Bijlage 1: mailwisseling Qbuzz

[redacted]
Verzonden: maandag 7 september 2026 12:04
[redacted]

Geachte heer [redacted]

Op 9 juli hebben we uw reactie op het Vervoerplan 2027 ontvangen.

We begrijpen de zorgen over de aansluiting tussen lijn 66 en de veerdienst. Ook herkennen we het belang van een betrouwbare en begrijpelijke reis voor reizigers van en naar Ameland. We hebben uw reactie zorgvuldig meegenomen in de besluitvorming voor de nieuwe dienstregeling. We hebben besloten om de nieuwe dienstregeling van lijn 66 conform het concept vervoerplan in te voeren per 13 december. Dit lichten we graag toe.

Helaas wordt het steeds moeilijker haalbaar om lijn 66 uitsluitend als 'eigen' Ameland-bus aan te bieden. Het vervoer op deze lijn is daarvoor over het algemeen te beperkt, ondanks dat er zeker ook drukke dagen/perioden met toeristen zijn. Doordat de haltes in Ferwert en Hallum aan de route zijn toegevoegd kunnen we meer ritten aanbieden op lijn 66, waardoor we bijvoorbeeld (niet geëiste) aansluitingen op de snelboot toch kunnen aanbieden. Ameland profiteert hier ook van. We zien lijn 66 als een sneldienst voor alle grotere kernen op de verbinding Leeuwarden – Holwert Veerdam. In die rol maakt lijn 66 onderdeel uit van een bredere regionale verbinding, waarbij Ameland een belangrijke bestemming is, maar niet de enige.

We nemen uw zorgen over de uitvoerbaarheid serieus. Juist daarom verwachten we dat de nieuwe dienstregeling beter uitvoerbaar is dan de huidige. De nieuwe opzet biedt meer flexibiliteit om vertragingen vanaf Ameland op te vangen en daardoor de betrouwbaarheid van de verbinding te verbeteren. De verschillende wachtregimes zullen op een duidelijke en nadrukkelijke manier bij de chauffeurs en reizigers onder de aandacht worden gebracht, zodat hierover geen onduidelijkheid ontstaat.

Wij hopen dat dit een deel van uw zorgen wegneemt. We zullen de uitvoering van de nieuwe dienstregeling na invoering nauwlettend blijven volgen. Daarnaast staan we ervoor open om deze wijziging enige tijd na invoering gezamenlijk te evalueren.

Wij staan uiteraard tot uw beschikking als u hier nog vragen over heeft.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]



[redacted]
Verzonden: Donderdag, 9 Juli, 2026 10:55
[redacted]

>

Goedemorgen [redacted],

Met onze reactie van 25 juni 2026 hebben wij onze voorlopige reactie gegeven op het vervoerplan 2027. Daarbij hebben wij in goed onderling overleg met Qbuzz en de Provincie afgesproken dat wij ons definitieve standpunt zouden bepalen nadat wij nader inzicht hadden gekregen in de voorgestelde aansluitingen tussen de busdienstregeling en de reguliere veerdiensten en sneldiensten en hierover nader overleg had plaatsgevonden. Wij willen u danken voor deze flexibiliteit in de procedure. Naar aanleiding van de ontvangen informatie en het gevoerde overleg constateren wij dat onze belangrijkste zorgpunten onvoldoende zijn weggenomen. Hoewel wij de wens begrijpen om te komen tot een robuuste en vanuit regionaal perspectief logische dienstregeling, zijn wij niet overtuigd dat de voorgestelde wijzigingen leiden tot een verbetering van de totale ketenreis van en naar Ameland.

Onze grootste zorg blijft dat lijn 66 niet langer structureel wacht op de aankomende veerboot. Daarbij zit onze zorg niet zozeer in de gewijzigde dienstregeling als zodanig, maar in de uitvoerbaarheid ervan. Wanneer het in de huidige situatie al niet lukt om een relatief eenvoudige dienstregeling consequent uit te voeren en de aansluiting met de veerdienst te waarborgen, ontbreekt bij ons het vertrouwen dat een complexere dienstregeling, met verschillende wachtregimes voor chauffeurs afhankelijk van dag, tijdstip en periode, in de praktijk wél betrouwbaar zal functioneren.

Wij zijn bovendien van mening dat de huidige problematiek is ontstaan nadat aan lijn 66 extra haltes zijn toegevoegd. Hierdoor is de oorspronkelijke functie van lijn 66 als aansluitende busdienst op de veerdienst onder druk komen te staan. Wij geven daarom nadrukkelijk de voorkeur aan een oplossing waarbij lijn 66 haar oorspronkelijke functie behoudt als aansluitende busdienst op de veerdiensten van en naar Ameland. De historie heeft laten zien dat het koppelen van een ‘vaste’ bus aan een ‘vaste’ boot duidelijkheid, zekerheid en betrouwbaarheid geeft voor chauffeurs en reizigers. Dat betekent naar onze mening dat lijn 66 blijft wachten op de aankomende veerboot en dat de later toegevoegde haltes uit de route worden gehaald. Daarmee ontstaat een duidelijke, eenduidige en voor zowel chauffeurs als reizigers betrouwbare dienstregeling.

Mocht desondanks worden besloten de voorgestelde wijziging door te voeren, dan verzoeken wij de effecten op de aansluiting met de veerdiensten, de wachttijden, de bezettingsgraad en de klanttevredenheid binnen afzienbare tijd na invoering te evalueren en de dienstregeling aan te passen wanneer blijkt dat de gevolgen voor reizigers groter zijn dan vooraf werd verwacht en/of de dienstregeling inderdaad niet goed uitvoerbaar is.

Wij vertrouwen erop dat u onze reactie zorgvuldig betrekt bij de verdere besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]
Verzonden: donderdag 25 juni 2026 13:37
[redacted]

Goedemiddag [redacted],

Hierbij onze voorlopige reactie op het vervoerplan 2027:

Naar aanleiding van het inhoudelijke overleg met Qbuzz en de Provincie Fryslân op 24 juni 2026 hebben wij kennisgenomen van de nadere toelichting op het voorstel voor de dienstregeling rondom de veerdiensten van en naar Ameland.

In dit overleg is toegelicht dat de voorgestelde opzet onder andere zorgt voor een meer structurele dienstregeling en een halfuursverbinding richting Holwert Veerdam. Hierdoor ontstaat extra capaciteit om ook eerder naar de boot of een sneldienst te reizen. Daarnaast worden de haltes Hallum en Ferwert in de nieuwe opzet niet langer bediend door lijn 60, waardoor lijn 66 een belangrijkere rol krijgt binnen het regionale openbaar vervoer. Daarmee wordt lijn 66 voor een grotere groep reizigers een reguliere openbaarvervoerverbinding. Wij begrijpen dat jullie vanuit dat perspectief een stabiele en voor reizigers begrijpelijke dienstregeling van groot belang achten. Wij begrijpen ook dat Qbuzz de dienstregeling vanuit een breder regionaal perspectief benadert en daarbij verschillende belangen, routes en aansluitingen tegen elkaar moet afwegen. Tegelijkertijd kijken wij als gemeente Ameland vanzelfsprekend in de eerste plaats naar de gevolgen voor reizigers van en naar Ameland en naar de kwaliteit van de totale ketenreis en constateren wij dat wij op dit moment nog onvoldoende zicht hebben op de totale gevolgen van de voorgestelde wijzigingen voor reizigers van en naar Ameland.

Historisch gezien is lijn 66 nadrukkelijk ingericht als aansluitende busdienst op de veerboot. Daarbij gold als uitgangspunt dat de bus vertrekt zodra de reizigers van de aangekomen boot zijn ingestapt. Met het voorliggende voorstel wordt hiervan afgeweken en dit is een wezenlijk verschil met de bestaande situatie. In de nieuwe situatie kan de bus vertrekken wanneer de maximale wachttijd is verstreken, ook wanneer een vertraagde boot nog onderweg is naar de aanlegplaats, of zelfs wanneer reiziger al vanaf de boot lopen. Voor reizigers betekent dit dat zij in voorkomende gevallen maximaal 20 minuten moeten wachten op een volgende busverbinding. Daarmee is er in bepaalde gevallen sprake van een versobering van het bestaande serviceniveau voor bootreizigers.

We hebben afgesproken tijdens het overleg op 24 juni dat Qbuzz een integraal overzicht zal aanleveren waarin inzichtelijk wordt gemaakt hoe de voorgestelde busdienstregeling aansluit op zowel de reguliere veerdiensten als de sneldiensten. Daarnaast zal hierover nog een vervolgoverleg plaatsvinden. Pas op basis van dat totaalbeeld kunnen wij een definitief oordeel vormen. Op dit moment achten wij de gevolgen voor reizigers nog onvoldoende inzichtelijk om een definitieve reactie te geven.

Vooruitlopend daarop willen wij alvast de volgende aandachtspunten meegeven:

- De voorgestelde situatie waarin een bus vertrekt nadat de reguliere overstaptijd en de maximale wachttijd zijn verstreken, terwijl reizigers van een vertraagde boot nog onderweg zijn naar de halte;

- De mogelijke verwarring voor chauffeurs door het hanteren van verschillende regimes. Op sommige ritten moet 10 minuten extra worden gewacht op de boot, op andere ritten niet, terwijl in weekenden en vakantieperiodes chauffeurs ondanks mogelijk langere vertragingen, wel op de boot moeten wachten. Juist omdat in het verleden al is gebleken dat niet altijd consequent volgens de instructies werd gehandeld, vraagt dit om zeer duidelijke en eenduidige werkafspraken.

- De herkenbaarheid voor reizigers van welke bus daadwerkelijk aansluit op hun boot. Het risico bestaat dat reizigers bij aankomst op de veerdam een boot zien vertrekken en vervolgens moeten constateren dat zij eigenlijk een eerdere of een latere bus hadden moeten nemen. Dit kan leiden tot onduidelijkheid en frustratie.

- Waar aansluitingen met de aankomst van de sneldienst mogelijk zijn, ondersteunen wij dat. Wel vinden wij dat dit niet mag leiden tot een verslechtering van de aansluiting op de reguliere veerdiensten of tot langere wachttijden voor reizigers.

- Op drukke momenten is lijn 66 regelmatig goed bezet. De beschikbare capaciteit wordt dan ook daadwerkelijk benut. Wij ontvangen graag inzicht in de gevolgen van de voorgestelde wijzigingen voor de bezettingsgraad en het comfort van reizigers door de combinatie met Hallum en Ferwert op weekdagen.

- Ook ontvangen wij graag inzicht in de gevolgen voor de totale reistijd van deur tot huis, aangezien juist die totale ketenreis bepalend is voor de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer.

Samenvattend zijn we nog niet overtuigd of het voorgestelde plan ook daadwerkelijk tot een betere situatie leidt voor de reizigers. Wij zien het gevraagde schema waarin de aansluitingen tussen de busdienstregeling en de veer- en sneldiensten inzichtelijk worden gemaakt dan ook graag tegemoet. Op basis daarvan gaan wij graag opnieuw met u in overleg om de effecten nader te bespreken, waarna wij onze definitieve reactie zullen geven.

Mocht uiteindelijk worden besloten de voorgestelde wijziging door te voeren, dan hechten wij aan een tijdige evaluatie en de mogelijkheid om de dienstregeling bij te stellen wanneer blijkt dat de gevolgen voor reizigers groter zijn dan vooraf werd verwacht.

Daarnaast vragen wij nadrukkelijk aandacht voor de communicatie. De wijziging betekent een breuk met een jarenlang bekend systeem waarbij de bus op de boot wachtte. Heldere en tijdige communicatie richting reizigers is daarom essentieel, waarbij bijzondere aandacht uitgaat naar Amelanders, scholieren, studenten en forenzen die dagelijks van deze verbinding gebruikmaken.

Tot slot willen wij benadrukken dat wij graag zien dat meer reizigers gebruikmaken van het openbaar vervoer. De keuze van toeristen, forenzen en studenten om voor het openbaar vervoer te kiezen wordt sterk beïnvloed door betrouwbaarheid, beschikbaarheid, duidelijkheid en de totale reistijd. Wanneer het serviceniveau merkbaar afneemt, bestaat het risico dat meer reizigers alsnog voor de eigen auto kiezen. Dat zou haaks staan op de gezamenlijke ambitie om het openbaar vervoer aantrekkelijk en toekomstbestendig te houden.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]
Verzonden: donderdag 28 mei 2026 15:12
Aan: [redacted]
Onderwerp: Concept Vervoerplan 2027 Qbuzz Fryslân ter consultatie

Beste ontvanger,

U ontvangt hierbij het concept Vervoerplan 2027 voor het busvervoer in Fryslân.

We bieden tot **maandag 29 juni** gelegenheid een zienswijze in te dienen via [redacted]@qbuzz.nl. Ook voor eventuele vragen kunt u op dit e-mailadres terecht.

We attenderen er graag op dat de informatie in dit plan vertrouwelijk is en we verzoeken deze niet buiten uw organisatie te verspreiden.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

