laten bezorgen? Dat is nog eens duurzaam toerisme."

Economische waarde

Momenteel is het busvervoer in de Noordelijke drie provincies verdeeld tussen Connexion, Qbuzz en Arriva. "Het is daardoor versnipperd", zegt beleidsmedewerker Sjon de Haan. "Lijn 66 van Connexion die van Leeuwarden naar Holwerd rijdt anticipeert onvoldoende op de veerboot. De capaciteit laat te wensen over, er worden haltes overgeslagen en de bus sluit niet altijd aan op de boot. Omdat het OV-bureau Groningen Drenthe de buslijn tussen Groningen en Holwerd heeft geschrapt, is lijn 66 juist heel belangrijk." Bakema: "Het zijn politieke keuzes waar wij last van hebben. Moeten wij de bezuinigingen van het Rijk overnemen door bijvoorbeeld twee maal daags een besloten busdienst tussen Groningen en Holwerd te laten rijden? In een volgende concessie moeten we betere afspraken maken over de bereikbaarheid van Ameland. We zijn van grote economische waarde voor het Noorden."

De wethouder illustreert met tal van voorbeelden dat de gemeente het belangrijk vindt het openbaar vervoer op peil te houden. Afgelopen jaar hing daar een prijskaartje van 50.000 euro aan. De wens van de gemeente een reguliere uurdienst, onafhankelijk van de boot, te laten rijden zou nog eens 60.000 euro extra per half jaar betekenen. "Een dergelijke ov-bijdrage vind ik niet gering",



Sinds maart rijdt Arriva met vier gelede aardgasbussen op Ameland.

reageert Bakema met gevoel voor understatement. Hij wijst er verder op dat bij de berekening van de exploitatiebijdrage Arriva wordt benadeeld. "De tellingen vinden namelijk in november plaats. Dat is met gemiddeld 400 reizigers per dag vergeleken met de 1600 in de drukke periode, een rustige maand. Het Rijk houdt totaal geen rekening met het verschil tussen de exploitatie van openbaar vervoer op een eiland of op het vaste land."

Fietseiland

Het gros van de bezoekers op Ameland gebruikt de bus om hotel, camping of vakantiewoning te bereiken. "Dat is handig met alle bagage", zegt een ouder stel als de bus de vuurtoren van Hollum nadert. "Maar bij het hotel huren we straks een fiets. Ameland is een echt fiets-eiland." Dat klopt: overal zijn servicepunten, zelfs op het fietspad door de duinen langs de Noordzee, staat om de paar kilometer een fietspomp. Verhuurbedrijven werken samen, zodat fietsen op meer plekken kunnen worden ingeleverd. "Eigenlijk doen we alles om het de bezoeker naar de zin te maken", zegt Rudolf Teuben, vestigingsmanager van Arriva. Het kantoor is van waaruit hij de pool van negen (in de zomer twaalf) chauffeurs en zes bussen aanstuurt, is gelegen naast het nieuwe aardgasstation. Sinds maart rijden er vier gelede aardgasbussen op Ameland. Teuben is er blij mee. "Meestal krijgen wij de afdankertjes van de vaste wal, bussen met een verhaal. Heel onhandig, omdat we geen garage hebben. We moeten zelf sleutelen." De vestigingsmanager vertelt bevlogen over zijn team. Dat is voor de complete bedrijfsvoering verantwoordelijk:

materieel, planning, dienstregeling, roosters. Ook Rudolf Teuben zegt dat het openbaar vervoer op een eiland niet te vergelijken is met dat op de vaste wal. "We hebben bijvoorbeeld het hele jaar zes bussen op de balans staan. We kunnen namelijk niet even uitwisselen met een andere stalling. De dienstregeling moet flexibel zijn; wanneer de boot komt, moeten wij er staan. Neem een dag als vandaag: er is én laag water, waardoor de veerboten anders varen, én we hebben 800 bezoekers extra vanwege het MadNes-festival. En ook nog een paar honderd wandelaars voor het Rondje Ameland. Zo'n 2000 reizigers totaal. Op zo'n dag werken we gewoon langer door en rijden we veel versterkingsritten. Iedereen springt bij." Hij loopt naar het prikbord en haalt er een groen polsbandje van af. "Dit heb ik met de festivalorganisatie geregeld: ze kopen de ritten centraal in en wij pendelen heen en weer zonder dat de reiziger een kaartje hoeft te tonen."

Kaalslag

Teuben is een enthousiaste ondernemer die voor elk initiatief openstaat. "Wij draaien hier winst", zegt hij. Vandaag heeft hij nog een rondrit met een groep Ermelose toeristen gedaan. "Wij zien ov als serviceverlening", verklaart hij, "niet als verplichting. De basis van openbaar vervoer is mensen vervoeren." Als het aan Teuben ligt, zou Ameland een zelfstandig opererend vervoerbedrijf krijgen: OV Ameland, denkt hij hardop. Een status aparte. "We zijn een postzegel in ov-land; laat ons toch ons eigen vervoer regelen. We kunnen dat zelf het beste; bovendien scheelt het

een hoop in de overheadkosten." Zijn afkeer van marktwerking en landelijke regelgeving steekt de vestigingsmanager niet onder stoelen of banken. Het heeft geleid tot een kaalslag, vindt hij. "Over lijn 66 van Connexxion naar Holwerd zijn veel klachten. Ik voorspel dat al die bezoekers die MadNes voor zondagavond bij Connexxion heeft aangemeld, niet soepel weggelopen bij de steiger. Het zou toch veel beter als wij die lijn reden? Of neem de reguliere dienstregeling die hier tot 2004 was, onafhankelijk van de boot. We waren zo punctueel als de pastoor die op zondag om tien uur de mis begint. Wegbezuinigd! Nu komt in bepaalde delen van Nes geen bus meer." In de bedrijfsvoering is Rudolf Teuben een eigenzinnige eilander, beaamt hij. "De strippenkaart? We hebben van het ministerie ontheffing gekregen om eigen eilandkaartjes te gebruiken. Wat moeten buitenlanders met zo'n ding. De OV-chipkaart? Losse kaartjes zijn veel praktischer. Zeker voor buitenlandse toeristen. Bovenien proberen we het ov zoveel mogelijk in combikaarten te verrekenen. Het is daarnaast zonde van het geld om hier dure oplaadapparatuur te gaan installeren. Gratis openbaar vervoer – dat zou winst zijn voor het eiland." Chauffeur Douwe, tevens monteur binnen het zelfsturende Arriva-team, kijkt op het beeldscherm. De boot komt er al weer aan, zegt hij, terwijl hij zijn spullen pakt. Rudolf Teuben heeft nog tien minuten voordat hij een versterkingsrit gaat rijden. Volgens rooster zat zijn dienst er al om 17.00 uur op. Het wordt een latertje vandaag, zegt hij vrolijk. "Ik ga een rondje Buren rijden."