

B.V. Terschellinger Stoomboot Mij.

Vervoerplan 2025


VLIELAND

Inleiding

Dit Vervoerplan 2025 is opgesteld door de directie en het management van B.V. Terschellinger Stoomboot Maatschappij (TSM) en is bedoeld als Vervoerplan conform hoofdstuk 2, artikel 5 van de Vervoerconcessie Waddenveren West. Indien de aannames of uitgangspunten voor 2025 door onvoorziene omstandigheden onjuist blijken te zijn, dan behouden wij ons het recht voor om in overleg met de concessieverlener en binnen de grenzen van de concessie af te wijken van het Vervoerplan.

De hoofdstukindeling van het Vervoerplan is conform artikel 1.2 van het Programma van Eisen:

I. Een visie op de ontwikkeling van de vervoersvraag en het vervoersaanbod in de komende vijf jaar;

II. Een visie op een op de reizigers gerichte dienstverlening, waarbij de gehele reisketen wordt betrokken;

III. Een vertaalslag van de visies, bedoeld onder I en II in de gevolgen voor het vervoersaanbod voor de komende vijf jaar, de aan te bieden producten en diensten (betreffende de gehele keten), de infrastructuur, het materieel en het personeel;

IV. De dienstregeling als bedoeld in artikel 1.3 en eventuele voornemens voor wijzigingen in de dienstregeling van het komende jaar;

V. Eventuele voornemens voor wijziging in de aansluitingen van en op de dienstregeling en van vervoerders die aansluitend (openbaar) vervoer verzorgen voor het komende jaar;

VI. De tarieven en eventuele voornemens voor wijzigingen in de tarieven en tariefstructuur voor het komende jaar;

VII. Een beschrijving van de wijze waarop de concessiehouder inspeelt (waaronder door inzet van extra afvaarten) op voorziene en onvoorziene situaties, waarin de vervoersvraag van reizigers substantieel groter is dan binnen de dienstregeling kan worden opgevangen;

VIII. Een beschrijving van de wijze waarop de concessiehouder inspeelt op voorzien groot onderhoud van schepen en overige productiemiddelen;

IX. Een geactualiseerd overzicht als bedoeld in Bijlage 3 ad 3 van de concessie conform Bijlage 3 ad 1, punt 1 van de concessie;

X. Een beschrijving van de wijze waarop de concessiehouder het vervoer van goederen naast het personenvervoer afwikkelt;

XI. Een beschrijving van de mate van zitplaatsgarantie;

XII. De kwalitatieve en de kwantitatieve gevolgen van de voorgestelde wijzigingen, als bedoeld onder IV t/m X voor de reizigers;

XIII. De kwalitatieve en de kwantitatieve gevolgen van de voorgestelde wijzigingen, als bedoeld onder IV t/m X voor de vervoersvraag;

XIV. Mogelijke alternatieven voor de voorgestelde wijzigingen;

XV. Een weergave van de in het advies en in het overleg met de Consumentenorganisaties en Decentrale Overheden naar voren gebrachte zienswijzen en voor zover het Vervoerplan afwijkt van die zienswijzen een deugdelijke motivering van die afwijking.

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Samenvatting van de belangrijkste wijzigingen

Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie (2024), die wij in dit Vervoerplan 2025 beschrijven.

Dienstregeling
Onze dienstregeling voor 2025 bevat minder afvaarten dan onze dienstregeling voor 2024. In de volgende tabel staan de verschillen per categorie weergegeven.

Enkele reizen per categorie	2024	2025	Verschil
Sneldienst Terschelling	2496	2428	-/- 68
Sneldienst Vlieland	227	153	-/- 74
Sneldienst interinsulair	307	114	-/- 193
Veerdienst Terschelling	2965	2948	-/- 17
Veerdienst Vlieland	2210	2207	-/- 3

De afvaarten die vervallen zijn uitsluitend afvaarten die (zeer) slecht bezet zijn en niet gehandhaafd kunnen worden door het gedaalde aantal toeristische overzettingen (in 2023 t.o.v. 2022: -/- 2,0% op de lijn Vlieland en -/- 3,6% op de lijn Terschelling en in 2024 t/m juni t.o.v. 2023 t/m juni: -/-6,2% op de lijn Vlieland en -/-3,1% op de lijn Terschelling).

Ter illustratie: in 2023 vervoerden wij evenveel passagiers als in 2016, maar in 2023 voerden wij 770 afvaarten meer uit dan in 2016. De gemiddelde bezetting per afvaart was in 2023 slechts circa 190 personen.

Daarnaast speelt mee dat wij niet meer schadelijke emissies uit willen stoten dan redelijkerwijs noodzakelijk is en dat onze bedrijfskosten door de inflatie sterk zijn gestegen.

Het betreft de volgende afvaarten:

- Tijdens de winterdienstregeling zetten wij op zaterdagavond geen veerboot meer in op de lijn Terschelling, maar een snelboot. Een uitzondering geldt voor de maand oktober: in die maand zetten wij nog wel een veerboot in op zaterdagavond in verband met de vervoersvraag in die maand.

- De winterdienstregeling wordt een maand verlengd en start vanaf komend jaar op 1 oktober in plaats van op 1 november. Op de lijn Terschelling heeft dit als gevolg dat er op de woensdagen in oktober 's avonds als uitgangspunt een snelboot vaart in plaats van een veerboot. Op de lijn Vlieland heeft dit als gevolg dat er in de maand oktober alleen een snelboot vaart als dat nodig is op basis van de vervoersvraag.

- De structurele late extra afvaarten van de sneldienst om 18:35 uur Terschelling-Harlingen en om 19:40 uur Harlingen-Terschelling op zondagavond vervallen. Deze afvaarten zijn ooit in de dienstregeling opgenomen voor scholieren die op zondagavond naar hun kostgezin in Harlingen moesten reizen. Onder andere doordat onze sneldienstregeling op doordeweekse dagen sindsdien enorm is uitgebreid, reizen er gemiddeld nog slechts 18 scholieren van Terschelling naar Harlingen met deze afvaart. Veel scholieren reizen inmiddels elke dag heen en weer met de sneldienst (gemiddeld 47 per dag) of kiezen al voor een andere afvaart dan die van 18:35 uur Terschelling – Harlingen, zoals de sneldienst van 16:30 uur of de veerdienst van 17:35 uur. Deze twee afvaarten blijven ook komend jaar gewoon bestaan.

- Wij zetten extra afvaarten in voor personen als er in een bepaald dagdeel sprake is van een bezetting van 90%. We onderscheiden daarbij vanaf 2025 twee dagdelen:
  - alle afvaarten vanaf de eerste afvaart van de dag t/m de laatste afvaart tussen 11:00

en 13:00 uur;
- alle afvaarten vanaf de eerste afvaart tussen 11:00 en 13:00 uur t/m de laatste afvaart van de dag.

Dit is een wijziging ten opzichte van de huidige situatie, waarin wij drie dagdelen (ochtend, middag, avond) onderscheiden. Een uitzondering op deze regel vormen de afvaarten van de sneldienst naar Vlieland tijdens de zomerdienstregeling. Ongeacht de bezetting in een bepaald dagdeel, zetten wij vanuit kwaliteitsoverwegingen iedere vrijdag en zondag in deze periode tenminste één retourafvaart van de sneldienst in op de lijn Vlieland.

- De interinsulaire dienstregeling van de sneldienst tussen Terschelling en Vlieland blijft uitsluitend bestaan tijdens de maanden juli en augustus. De reden daarvoor is dat de gemiddelde bezetting slechts 23 personen is en er, buiten de schoolvakanties en feestdagen om, tegenwoordig iedere werkdag 's ochtends en 's middags een interinsulaire watertaxi vaart. Op donderdagavond gaat de interinsulaire sneldienst vanaf Terschelling niet meer via Vlieland en Harlingen terug naar Terschelling. Deze route via Harlingen is in de dienstregeling gekomen om bouwvakkers die op de vaste wal wonen en op Vlieland aan het werk zijn, de gelegenheid te geven om op donderdagavond met de sneldienst naar huis te reizen. Tijdens de zomervakantie wordt er echter zo weinig gebouwd, dat dit niet meer logisch is. Bovendien werd er op de donderdagen minder interinsulair gereisd dan op de andere dagen, doordat passagiers van Terschelling die een dagje naar Vlieland gingen via Harlingen terug moesten reizen naar Terschelling. De reistijd werd hierdoor voor veel (potentiele) passagiers te lang.

Van een capaciteitstekort door de hierboven genoemde wijzigingen zal geen sprake zijn. Ook een eventuele groei van het aantal passagiers op de momenten die het betreft, kunnen wij nog gemakkelijk opvangen.

Schonere brandstof
Sinds het laatste kwartaal van 2022 vaart ms Friesland op een nieuwe, schonere brandstof. Het betreft gasolie waaraan 7% HVO (hydrotreated vegetable oil) en een additief zijn toegevoegd. Hierdoor wordt de uitstoot van schadelijke emissies aanzienlijk beperkt. Sinds september 2023 vaart ms Vlieland ook op deze brandstof en onze beide snelboten zijn in juli 2024 overgestapt.

Tariefindex
De concessieverlener heeft de maximale tariefruimte voor 2025 vastgesteld op 4,00%. Wij zullen onze tarieven met dat percentage verhogen, ter compensatie van onze gestegen kosten. Met name onze personeelskosten zijn sterk gestegen, maar ook vrijwel alle overige kosten zijn hoger geworden.

Nieuw basistarief voor de sneldienst tijdens de zomerdienstregeling
Wij hanteren tijdens de zomerdienstregeling al enkele jaren andere tarieven dan tijdens de winterdienstregeling, omdat wij onze passagiers tijdens de zomerdienstregeling de mogelijkheid bieden om tegen 20% korting te reizen op de eerste afvaart van de veerboot naar de vaste wal en de laatste afvaart van de veerboot naar het eiland. Daar staat tegenover dat de tarieven van de overige afvaarten van de veerboot tijdens de zomerdienstregeling respectievelijk 5% (voertuigen) en 3,4% (personen) hoger zijn dan tijdens de winterdienstregeling.

Het tarief van onze sneldienst bestaat momenteel (2024) jaarrond uit het veerboottarief van de winterdienstregeling plus de sneldiensttoeslag. Als passagiers in de zomer een sneldienstafvaart hebben geboekt en deze wijzigen naar een afvaart van de veerdienst, dan ontvangen zij de sneldienst toeslag retour. Maar wij moeten daarnaast ook het verschil tussen het veerboottarief van de winter en dat van de zomer verrekenen. Deze situatie zorgt regelmatig voor verwarring bij onze passagiers en om die reden gaan wij dit vereenvoudigen.

Vanaf volgend jaar geldt voor de sneldienst tijdens de zomerdienstregeling niet langer het wintertarief van de veerboot als basistarief, maar het hogere zomertarief. Veruit de meeste passagiers die tijdens de zomerdienstregeling omboeken van de veerdienst naar de sneldienst of andersom, worden door deze wijziging niet langer geconfronteerd met kleine prijsverschillen die lastig uit te leggen zijn. Om te zorgen dat deze wijziging omzetneutraal verloopt (conform de concessievoorschriften), verlagen wij de huidige verhoging voor personen op de populaire afvaarttijden tijdens de zomerdienstregeling van 3,4% naar 2,7%.



I Een visie op de ontwikkeling van de vervoersvraag en het vervoersaanbod in de komende vijf jaar

Met betrekking tot de vervoersvraag onderscheiden wij twee groepen passagiers. Enerzijds de toeristen en anderzijds de eilanders.

Ontwikkeling van het aantal vervoerde toeristen
Het aantal toeristen dat wij naar de eilanden Vlieland en Terschelling hebben vervoerd in 2023, is met respectievelijk 2,0% en 3,6% gedaald ten opzichte van 2022. In 2023 hebben wij in totaal 209.219 toeristen naar Vlieland vervoerd en 450.196 toeristen naar Terschelling. Het aantal personenauto's van toeristen dat wij naar Terschelling hebben vervoerd, is in 2023 met 3,9% gedaald ten opzichte van 2022. In 2023 hebben wij in totaal 40.616 personenauto's van toeristen naar Terschelling vervoerd.

Ontwikkeling van het aantal vervoerde eilanders
Het aantal vervoerde eilanders van en naar Terschelling is in 2023 met 5,2% gestegen ten opzichte van 2022. Voor Vlieland steeg het aantal vervoerde eilanders met 2,7%. In 2023 hebben wij in totaal 78.283 eilanders van Terschelling naar Harlingen vervoerd en 23.759 eilanders van Vlieland naar Harlingen. Het aantal vervoerde personenauto's van inwoners van Terschelling is in 2023 met 5,5% gestegen ten opzichte van 2022. Het aantal vervoerde personenauto's van inwoners van Vlieland is in 2023 met 4,5% gestegen ten opzichte van 2022. In 2023 hebben wij in totaal 14.318 personenauto's van inwoners van Terschelling naar Harlingen vervoerd en 7.473 personenauto's van inwoners van Vlieland.

Sneldienst vs. veerdienst
In 2023 reisde 27,6% van het totale aantal passagiers met de sneldienst en 72,4% met de veerdienst. Ter vergelijking: in het jaar 2009 reisde 29,7% van het totale aantal passagiers met de sneldienst en 70,3% met de veerdienst. Het aantal veerdienstafvaarten is in de tussenliggende jaren fors toegenomen, met name door het nagenoeg jaarrond aanbieden van drie retourreizen van de veerboot naar Vlieland en de ingebruikname van een extra veerboot. Dit verklaart waarom procentueel iets minder passagiers tegenwoordig voor de sneldienst kiezen. Per eiland was de verdeling in 2023 als volgt: 7,8% (2022: 8,7%) van de passagiers naar Vlieland en 36,4% (2022: 35,3%) van de passagiers naar Terschelling kozen voor de sneldienst.

Landelijke trend
Het NBTC heeft vastgesteld dat Nederland in 2022 en 2023, na de coronacrisis, een sterk herstel heeft doorgemaakt ten aanzien van binnen- en buitenlandse bezoeken aan Nederland. Nederland heeft in 2023 circa 50 miljoen (inter)nationale verblijfsgasten mogen verwelkomen. Dit is een stijging van 9% ten opzichte van het bezoekersniveau van 2019. Vanaf 2024 is echter de verwachting dat het groeitempo afzwakt voor de voornaamste herkomstlanden.

Daarnaast is de verwachting voor 2024 dat de binnenlandse markt met 2,0% daalt, waardoor het percentage binnenlands toerisme weer nagenoeg hetzelfde zal zijn als voor de coronacrisis. De verwachting is dat 56% van de verblijfsgasten in 2024 weer uit Nederland komt. De afname van het aantal binnenlandse reizen wordt veroorzaakt door een toenemende interesse in buitenlandse reizen. De verwachte interesse in buitenlandse reizen wordt waarschijnlijk gestimuleerd door de toegenomen koopkracht en de algehele consumptiegroei door huishoudens in 2024 (CPB, sep. 2023). Daarnaast lijkt de geopolitieke situatie in de wereld minder invloed te hebben op de keuze om buitenlandse reizen te ondernemen dan een jaar geleden. De toenemende interesse in buitenlandse reizen is een ongunstige ontwikkeling voor het toerisme op Terschelling en Vlieland.

In cijfers gepubliceerd door het CBS is te zien dat er met name een structurele maandelijkse afname van binnenlandse boekingen zichtbaar is voor de maanden april tot en met oktober. Voor Vlieland en

Terschelling is dit juist de periode waarin de meeste toeristen de eilanden bezoeken.
(Bron: NBTC Verblijfstoerisme in Nederland Prognose 2024 en Vakantie Sentiment Monitor januari 2024)

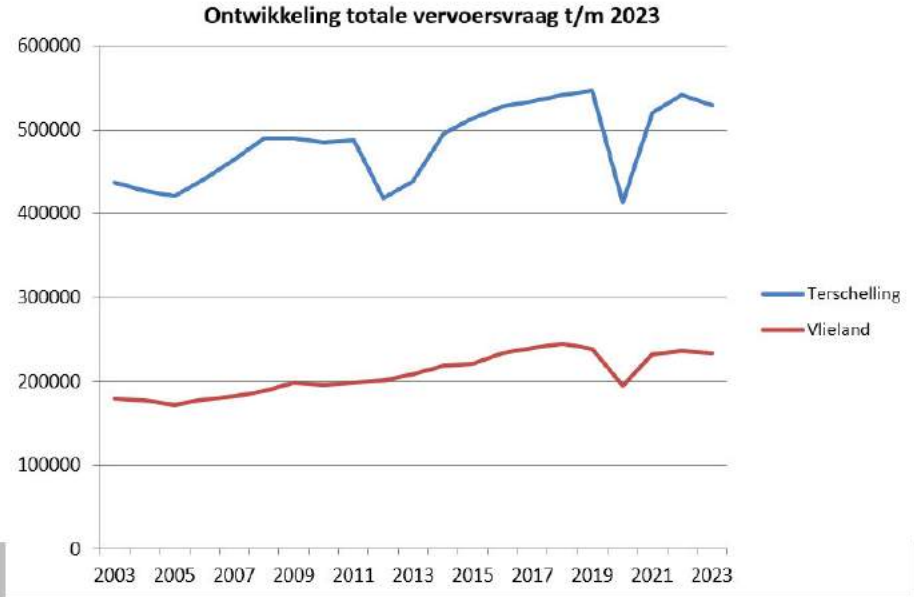
Prognose marktontwikkeling
In de periode tussen 2003 en 2023 is het jaarlijkse aantal vervoerde toeristen naar Vlieland in totaal met 30,9% (49.435 personen) gestegen en naar Terschelling in totaal met 21,3% (79.205 personen) gestegen. Het jaarlijkse aantal vervoerde eilanders in dezelfde periode is op de lijn naar Vlieland gestegen met 24,2% (4.625 personen) en op de lijn naar Terschelling met 18,3% (12.094 personen). Gemiddeld was de stijging van het aantal toeristen in de genoemde periode naar Vlieland 1,5% per jaar en naar Terschelling was de stijging gemiddeld 1,0% per jaar. Voor wat betreft het aantal overzettingen van eilanders was de stijging voor Vlieland gemiddeld 1,2% per jaar en voor Terschelling was de stijging gemiddeld 0,9% per jaar.

Bovenstaande inzichten leiden tot de volgende prognose van de ontwikkeling van de totale vervoersvraag (toeristen + eilanders) naar Vlieland en Terschelling, steeds ten opzichte van het voorgaande jaar:

Jaar	Terschelling	Vlieland
2011	0,4%	0,8%
2012	-14,1%	1,8%
2013	4,9%	3,7%
2014	12,7%	4,7%
2015	4,0%	1,0%
2016	2,5%	6,0%
2017	1,4%	2,6%
2018	1,3%	1,8%
2019	0,9%	-2,5%
2020	-24,2%	-18,6%
2021	25,7%	20,0%
2022	4,1%	1,6%
2023	-2,4%	-1,5%

Jaar	Terschelling	Vlieland
2024	-2% tot 2%	-2% tot 2%
2025	0% tot 2%	0% tot 2%
2026	1% tot 2%	1% tot 2%
2027	1% tot 2%	1% tot 2%
2028	1% tot 2%	1% tot 2%
2029	1% tot 2%	1% tot 2%

De percentages voor 2024 t/m 2029 zijn schattingen/verwachtingen van onze directie en ons management.



Vervoersaanbod
Onze dienstregeling voor 2025 bevat minder afvaarten dan onze dienstregeling voor 2024. In de volgende tabel staan de verschillen per categorie weergegeven.

Enkele reizen per categorie	2024	2025	Verschil
Sneldienst Terschelling	2496	2428	-/- 68
Sneldienst Vlieland	227	153	-/- 74
Sneldienst interinsulair	307	114	-/- 193
Veerdienst Terschelling	2965	2948	-/- 17
Veerdienst Vlieland	2210	2207	-/- 3

De afvaarten die vervallen zijn uitsluitend afvaarten die (zeer) slecht bezet zijn en niet gehandhaafd kunnen worden door het gedaalde aantal toeristische overzettingen (in 2023 t.o.v. 2022: -/- 2,0% op de lijn Vlieland en -/- 3,6% op de lijn Terschelling en in 2024 t/m juni t.o.v. 2023 t/m juni: -/-6,2% op de lijn Vlieland en -/-3,1% op de lijn Terschelling). Daarnaast speelt mee dat wij niet meer schadelijke emissies uit willen stoten dan redelijkerwijs noodzakelijk is en dat onze bedrijfskosten door de inflatie sterk zijn gestegen.

Het gaat om de volgende afvaarten:

- Tijdens de winterdienstregeling zetten wij op zaterdagavond als uitgangspunt geen veerboot meer in op de lijn Terschelling, maar een snelboot. Een uitzondering geldt voor de maand oktober: in die maand zetten wij nog wel een veerboot in op zaterdagavond in verband met de vervoersvraag in die maand.

- De winterdienstregeling wordt een maand verlengd en start vanaf komend jaar op 1 oktober in plaats van op 1 november. Op de lijn Terschelling heeft dit als gevolg dat er op de woensdagen in oktober 's avonds als uitgangspunt een snelboot vaart in plaats van een veerboot. Op de lijn Vlieland heeft dit als gevolg dat er in de maand oktober alleen een snelboot vaart als dat nodig is op basis van de vervoersvraag.

- De structurele late extra afvaarten van de sneldienst om 18:35 uur Terschelling-Harlingen en om 19:40 uur Harlingen-Terschelling op zondagavond vervallen. Deze afvaarten zijn ooit in de dienstregeling opgenomen voor scholieren die op zondagavond naar hun kostgezin in Harlingen moesten reizen. Onder andere doordat onze sneldienstregeling op doordeweekse dagen sindsdien enorm is uitgebreid, reizen er gemiddeld nog slechts 18 scholieren van Terschelling naar Harlingen met deze afvaart. Veel scholieren reizen inmiddels elke dag heen en weer met de sneldienst (gemiddeld 47 per dag) of kiezen al voor een andere afvaart dan die van 18:35 uur Terschelling – Harlingen, zoals de sneldienst van 16:30 uur of de veerdienst van 17:35 uur. Deze twee afvaarten blijven ook komend jaar gewoon bestaan.

- Wij hanteren vanaf komend jaar een nieuwe definitie van de term 'dagdeel' v.w.b. de inzet van extra afvaarten. Voor meer informatie hieromtrent verwijzen wij u graag naar de hoofdstukken 2 en 3 van dit Vervoerplan onder het kopje 'dienstregeling'. Een uitzondering op deze regel vormen de afvaarten van de sneldienst naar Vlieland tijdens de zomerdienstregeling. Ongeacht de bezetting in een bepaald dagdeel, zetten wij vanuit kwaliteitsoverwegingen iedere vrijdag en zondag in deze periode tenminste één retourafvaart van de sneldienst in op de lijn Vlieland.

- De interinsulaire dienstregeling van de sneldienst tussen Terschelling en Vlieland blijft uitsluitend bestaan tijdens de maanden juli en augustus. De reden daarvoor is dat de gemiddelde bezetting slechts 23 personen is en er, buiten de schoolvakanties en feestdagen om, tegenwoordig iedere werkdag 's ochtends en 's middags een interinsulaire watertaxi vaart. Op donderdagavond gaat de interinsulaire sneldienst vanaf Terschelling niet meer via Vlieland en Harlingen terug naar Terschelling. Deze route via Harlingen is in de dienstregeling gekomen om bouwvakkers die op de vaste wal wonen en op Vlieland aan het werk zijn, de gelegenheid te

geven om op donderdagavond met de sneldienst naar huis te reizen. Tijdens de zomervakantie wordt er echter zo weinig gebouwd, dat dit niet meer logisch is. Bovendien werd er op de donderdagen minder interinsulair gereisd dan op de andere dagen, doordat passagiers van Terschelling die een dagje naar Vlieland gingen via Harlingen terug moesten reizen naar Terschelling. De reistijd werd hierdoor voor veel (potentiele) passagiers te lang.

Van een capaciteitstekort door de hierboven genoemde wijzigingen zal geen sprake zijn. Ook een eventuele groei van het aantal passagiers op de momenten die het betreft, kunnen wij nog gemakkelijk opvangen.

Voor de jaren na 2025 geldt dat wij ons vervoersaanbod zullen blijven afstemmen op de actuele marktomstandigheden. Als uitgangspunt geldt dat ons vervoersaanbod in die jaren niet zal veranderen als de omstandigheden gelijk blijven.



II Een visie op een op de reizigers gerichte dienstverlening, waarbij de gehele reisketen wordt betrokken;

III Een vertaalslag van de visies, bedoeld onder I en II in de gevolgen voor het vervoersaanbod voor de komende vijf jaar, de aan te bieden producten en diensten (betreffende de gehele keten), de infrastructuur, het materieel en het personeel.

De kwaliteit van onze dienstverlening wordt bepaald door verschillende aspecten. Deze aspecten, onze visies daarop en de vertaalslag van deze visies, komen in dit hoofdstuk aan de orde. Hiermee worden II en III in één hoofdstuk samengevoegd.

Wij onderscheiden de volgende aspecten voor wat betreft onze dienstverlening:

- Vloot
- Dienstregeling + aansluiting OV
- Personeel en organisatie
- Klantenservice
- Marketing en communicatie
- ICT
- Horeca
- Bagage- en fietsenvervoer

Vloot

Anno 2025 varen wij met vier autoveerboten en twee snelboten. Het vervoer van vracht geschiedt op de lijn Terschelling nagenoeg uitsluitend gescheiden van de personenveerdienst met onze vrachtcatamaran ms Noord-Nederland, die vaart onder de vlag van onze zusteronderneming B.V. Scheepvaart en Bergingsmaatschappij G. Doeksen en Zonen.

Het ms Vlieland doet het grootste deel van het jaar dienst als hoofd-autoveerboot van en naar Vlieland. Tijdens de onderhoudsperiode van het ms Vlieland en in enkele andere weken in de rustige periode, verzorgen het ms Willem Barentsz en het ms Willem de Vlamingh afwisselend de hoofddienst van en naar Vlieland.

Het ms Friesland, het ms Willem Barentsz en het ms Willem de Vlamingh verzorgen afwisselend de hoofdveerdienst van en naar Terschelling. Het ms Friesland is onze ijsbreker. Onze snelle schepen ms Tiger en ms Koegelwieck verzorgen afwisselend de sneldienstregeling van, naar en tussen Vlieland en Terschelling.

Sinds het laatste kwartaal van 2022 vaart ms Friesland op een nieuwe, schonere brandstof. Het betreft gasolie waaraan 7% HVO (hydrotreated vegetable oil) en een additief zijn toegevoegd. Hierdoor wordt de uitstoot van schadelijke emissies aanzienlijk beperkt. Sinds september 2023 vaart ms Vlieland ook op deze brandstof en onze beide snelboten zijn in juli 2024 overgestapt.

Dienstregeling

Wij varen een basisdienstregeling en zetten daarnaast vraag gestuurd extra afvaarten in. De bezettingscijfers van het lopende en het voorgaande jaar, vormen het uitgangspunt voor de dienstregeling van het volgende jaar. De dienstregeling voor 2025 hebben wij dus gebaseerd op de bezettingscijfers van 2024 (t/m april) en 2023 (mei t/m december).

Daarnaast houden wij bij het maken van de nieuwe dienstregeling rekening met de vakantieperiodes, aansluitingen op de bus en de trein, de inbreng van de decentrale overheden, de Klantenpanels, het Consumentenplatform Waddenveren West, de Raden van Advies, onze Gemeenschappelijke Ondernemingsraad en de verwachte ontwikkeling van de vervoersvraag. Natuurlijk spelen ook nautische en operationele omstandigheden in de havens en op de kades een belangrijke rol.

Nadat wij onze basisdienstregeling inclusief de voorziene extra afvaarten hebben gepubliceerd, varen wij vervolgens aanvullend op deze dienstregeling vraag gestuurd. Dit betekent dat er continu naar de vervoersvraag wordt gekeken en dat wij bij een toenemende vervoersvraag als uitgangspunt extra aanbod inzetten. Het voordeel van dit systeem is dat er alleen extra capaciteit wordt ingezet als de markt daar om vraagt. Dit komt de efficiëntie ten goede en werkt minder milieubelastend.

Over extra afvaarten communiceren wij via onze social mediakanalen aan de passagiers en per e-mail aan belangrijke partners zoals de exploitanten van het aansluitende openbaar vervoer, de parkeerterreinen in Harlingen en de ondernemers op de eilanden. Passagiers die een afvaart hebben geboekt op dezelfde dag en dezelfde route ontvangen ook een e-mail, zodat zij hun reservering kunnen wijzigen als de extra afvaarttijd beter in hun reisplanning past.

Wij zetten extra afvaarten in voor personen als er in een bepaald dagdeel sprake is van een bezetting van 90%. We onderscheiden daarbij vanaf 2025 twee dagdelen:
- alle afvaarten vanaf de eerste afvaart van de dag t/m de laatste afvaart tussen 11:00 en 13:00 uur;
- alle afvaarten vanaf de eerste afvaart tussen 11:00 en 13:00 uur t/m de laatste afvaart van de dag.

Dit is een wijziging ten opzichte van de huidige situatie, waarin wij drie dagdelen (ochtend, middag, avond) onderscheiden. Wij passen onze huidige werkwijze aan in verband met onze duurzaamheidsdoelstellingen, de gedaalde passagiersaantallen en de steeds hogere kosten per afvaart door de inflatie. Ter illustratie: in 2023 vervoerden wij evenveel passagiers als in 2016, maar in 2023 voerden wij 770 afvaarten meer uit dan in 2016. De gemiddelde bezetting per afvaart was in 2023 slechts circa 190 personen. De beleidswijziging leidt ertoe dat de ruimte op de geplande afvaarten efficiënter gebruikt zal worden. Hierdoor worden onnodige schadelijke emissies en onnodige kosten vermeden, terwijl de nadelen beperkt zijn.

Wij zetten extra afvaarten in voor voertuigen als er op een bepaalde dag sprake is van een bezetting van 90%. Wij zetten ook extra afvaarten in voor voertuigen als alle afvaarten binnen een periode van 24 uur vol dreigen te raken voor voertuigen, omdat wij op elke route binnen een etmaal zoveel mogelijk een ontsluitingsmogelijkheid voor voertuigen willen bieden.

Uiteraard geldt dat er uiteindelijk grenzen zijn aan onze mogelijkheden voor wat betreft het inzetten van extra vraag gestuurde afvaarten: het aantal schepen, afmeervoorzieningen en medewerkers waarover wij kunnen beschikken is nu eenmaal niet onbeperkt.

Nautische dienst- en waldienst

Bagagevervoer

Wij verzoeken passagiers om hun bagage in de bagagewagens (veerdienst) of bagagerekken (sneldienst) te leggen, in verband met de veiligheid en het comfort aan boord. Medewerkers aan boord zien er op toe, dat (hand)bagagestukken die wel meegenomen worden in de salon geen vluchtwegen blokkeren.

Kadeherstelproject Rijkswaterstaat
Rijkswaterstaat voert momenteel groot onderhoud uit aan de veerhavens en veerinrichtingen van Harlingen, Terschelling en Vlieland. De werkzaamheden in Harlingen zullen eind 2024 zijn afgerond. Op Terschelling zijn de werkzaamheden ook in volle gang, de verwachting is dat deze in het eerste kwartaal van 2025 worden afgerond. Op Vlieland wordt het project in 2025 volledig opgestart en afgerond.

Rijkswaterstaat hanteert het uitgangspunt dat onze dienstregeling tijdens het werk ongewijzigd doorgang moet kunnen vinden, maar enige hinder voor passagiers is vanzelfsprekend niet uit te sluiten. Wij beperken deze hinder zoveel mogelijk door maatwerkoplossingen die wij samen met Rijkswaterstaat en de betrokken aannemerscombinatie vormgeven. Wij hebben sinds begin 2021 structureel projectoverleg met Rijkswaterstaat en de aannemerscombinatie.

De werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd en de planning voor 2025 ziet er momenteel als volgt uit:
<u>Terschelling</u>
Q1 – 2025
Verwijderen tijdelijke veerinrichting en tijdelijke nachtligplaats
Terreininrichting afronden

<u>Vlieland</u>
Q1 – 2025
Terreininrichting opstarten en afronden
Werkzaamheden aan de sneldienstbrug

Q2 – 2025
Werkzaamheden aan de autobrug
Werkzaamheden aan de voetgangersbrug

Uiteraard is deze planning onder voorbehoud. Rijkswaterstaat zal de planning moeten wijzigen als zich onvoorziene omstandigheden voordoen tijdens de uitvoering van het project.

Quality, Health, Safety & Environment (QHSE)
ISM en ISO 9001:2015
Onze schepen zijn gecertificeerd volgens de ISM-code (International Safety Management) en wij zijn ook in het bezit van het certificaat ISO 9001:2015. Alle belangrijke afspraken en procedures van onze organisatie zijn in dat kader vastgelegd in een management systeem. Periodiek worden alle afdelingen van onze organisatie door interne auditors getoetst en éénmaal per jaar door een externe auditor van Lloyd's Register of Shipping.

MVO
Op www.rederij-doeksen.nl/mvo treft u onze MVO beleidsverklaring. In deze verklaring staan onze ambities en de door ons behaalde resultaten tot en met 2022 benoemd. Op dezelfde website treft u inmiddels ook ons eerste MVO jaarverslag (over het kalenderjaar 2023). Voortaan zullen wij jaarlijks een MVO verslag publiceren over het voorgaande kalenderjaar.

Vervoerkundig jaaroverzicht
Om onze prestaties inzichtelijker te maken voor de passagiers, publiceren wij jaarlijks een vervoerkundig jaaroverzicht. Het overzicht is een transparante weergave van hetgeen wij hebben bereikt met betrekking tot de thema's betrouwbaarheid, continuïteit en klanttevredenheid. Het vervoerkundig jaaroverzicht over 2023 vindt u op www.rederij-doeksen.nl/jaaroverzicht.

Personeel en organisatie
Ons beleid is erop gericht verantwoordelijkheden diep in de organisatie, op de werkvloer en zo dicht mogelijk bij de passagiers, neer te leggen en dit te waarborgen. Wij investeren veel tijd en geld in de kwaliteit van onze medewerkers, bijvoorbeeld door middel van training en scholing op het gebied van

veiligheid, gastheerschap en managementvaardigheden. Wij bieden ons personeel goede arbeidsvoorwaarden en wij hebben onze eigen cao, waardoor wij ook in deze tijden van krapte op de arbeidsmarkt over voldoende loyale en competente medewerkers beschikken.

AOW en pensioen
In de jaren 2024 tot en met 2027 blijft de AOW-leeftijd 67 jaar. In 2025 bereiken twee van onze medewerkers (inclusief horecamedewerkers van ons zusterbedrijf TSM Horeca B.V.) de AOW-gerechtigde leeftijd en in 2026 zijn dat er drie.

Zodra onze medewerkers 68 jaar oud zijn geworden, krijgen zij ook een pensioenuitkering van hun pensioenfonds (Pensioenfonds Vervoer of Pensioenfonds Horeca & Catering). Sinds 2020 kent ons bedrijf een verlofspaarregeling waardoor medewerkers overuren en bovenwettelijke vakantiedagen kunnen opsparen om eerder (tot maximaal één jaar) te kunnen stoppen met werken of om bijvoorbeeld een sabbatical op te kunnen nemen.

Verloop en vacatures
Als relatief grote werkgever (zeker op de eilanden) willen wij een goede werkgever zijn en zorgen dat medewerkers het maximale uit zichzelf kunnen halen. Dit vertaalt zich in een laag verloop en een hoge betrokkenheid. Wij streven naar interne doorgroei van medewerkers door opleidingen en trainingen 'on the job' aan te bieden. Vacatures vullen wij bij voorkeur op door interne kandidaten te laten doorstromen.

Aangezien onze schepen 's nachts zowel op de eilanden als in Harlingen afgemeerd liggen, worden de bemanningsleden en de horecamedewerkers van de schepen op zowel de eilanden als aan de vaste wal geworven. Voor de medewerkers van de waldienst, de front office en het contactcenter is het noodzakelijk dat zij dichtbij hun werkplek wonen, omdat zij vaak splitdiensten draaien.

Duurzame inzetbaarheid en vitaliteit
Wij vinden het belangrijk dat zoveel mogelijk medewerkers hun werkzame periode bij ons zo gezond en tevreden mogelijk doorbrengen én voltooien. Wij voeren daarom een actief beleid op het gebied van duurzame inzetbaarheid en vitaliteit en waarborgen op verschillende manieren dat de arbeidsomstandigheden in ons bedrijf kwalitatief goed blijven.

Klantenservice
Onze klantenservice wordt voor het grootste deel verzorgd door onze afdelingen contactcenter (callcenter) en frontoffice (servicebalies). Deze afdelingen worden hierbij ondersteund door de afdeling marketing & communicatie. Alle klachten worden volgens een vaste procedure snel en adequaat behandeld, geregistreerd en geëvalueerd.

Het beantwoorden van binnenkomende e-mails wordt verzorgd door het contactcenter, webcare is de verantwoordelijkheid van de frontoffice en het narrowcasting systeem Doeksen TV wordt onderhouden door de afdeling marketing & communicatie. Passagiers die iets kwijt zijn geraakt, kunnen zich telefonisch of per e-mail wenden tot de afdeling gevonden voorwerpen.

De openingstijden van onze balies en terminals zijn gebaseerd op de dienstregeling. In het algemeen zijn de openingstijden, net als in de afgelopen jaren, ruimer dan het Programma van Eisen van de concessie voorschrijft. Wij beoordelen periodiek of de openingstijden nog passend zijn en stellen deze zo nodig bij.

Marketing en communicatie
Wij streven naar duurzame samenwerkingsverbanden met (eilander) ondernemers om de bestemmingen Terschelling en Vlieland voor toeristen nog aantrekkelijker te maken en de bezoekersaantallen verder te verhogen. Hiertoe heeft onze manager commerciële zaken zitting in verschillende besturen van organisaties die zich bezighouden met de toeristische promotie van beide eilanden. Zelf ontwikkelt de afdeling marketing en communicatie ook eigen acties en optimaliseren de

medewerkers van deze afdeling onze communicatie met passagiers, media en andere stakeholders continu.

Wij stellen ons marketingplan voor 2025 vast in het laatste kwartaal van 2024. Dit plan zal voortborduren op de activiteiten die wij voor 2024 hebben gepland, waarvan wij hieronder de belangrijkste beschrijven.

Samenwerking met organisaties van de vaste wal
Een onderdeel van ons marketingplan voor 2024 is gericht op samenwerking met relevante partijen uit andere sectoren. Zo is er begin dit jaar al een samenwerking geweest met Poiesz Supermarkten en thuiszorgorganisatie Het Friese Land. De eerste resultaten van deze acties zijn positief en de verwachting is dat het aantal extra toeristen door deze acties nog verder zal oplopen.

Samenwerking met eilander organisaties
Na een succesvolle campagne rondom het Dark Sky Park Terschelling, kreeg onze samenwerking met VVV Terschelling, marketingorganisatie TerschellingPartners en verschillende Terschellinger ondernemers een vervolg met een campagne gericht op gezinnen met jonge (niet schoolgaande) kinderen. Deze campagne werd in mei 2024 gelanceerd en via verschillende online en offline kanalen gepromoot. In het najaar zal de Dark Sky Park campagne een vervolg krijgen. Wij zijn blij dat de samenwerking tussen alle genoemde partijen, ter promotie van Terschelling als toeristische bestemming, nu echt goed van de grond is gekomen.

Op Vlieland is de eerste grote campagne van het jaar, genaamd expeditie Vliehors, inmiddels ook gelanceerd. De Vliehors is een uniek stuk van Vlieland, dat als haakje is gebruikt voor al het onbekende dat Vlieland te bieden heeft. Hiervoor is een boekje ontwikkeld en zijn diverse arrangementen samengesteld.

Samenwerking met andere vervoerders
Wij werken al vele jaren samen met Arriva op het gebied van arrangementen die een bootretour combineren met een trein- of bus retour. In de zomer van 2023 hebben we deze samenwerking uitgebreid door af te stappen van de vaste arrangementen en in plaats daarvan ‘losse’ trein- en bus retours aan te bieden op onze website. Het is nu mogelijk om bij nagenoeg iedere bootreis een trein- of buskaartje bij te boeken.

Nieuw is bovendien dat toeristen ook de bus op Terschelling of Vlieland direct kunnen bijboeken als ze een bootkaartje reserveren. Deze combinatieverkoop is in het afgelopen jaar zeer succesvol gebleken. Het is op dit moment nog niet duidelijk of Qbuzz de Friese busconcessie volgend jaar daadwerkelijk zal overnemen van Arriva. Als dat het geval blijkt, zullen wij in het najaar contact zoeken met Qbuzz om de samenwerking die wij nu met Arriva hebben, deels met hen voort te zetten.

Dagarrangementen
Om nieuwe bezoekers kennis te laten maken met de eilanden en bestaande gasten te verleiden hun favoriete eiland eens op een andere manier te ontdekken, bieden we al jaren veel verschillende dagarrangementen aan. Deze arrangementen ontwikkelen wij in samenwerking met eilander ondernemers. Zo kunnen toeristen hun dagje eiland combineren met een buitenrit te paard, een bezoek aan het lokale museum of suppen op Werelderfgoed Waddenzee.

In het voorjaar van 2024 hebben we al diverse nieuwe dag arrangementen aan ons aanbod toegevoegd en in de loop van het jaar zullen er nog meer volgen. Belangrijk hierbij is dat we ook activiteiten toevoegen die leuk zijn bij iets minder mooi weer. Zo kunnen we ook in de minder drukke periodes in het voor- en najaar toeristen interesseren om de eilanden te bezoeken.

Social media
Social media zijn belangrijk voor ons, om onze gasten en volgers te informeren én te inspireren. Naast alle voor reizigers belangrijke informatie, dragen we met onze social mediakanalen bij aan de promotie

van de eilanden en eilander evenementen.

ICT

Wifi

De wifi-verbinding aan boord zal nooit de kwaliteit en snelheid kunnen leveren als een goede wifi-aansluiting op de vaste wal. Maar al onze schepen zijn voorzien van de nieuwste wifi-techniek, waardoor passagiers kunnen rekenen op een verbinding die zo stabiel en snel is als redelijkerwijs mogelijk.

Toegangscontrole en tickets

Pashouders kunnen zonder biometrische controle door de poortjes en worden steekproefsgewijs gecontroleerd, evenals passagiers met een regulier ticket. Enkele keren per maand controleren wij een heel dagdeel alle passagiers van alle afvaarten. Omdat onze snelboten evenveel passagiers meenemen als er zitplaatsen zijn aan boord (en niet minder, zoals bij onze veerboten het geval is), vindt er bij volle afvaarten van een snelboot ook een 100% controle plaats.

Horeca

Wij verpachten de horecavoorzieningen aan boord van de schepen en in de terminal in Harlingen aan ons zusterbedrijf TSM Horeca B.V. De horeca maakt in belangrijke mate deel uit van de totaalbeleving van onze passagiers. Daarom stellen wij hoge eisen aan de kwaliteit van de producten en de uitstraling van de verkooppunten en het personeel. Dit is geborgd in het contract met TSM Horeca B.V.



IV De dienstregeling als bedoeld in artikel 1.3 en eventuele voornemens voor wijzigingen in de dienstregeling van het komende jaar

V Eventuele voornemens voor wijziging in de aansluitingen van en op de dienstregelingen van vervoerders die aansluitend OV verzorgen voor het komende jaar

Wij maken onderscheid tussen de basisdienstregeling en extra afvaarten. Bij extra afvaarten maken wij onderscheid tussen voorziene extra afvaarten en onvoorziene extra afvaarten. Als bijlage is de dienstregeling 2025 opgenomen, waarin u zowel de basisdienstregeling als de voorziene extra afvaarten treft.

De vervoersgegevens van het voorgaande jaar (mei t/m december) en het lopende jaar (januari t/m april) en de verwachte ontwikkeling van de vervoersvraag, vormen de basis voor de dienstregeling inclusief de voorziene extra afvaarten. Daarnaast houden wij bij het maken van een nieuwe dienstregeling rekening met afwijkende vakantieperiodes, aansluitingen op de trein en de bus en de inbreng van de decentrale overheden, de Klantenpanels, het Consumentenplatform Waddenveren West, de Raden van Advies en onze Gemeenschappelijke Ondernemingsraad. Natuurlijk spelen ook nautische en operationele omstandigheden in de havens en op de kades een rol.

Aansluitingen op het openbaar vervoer
De dienstregeling dient met betrekking tot de aansluitingen op het openbaar vervoer te voldoen aan het Programma van Eisen van de concessie. Dit houdt in dat de aankomst- en vertrektijden van de veerboten zoveel mogelijk aan moeten sluiten op de treinverbinding met Leeuwarden en vervolgens ook op de busverbinding met Bolsward/Sneek/Heerenveen en de busverbinding met Kop Afsluitdijk.

Hierbij wordt gestreefd naar een overstaptijd van circa 15 minuten + circa 6 minuten looptijd van/naar de trein en circa 3 minuten looptijd van/naar de bus. Omdat de treinaansluitingen prevaleren en de tijden van de bus bovendien niet jaarrond hetzelfde zijn, is het onmogelijk om alle afvaarten goed op zowel de trein- als de busverbindingen aan te laten sluiten. Op de eilanden rijden de bussen overigens een dienstregeling die is afgestemd op ons vaarschema. Dit geldt ook voor de busverbinding met de parkeerterreinen P1, P2 en P3 in Harlingen, die wordt verzorgd door de beheerder van het parkeerterrein.

Tijdens het opstellen van de dienstregeling voor 2025 is er constructief overleg gevoerd met de concessiehouder van de treinverbindingen van- en naar Harlingen (Arriva). Zij hebben aangegeven dat hun treindienstregeling in 2025 niet wijzigt ten opzichte van de huidige situatie (juli 2024). Onze dienstregeling voor volgend jaar gaat daarom uit van de huidige aankomst- en vertrektijden van de treinen.

De concessie voor het Friese busvervoer is recent gegund aan Qbuzz, maar de huidige concessiehouder Arriva is in beroep gegaan tegen deze gunning. Op dit moment is nog niet duidelijk wie het Friese busvervoer vanaf 2025 definitief mag verzorgen. Wij hebben contact gehad met zowel Qbuzz als Arriva en de Provincie Fryslân, maar helaas kan geen van deze drie partijen ons op dit moment (juli 2024) garanties geven over de busdienstregeling van en naar Harlingen in 2025. Onze dienstregeling voor volgend jaar gaat daarom uit van de huidige aankomst- en vertrektijden van de bussen.

Zodra de busdienstregeling van 2025 definitief bekend is, zullen wij bekijken wat wij nog moeten en (op dat moment) nog kunnen doen om de aansluitingen in 2025 zo goed mogelijk te laten zijn.

De concessievoorschriften voorzien in procedures met betrekking tot vertragingen. Conform deze voorschriften zullen wij bij incidentele vertragingen van de trein of de bus maximaal 10 minuten wachten. Indien er een vertraging is, waardoor reizigers de laatste afvaart naar een eiland dreigen te missen, dan wachten wij maximaal 15 minuten. Immers: de vaak honderden passagiers aan boord horen op tijd op hun bestemming aan te komen.

Een belangrijke voorwaarde hierbij is dat de chauffeurs en conducteurs van de regionale OV-diensten inventariseren hoeveel reizigers er in de vertraagde bus of trein zitten die de boot moeten halen en dit vervolgens telefonisch doorgeven aan onze frontoffice in Harlingen. Tevens dienen wij door de regionale vervoerders op de hoogte te worden gebracht van de te verwachten aankomsttijd in Harlingen.

Bij een vertraagde aankomsttijd van onze schepen, nemen wij contact op met de regionale vervoersdiensten. Vaak blijkt bij dergelijke vertragingen overigens dat een trein of bus niet kan wachten, omdat deze anders niet meer aansluit op een andere bus of trein.

Dienstregeling 2025

Tijdens het opstellen van de dienstregeling van 2025 is naast de eerder genoemde aspecten onder andere rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- De afvaarttijden van de veerdienst op het traject Terschelling – Harlingen v.v. zijn het hele jaar gebaseerd op een vaartijd van 2 uur. Voor de sneldienst op het traject Terschelling – Harlingen v.v. geldt een vaartijd van 50 minuten;
- De afvaarttijden van de veerdienst op het traject Vlieland – Harlingen v.v. zijn het hele jaar gebaseerd op een vaartijd van 1 uur en 35 minuten. Voor de sneldienst op het traject Vlieland – Harlingen v.v. geldt een vaartijd van 45 minuten;
- De vertrektijd is het moment waarop alle trossen los zijn. De aankomsttijd is het moment waarop alle trossen vastgemaakt zijn. Wij streven naar aankomsttijden die maximaal 10 minuten voor de geplande aankomsttijd liggen en maximaal 5 minuten na de geplande aankomsttijd;
- Door de grote vervoersvraag op piekmomenten is het wenselijk om het vaarschema van de sneldienst zo in te richten, dat het maximale aantal retourafvaarten van de sneldienst van en naar beide eilanden geboden kan worden op de dagen dat dit nodig is;
- De aansluiting van het openbaar vervoer aan de wal op de aankomst van de veerboot in Harlingen heeft prioriteit boven de aansluiting van het openbaar vervoer aan de wal op het vertrek van de veerboot vanuit Harlingen;
- Veerdienstafvaarten mogen elkaar zo weinig mogelijk overlappen in Harlingen. Dit zorgt voor minder kwetsbaarheid als één van de autobruggen niet gebruikt kan worden door een storing of onderhoud en leidt tot minder drukte in de terminal en op het haventerrein in Harlingen.

<u>De volgende prioritering is gehanteerd voor wat betreft de OV-aansluitingen:</u>

- Aansluiting op de trein van/naar Leeuwarden;
- Aansluiting op de buslijn (1)99 van/naar Bolsward/Sneek/Heerenveen;
- Aansluiting op de buslijn 71/350 van/naar de Kop Afsluitdijk.

<u>Wijzigingen dienstregeling:</u>

Er zijn geen andere wijzigingen in de dienstregeling, dan de wijzigingen die reeds beschreven staan in hoofdstuk 1 van dit Vervoerplan onder het kopje ‘vervoersaanbod’.

Hieronder treft u overzichten van de dienstregelingen voor beide routes. In verband met de leesbaarheid zijn alleen de veelvoorkomende afvaarttijden in de tabellen opgenomen. Graag verwijzen wij u naar de bijgevoegde vaarschema’s voor het complete overzicht.

Vlieland – Harlingen

	V-H	V-H	V-H	V-H	V-H
	Veer	Veer	Snel	Veer	Snel
Ma	6:50	11:50		16:50	
Di	6:50	11:50		16:50	
Wo	6:50	11:50		16:50	
Do	6:50	11:50		16:50	
Vr	6:50	11:50	15:35	16:50	
Za	6:50	11:50		16:50	
Zo	6:50	11:50		16:50	19:10

Harlingen–Vlieland

	H-V	H-V	H-V	H-V	H-V
zomer	Veer	Veer	Snel	Snel	Veer
Ma	9:10	14:10			19:10
Di	9:10	14:10			19:10
Wo	9:10	14:10			19:10
Do	9:10	14:10			19:10
Vr	9:10	14:10	14:35		19:10
Za	9:10	14:10			19:10
Zo	9:10	14:10		18:00	19:10

De volgende aansluitingen op het openbaar vervoer in Harlingen zijn van toepassing op de lijn Vlieland:

Aankomst Ha	Vertrek Ha	Trein Ha-Lwrdn	Bus (1) 99 H'veen/Sneek	Bus 71/350 Kop Afsluitdijk
8:25 (v)		8:41	8:45	9:22
	9:10 (v)	8:48	8:43	8:03
13:25 (v)		13:41	13:45	14:22
	14:10 (v)	13:48	13:43	13:07
	14:35 (s)	14:18	13:43	14:07
16:20 (s)		16:41	16:45	17:22
	18:00 (s)	17:48	17:43	17:07
18:25 (v)		18:41	18:46	19:26
	19:10 (v)	18:48	18:42	18:07
19:55 (s)		20:11	20:47	20:26

Terschelling – Harlingen

	T-H	T-H	T-H	T-H	T-H	T-H	T-H
	Snel	Veer	Snel	Snel	Veer	Snel	Veer
Ma	7:05	7:20	9:25	11:35	12:30	16:30	17:35
Di	7:05	7:20	9:25		12:30	16:30	17:35
Wo	7:05	7:20	9:25		12:30	16:30	17:35
Do	7:05	7:20	9:25		12:30	16:30	17:35
Vr	7:05	7:20	9:25	11:35	12:30	16:30	17:35
Za	7:05	7:20	9:25	11:35	12:30	16:30	17:35
Zo	7:05	7:20	9:25		12:30	16:30	17:35

Harlingen—Terschelling

	H-T	H-T	H-T	H-T	H-T	H-T	H-T
	Snel	Veer	Snel	Snel	Veer	Snel	Veer
Ma	8:15	9:55	10:30	12:40	15:05	17:35	19:55
Di	8:15	9:55		12:40	15:05	17:35	19:55
Wo	8:15	9:55		12:40	15:05	17:35	19:55
Do	8:15	9:55		12:40	15:05	17:35	19:55
Vr	8:15	9:55	10:30	12:40	15:05	17:35	19:55
Za	8:15	9:55	10:30	12:40	15:05	17:35	19:55
Zo	8:15	9:55		12:40	15:05	17:35	19:55

De volgende aansluitingen op het openbaar vervoer in Harlingen zijn van toepassing op de lijn Terschelling:

Aankomst Ha	Vertrek Ha	Trein Ha-Lwrdn	Bus (1) 99	Bus 71/350
7:55 (s)		8:11	8:45	8:22
	8:15 (s)	7:48	7:43	8:03
9:20 (v)		9:41	9:45	9:22
	9:55 (v)	9:18	9:42	9:07
10:15 (s)		10:41	10:45	10:22
	10:30 (s)	10:18	9:42	10:07
12:25 (s)		12:41	12:45	13:22
	12:40 (s)	12:18	11:41	12:07
14:30 (v)		14:41	14:45	15:22
	15:05 (v)	14:48	14:43	14:07
17:20 (s)		17:41	17:46	17:22
	17:35 (s)	17:18	16:44	17:07
19:35 (v)		20:11	19:47	20:26
	19:55 (v)	19:18	19:41	19:07

VI De tarieven en eventuele voornemens voor wijzigingen in de tarieven en tariefstructuur voor het komende jaar

Tarieven
De concessieverlener heeft de maximale tariefruimte voor 2025 vastgesteld op 4,00%. Wij zullen onze tarieven met dat percentage verhogen, ter compensatie van onze gestegen kosten. Met name onze personeelskosten zijn sterk gestegen, maar ook vrijwel alle overige kosten zijn hoger geworden.

Overzicht tarievenindex

Tariefjaar	Toegestane index Min. I en W	Tariefindex TSM
2011	0,90%	0,90%
2012	3,20%	4,70%
2013	3,40%	3,89%
2014	1,20%	1,28%
2015	1,90%	0,00%
2016	0,00%	0,00%
2017	1,20%	0,97%
2018	0,80%	0,80%
2019	1,90%	1,90%
2020	2,60%	2,60%
2021	2,00%	2,00%
2022	2,50%	2,50%
2023	2,60%	2,60%
2024	8,90%	8,90%
2025	4,00%	4,00%

Toelichting: in de jaren 2012 tot en met 2014 volgden wij nog de tariefindex van het Openbaar Dienst Contract. Het ontstane verschil met het maximumtariefniveau vanuit de Concessie Waddenveren West is in de jaren 2015 tot en met 2017 gecorrigeerd. Sinds 2018 volgen wij de tariefindex van de concessie.

Nieuw basistarief voor de sneldienst tijdens de zomerdienstregeling
Wij hanteren tijdens de zomerdienstregeling al enkele jaren andere tarieven dan tijdens de winterdienstregeling, omdat wij onze passagiers tijdens de zomerdienstregeling de mogelijkheid bieden om tegen 20% korting te reizen op de eerste afvaart van de veerboot naar de vaste wal en de laatste afvaart van de veerboot naar het eiland. Daar staat tegenover dat de tarieven van de overige afvaarten van de veerboot tijdens de zomerdienstregeling respectievelijk 5% (voertuigen) en 3,4% (personen) hoger zijn dan tijdens de winterdienstregeling.

Het tarief van onze sneldienst bestaat momenteel (2024) jaarrond uit het veerboottarief van de winterdienstregeling plus de sneldiensttoeslag. Als passagiers in de zomer een sneldienstafvaart hebben geboekt en deze wijzigen naar een afvaart van de veerdienst, dan ontvangen zij de sneldienst toeslag retour. Maar wij moeten daarnaast ook het verschil tussen het veerboottarief van de winter en dat van de zomer verrekenen. Deze situatie zorgt regelmatig voor verwarring bij onze passagiers en om die reden gaan wij dit vereenvoudigen.

Vanaf volgend jaar geldt voor de sneldienst tijdens de zomerdienstregeling niet langer het wintertarief van de veerboot als basistarief, maar het hogere zomertarief. Veruit de meeste passagiers die tijdens de zomerdienstregeling omboeken van de veerdienst naar de sneldienst of andersom, worden door deze wijziging niet langer geconfronteerd met kleine prijsverschillen die lastig uit te leggen zijn. Om te zorgen dat deze wijziging omzetneutraal verloopt (conform de concessievoorschriften), verlagen wij de huidige verhoging voor personen op de populaire afvaarttijden tijdens de zomerdienstregeling van 3,4% naar 2,7%.

Voorbeelden tarieven

Hieronder treft u een overzicht van het effect van de tariefindex en de aanpassing met betrekking tot het sneldiensttarief tijdens de zomerdienstregeling. In verband met de leesbaarheid, beschrijven wij alleen de retour-tarieven (in €) van de belangrijkste tariefsoorten (inclusief 9% BTW).

Tarieven winterdienstregeling

Tariefsoort	Tarief 2024	Index (4,00%)	Tarief 2025
Volw. veer regulier	32,40	1,30	33,70
Volw. snel regulier	49,50	1,98	51,48
Volw. veer frequent	10,82	0,43	11,25
Volw. snel frequent	20,92	0,84	21,76
Auto <6 m regulier	186,24	7,45	193,69
Auto 5-6 m frequent	100,98	4,04	105,02
Fiets regulier	17,84	0,71	18,55

Tarieven zomerdienstregeling

Tariefsoort	Tarief 2024*	Index (4,00%)	2,7% of 5%**	Tarief 2025 ***
Volw. veer regulier	32,40	1,30	0,91	34,61
Volw. snel regulier	49,50	1,98	0,91	52,39
Volw. veer frequent	10,82	0,43	0,30	11,55
Volw. snel frequent	20,92	0,84	0,30	22,06
Auto <6 m regulier	186,24	7,45	9,68	203,37
Auto 5-6 m frequent	100,98	4,04	5,25	110,27
Fiets regulier	17,84	0,71	0,93	19,48

* De tarieven van de winterdienstregeling (geen tariefdifferentiatie) vormen de basis voor de tarieven van de zomerdienstregeling (wel tariefdifferentiatie).

** De correctie voor populaire afvaarttijden tijdens de zomerdienstregeling is 2,7% (personen) of 5% (voertuigen).

*** Het betreft hier de tarieven van de afvaarten waarop de dal-korting van 20% niet van toepassing is.

VII Een beschrijving van de wijze waarop de Concessiehouder inspeelt (waaronder door inzet van extra afvaarten) op voorziene en onvoorziene situaties, waarin de vervoersvraag van reizigers substantieel groter is dan binnen de dienstregeling kan worden opgevangen

Voorziene extra vervoersvraag
In te verwachten drukke periodes en/of op drukke dagen spelen wij op de extra vervoersvraag in door het inzetten van extra vervoerscapaciteit. Afhankelijk van de vervoersvraag (personen en/of voertuigen) breiden we onze dienstregeling uit met extra afvaarten van de veerdienst en/of de sneldienst.

Onvoorziene extra vervoersvraag
In ons boekingssysteem kunnen wij op ieder gewenst moment de actuele bezetting analyseren van alle toekomstige afvaarten. Hierdoor kunnen wij tijdig inspelen op een onvoorziene grotere vervoersvraag door extra afvaarten in te zetten.

Wij zetten extra afvaarten in voor personen als er in een bepaald dagdeel sprake is van een bezetting van 90%. We onderscheiden daarbij vanaf 2025 twee dagdelen:
- alle afvaarten vanaf de eerste afvaart van de dag t/m de laatste afvaart tussen 11:00 en 13:00 uur;
- alle afvaarten vanaf de eerste afvaart tussen 11:00 en 13:00 uur t/m de laatste afvaart van de dag.

Dit is een wijziging ten opzichte van de huidige situatie, waarin wij drie dagdelen (ochtend, middag, avond) onderscheiden. Wij passen onze huidige werkwijze aan in verband met onze duurzaamheidsdoelstellingen, de gedaalde passagiersaantallen en onze prognose daaromtrent en de steeds hogere kosten per afvaart door de inflatie. Ter illustratie: in 2023 vervoerden wij evenveel passagiers als in 2016, maar in 2023 voerden wij 770 afvaarten meer uit dan in 2016. De gemiddelde bezetting per afvaart in was vorig jaar slechts circa 190 personen. De beleidswijziging leidt ertoe dat de ruimte op de geplande afvaarten efficiënter gebruikt zal worden. Hierdoor worden onnodige schadelijke emissies en onnodige kosten vermeden, terwijl de nadelen beperkt zijn.

Wij zetten extra afvaarten in voor voertuigen als er op een bepaalde dag sprake is van een bezetting van 90%. Wij zetten ook extra afvaarten in voor voertuigen als alle afvaarten binnen een periode van 24 uur vol dreigen te raken voor voertuigen, omdat wij op elke route binnen een etmaal zoveel mogelijk een ontsluitingsmogelijkheid voor voertuigen willen bieden.

Uiteraard geldt dat er uiteindelijk grenzen zijn aan onze mogelijkheden voor wat betreft het inzetten van extra vraag gestuurde afvaarten: het aantal schepen, afmeervoorzieningen en medewerkers waar wij over kunnen beschikken is niet onbeperkt.

Volgorde uitbreiden capaciteit
Wij hanteren de volgende volgorde bij het uitbreiden van de voertuigcapaciteit (Terschelling):
1. Het annuleren van geboekte vrachtmeters (mits het vervoeren van deze vrachtmeters overgenomen kan worden door ons vrachtschip);
2. Inzet extra afvaart(en) reguliere autoveerboot;
3. Inzet extra afvaart(en) reserve autoveerboot.

Wij hanteren de volgende volgorde bij het uitbreiden van de passagierscapaciteit:

1. Inzet extra afvaart(en) reguliere snelboot;
2. Inzet extra afvaart(en) reserve snelboot;
3. Inzet extra afvaart(en) reguliere autoveerboot;
4. Inzet extra afvaart(en) reserve autoveerboot.



VIII Onderhoud schepen en overige productiemiddelen

Het intensieve gebruik van de schepen maakt frequent preventief onderhoud belangrijk voor de betrouwbaarheid en de continuïteit van onze dienstverlening. Het kleine, reguliere onderhoud wordt door de bemanning zelf uitgevoerd. Gecoördineerd door onze technische dienst, wordt specialistisch onderhoud uitbesteed aan externe partijen.

Alle schepen in de vloot worden jaarlijks tijdens een vooraf bepaalde periode uit de dienst genomen om groot onderhoud te plegen en de noodzakelijke jaarlijkse inspecties en keuringen uit te voeren. Deze periodes worden reeds bij het samenstellen van de dienstregeling vastgesteld. De dienstregeling wordt tijdens deze grote onderhoudsperiodes door de overige schepen uitgevoerd. De grote onderhoudsperiodes vinden als uitgangspunt plaats in rustige weken in het laagseizoen.

Nadat de dienstregeling is opgesteld, plannen wij het kleine onderhoud op de dagen dat de schepen niet ingepland zijn. Hieronder volgt de onderhoudsplanning van 2025.

Ms Willem de Vlamingh

Omschrijving	*Data in 2025*	*Duur*	*Opmerkingen*
Groot onderhoud	6-1 t/m 31-3	61 werkdagen	Extra accu's en boegschroef Regulier groot onderhoud
Klein onderhoud	Nog te plannen 'losse' dagen	9 werkdagen	Regulier klein onderhoud

Ms Noord-Nederland

Omschrijving	*Data in 2025*	*Duur*	*Opmerkingen*
Groot onderhoud	7-1 t/m 29-1	17 werkdagen	Regulier groot onderhoud
Klein onderhoud	Nog te plannen 'losse' dagen	9 werkdagen	Regulier klein onderhoud

Ms Tiger

Omschrijving	*Data in 2025*	*Duur*	*Opmerkingen*
Groot onderhoud	7-1 t/m 29-1	17 werkdagen	Verfwerk buitenzijde Vervangen salonramen
Klein onderhoud	Nog te plannen 'losse' dagen	10 werkdagen	Regulier klein onderhoud

Ms Willem Barentsz

Omschrijving	*Data in 2025*	*Duur*	*Opmerkingen*
Groot onderhoud	3-3 t/m 21-3	15 werkdagen	Regulier groot onderhoud
Klein onderhoud	Nog te plannen 'losse' dagen	10 werkdagen	Regulier klein onderhoud

Ms Vlieland

Omschrijving	*Data in 2025*	*Duur*	*Opmerkingen*
Groot onderhoud	15-9 t/m 9-10	19 werkdagen	Vernieuwen toplaag autodek Regulier groot onderhoud
Klein onderhoud	24-3 t/m 28-3	5 werkdagen	Regulier klein onderhoud

Ms Koegelwieck

Omschrijving	*Data in 2025*	*Duur*	*Opmerkingen*
Groot onderhoud	4-11 t/m 19-11	12 werkdagen	Coaten diverse tanks Regulier groot onderhoud
Klein onderhoud	Nog te plannen 'losse' dagen	8 werkdagen	Regulier klein onderhoud

Ms Friesland

Omschrijving	*Data in 2025*	*Duur*	*Opmerkingen*
Groot onderhoud	4-11 t/m 24-11	15 werkdagen	Regulier groot onderhoud
Klein onderhoud	12-5 t/m 15-5	4 werkdagen	Regulier klein onderhoud

De onderhoudsdata worden als uitgangspunt zo gepland, dat het onderhoud geen effect heeft op de dienstregeling. De exacte onderhoudsdata kunnen afwijken als gevolg van wijzigingen in de dienstregeling of door andere onvoorziene omstandigheden.

Bijzonderheden

In 2025 gaat het ms Willem de Vlamingh drie maanden naar de werf voor een belangrijke upgrade. Wij laten onder andere een fors groter accupakket en een extra boegschroef installeren, waardoor het schip nog duurzamer en betrouwbaarder wordt dan nu reeds het geval is. In 2026 zullen dezelfde werkzaamheden uitgevoerd worden op ms Willem Barentsz.

Ms Vlieland gaat in 2025 in dezelfde periode naar de werf als in 2024. Wij hebben gekozen voor deze periode en niet voor de laatste vier weken voor de kerstvakantie, in verband met de vernieuwing van de toplaag van het autodek. Als het uitvoeren van dat werk onverhoopt tegenvalt, dan verwachten wij in oktober minder effect op de continuïteit van onze dienstverlening dan rondom de feestdagen.

Van 3 tot en met 21 maart 2025 zijn zowel ms Willem Barentsz als ms Willem de Vlamingh in onderhoud, maar wij zorgen ervoor dat ms Willem Barentsz snel inzetbaar blijft als dat onverhoopt nodig blijkt (bijvoorbeeld in verband met een technisch mankement aan ms Vlieland of ms Friesland).

Onderhoud aan overige productiemiddelen

Onze schepen zijn onze belangrijkste productiemiddelen, maar wij zorgen uiteraard ook voor goed onderhoud aan onze overige productiemiddelen. Deze onderhoudswerkzaamheden zijn heel gedifferentieerd (van terminals tot trekkers), veel kleiner in omvang (financieel) en meestal onopvallend voor onze passagiers. Om deze redenen besteden wij in ons Vervoerplan geen aandacht aan het onderhoud aan deze productiemiddelen, tenzij het gaat om grote projecten die zichtbaar of merkbaar zijn voor onze passagiers. Dergelijke projecten zijn niet aan de orde in 2025.

IX Een geactualiseerd overzicht als bedoeld in Bijlage 3 onder ad 3 van de concessie conform Bijlage 3 onder ad, punt 1, van de concessie

Hieronder treft u een overzicht van de schepen die ingezet worden voor het uitvoeren van de concessie.

Schip	Rechten en plichten t.a.v. Productiemiddel	Bouwjaar of jaar van verbouw
ms Friesland (v)	Eigendom	1989
ms Koegelwieck (s)	Eigendom	1992
ms Tiger (s)	Eigendom	2008
ms Vlieland (v)	Eigendom	2005
ms Willem Barentsz (v)	Huur *	2020
ms Willem de Vlamingh (v)	Huur *	2020

s) = snelboot, (v) = veerboot

* Gehuurde schepen maken, net als de schepen die ons eigendom zijn, ook onderdeel uit van de concessie.

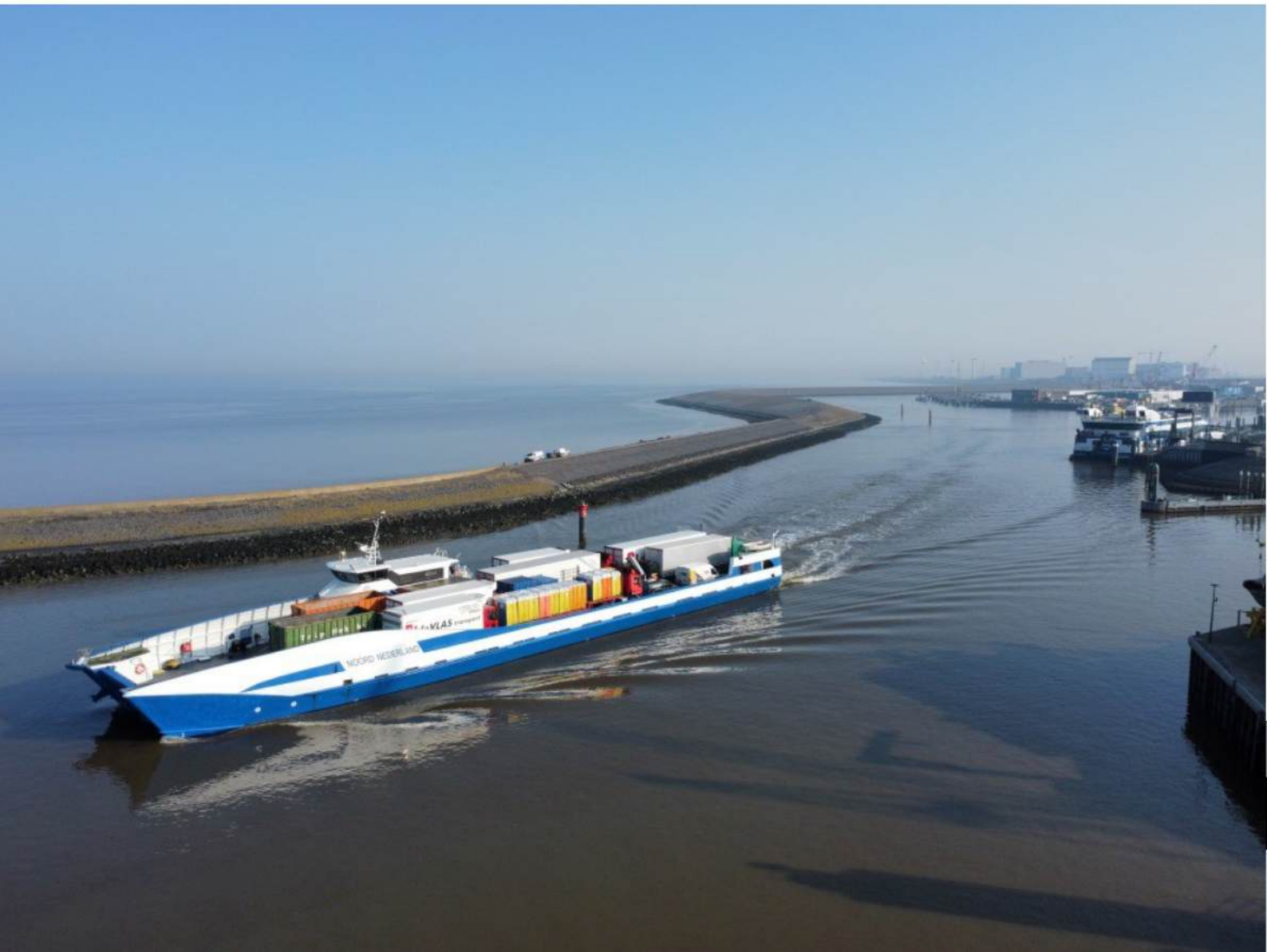


X Een beschrijving van de wijze waarop de concessiehouder het vervoer van goederen naast het personenvervoer afwikkelt

Het vervoer van goederen is geen plicht van de concessiehouder. De concessie is immers alleen van toepassing op het personenvervoer. Echter, een stabiele aan- en afvoer van goederen is voor de eilanden van zeer groot belang. Wij voelen ons nadrukkelijk verantwoordelijk voor het goederenvervoer en verzorgen dit via onze zusteronderneming B.V. Scheepvaart & Bergingsmaatschappij G. Doeksen en Zonen.

In 2002 heeft deze onderneming geïnvesteerd in vrachtcatamaran ms Noord-Nederland. Dit schip ontlast de autoveerboten naar Terschelling van zware en vaak stinkende vrachtwagens, hetgeen de kwaliteit voor de passagiers aan boord bevordert.

In 2017 is ms Noord-Nederland succesvol verlengd. Sindsdien is de dienstregeling aangepast, waardoor het vervoer van goederen nog meer is gescheiden van de personenveerdienst. Hierdoor blijft er op de veerboten bovendien meer ruimte over voor personenvoertuigen, zodat wij ook deze markt beter kunnen bedienen en piekdrukte nog beter kunnen opvangen.



XI Een beschrijving van de mate van zitplaatsgarantie

Iedere passagier heeft gegarandeerd een zitplaats. Het maximale aantal passagiers aan boord van onze snelboten komt overeen met het aantal zitplaatsen. Het aantal passagiers dat wij vervoeren met onze veerboten is in principe lager dan het aantal zitplaatsen binnen.

Alleen bij mooi zomerweer wordt soms besloten om meer passagiers mee te nemen aan boord van de veerboten (maar nooit meer dan het aantal waarvoor de schepen gecertificeerd zijn), omdat de zitplaatsen op het buitendek dan ook benut kunnen worden. Door deze beleidsrichtlijn borgen wij dat onze passagiers in alle weersomstandigheden kunnen beschikken over een zitplaats.

Hieronder is per schip het aantal zitplaatsen binnen, het aantal zitplaatsen buiten, de maximale capaciteit volgens het certificaat van het schip en de boekbare capaciteit in ons reserveringssysteem inzichtelijk gemaakt.

Schip	Zitplaatsen binnen	Zitplaatsen buiten	Maximale capaciteit op het certificaat	Boekbare capaciteit in reserverings-systeem
ms Friesland (v)	905	279	1200	850
ms Vlieland (v)	848	392	1200	800
ms Willem de Vlamingh (v)	573 binnen + 36 in serre (wind- en	156	692	565
ms Willem Barentsz (v)	573 binnen + 36 in serre (wind- en	156	692	565
ms Tiger (s)	414	0	415	414
ms Koegelwieck (s)	312	0	315	312

(s) =sneldienst, (v) = veerdienst

XII De kwantitatieve en kwalitatieve gevolgen van de voorgestelde wijzigingen, als bedoeld onder IV t/m X voor de reizigers

Wij beschrijven in dit hoofdstuk uitsluitend de wijzigingen, waarvan wij verwachten dat ze kwalitatieve of kwantitatieve gevolgen kunnen hebben. Van wijzigingen die niet beschreven zijn, verwachten wij dat ze geen noemenswaardige gevolgen zullen hebben.

Kwantitatieve gevolgen voor de reiziger

- De dienstregeling van 2025 bevat minder afvaarten dan de dienstregeling van 2024.

Kwalitatieve gevolgen voor de reiziger

- De onderhoudswerkzaamheden die Rijkswaterstaat in 2025 zal uitvoeren aan de kades, bruggen en terreinen die wij gebruiken zullen waarschijnlijk enige overlast veroorzaken.
- Het uitbreiden van het aantal acties en arrangementen waaruit reizigers kunnen kiezen, zorgt voor meer keuzevrijheid en een betere prijs-kwaliteitbeleving.
- De technische upgrade die ms Willem de Vlamingh krijgt (o.a. accu's en boegschroef) zorgt ervoor dat het schip nog duurzamer en betrouwbaarder wordt.
- Het nieuwe basistarief voor de sneldienst tijdens de zomerdienstregeling zorgt voor meer duidelijkheid bij passagiers die omboeken van de snelboot naar de veerboot of andersom.

XIII De kwantitatieve en kwalitatieve gevolgen van de voorgestelde wijzigingen als bedoeld onder IV t/m X voor de vervoersvraag

Wij beschrijven in dit hoofdstuk uitsluitend de wijzigingen, waarvan wij verwachten dat ze kwalitatieve of kwantitatieve gevolgen kunnen hebben voor de vervoersvraag. Van wijzigingen die niet beschreven zijn, verwachten wij dat ze geen noemenswaardige gevolgen zullen hebben.

Kwantitatieve gevolgen voor de vervoersvraag

- Er zijn geen kwantitatieve gevolgen voor de vervoersvraag te benoemen, anders dan de gevolgen die in de opsomming in het vorige hoofdstuk reeds zijn benoemd en ook een kwantitatief aspect bevatten.

Kwalitatieve gevolgen voor de vervoersvraag

- Er zijn geen kwalitatieve gevolgen voor de vervoersvraag te benoemen, anders dan de gevolgen die in de opsomming in het vorige hoofdstuk reeds zijn benoemd en ook een kwalitatief aspect bevatten.

XIV Mogelijke alternatieven voor de voorgestelde wijzigingen

Het interne proces dat tot onze wijzigingsvoorstellen leidt, verloopt op uiterst zorgvuldige wijze. Gelet op dit gegeven en het feit dat onze wijzigingsvoorstellen vaak al complex zijn op zichzelf, bieden wij in onze Vervoerplannen als uitgangspunt geen alternatieven aan voor de voorgestelde wijzigingen. Wij zorgen (indien onze wijzigingsvoorstellen daar geschikt voor zijn) uiteraard wel voor alternatieven, als de partijen die betrokken zijn bij de totstandkoming van ons Vervoerplan aangeven dat zij dat op prijs stellen.

XV Een weergave van de in het advies en in het overleg met de consumentenorganisaties en decentrale overheden naar voren gebrachte zienswijzen en voor zover het Vervoerplan afwijkt van die zienswijzen een deugdelijke motivering van die afwijking

Gedurende het jaar overleggen wij regelmatig met diverse consumentenorganisaties en decentrale overheden.

Het meest intensieve contact onderhouden wij met onze Raden van Advies en de Klantenpanels. De verslagen van de overleggen die wij met deze consumentenorganisaties hebben gehad, zijn te vinden via https://www.rederij-doeksen.nl/informatie/organisatie/raden-van-advies-en-klantenpanels. Een overzicht van de adviezen die het consumentenplatform Waddenveren-West ons in de afgelopen jaren heeft gegeven, treft u aan op www.waddenveren.nl.

Verder dienen alle bij de uitvoering van onze concessie betrokken consumentenorganisaties en decentrale overheden jaarlijks een zienswijze bij ons in met betrekking tot ons (concept) Vervoerplan. Deze zienswijzen en onze reacties daarop, maken integraal onderdeel uit van onze definitieve Vervoerplannen. Onze definitieve Vervoerplannen van de afgelopen jaren zijn openbaar toegankelijk via www.rijksoverheid.nl (zoekterm TSM).

Hierna treft u de zienswijzen van partijen aan inclusief onze reactie daarop cursief per onderdeel.

Zienswijzen

Gemeente Harlingen

Wij hebben uw concept vervoerplan 2025 TSM ontvangen. In het Overleg Decentrale Overheden van 5 juni 2024 is hierover gesproken. Daarbij is afgesproken dat wij voor 1 juli 2024 onze zienswijze indienen.

Overleg
We zijn positief over het verloop van het overleg tussen uw rederij en de betrokken gemeenten en provincie Fryslân.

Reactie TSM: hartelijk dank voor dit compliment. Wij zijn eveneens positief over dit overleg.

Samenwerken reserveren
Op pagina 15 van het Vervoerplan wordt de samenwerking met Arriva benoemd. Specifiek de mogelijkheid om gelijk een trein- of buskaartje bij te boeken. Vanuit gemeente Harlingen zouden we graag zien dat dan ook de mogelijkheid geboden wordt om gelijk het parkeren te reserveren. Tijdens het overleg dd 5 juni 2024 heeft u aangegeven om dit (met ons) op te pakken. Daar zijn we zeer verheugd over!

Reactie TSM: wij onderschrijven het belang van een dergelijke mogelijkheid voor onze passagiers. Wij nemen na de zomer contact met u op om een eerste overleg over dit onderwerp met u in te plannen en de mogelijkheden gezamenlijk te inventariseren.

Bagagetransport
We hebben alle lof voor uw pogingen om te komen tot invoering van een nieuw bagagetransport-systeem. Helaas willen meerdere partijen op met name Terschelling niet meewerken. Voor de toekomst hopen we op eventuele nieuwe initiatieven. We willen dan graag aangehaakt blijven en hierin mee blijven denken.

Reactie TSM: hartelijk dank voor dit compliment. Als er in de toekomst weer nieuwe initiatieven komen op dit gebied, dan zullen wij u hier zeker bij betrekken.

Aansluiting OV trein&bus
Wij hebben waardering voor uw inspanningen zo goed mogelijk aan te sluiten op met name de treinverbinding. Misschien zijn er mogelijkheden om de informatievoorziening van de reizigers te optimaliseren door bijvoorbeeld de vertrektijden van de trein zichtbaar te maken als reizigers aankomen. Daarnaast hadden we de indruk dat de genoemde tijden in het Vervoerplan 2025 van bus en trein niet geheel juist waren.

Reactie TSM: de vertrektijden van de aansluitende treinen en bussen communiceren wij aan boord al vele jaren via ons narrowcasting-systeem 'Doeksen TV'. Dit doen wij vlak voor aankomst. Wij hebben de door ons genoemde tijden van de bus en de trein op uw advies gecontroleerd en vastgesteld dat bepaalde tijden van de bus inderdaad recent (nadat wij ons concept-Vervoerplan hadden opgesteld) zijn aangepast. De wijzigingen waren gelukkig zeer beperkt (één of twee minuten eerder of later) en wij hebben ze verwerkt in de overzichten van ons definitieve Vervoerplan.

Ontwikkelingen Waddenpromenade en parkeren
Wij brengen u graag op de hoogte over de volgende ontwikkelingen op de Waddenpromenade en het (eiland)parkeren:

- Herinrichting Waddenpromenade, Oude Ringmuur: Voorlopig Ontwerp is recent met u besproken. Globale planning is starten 2025, gefaseerd uitvoeren over meerdere jaren in verband met mogelijk weinig werkbare dagen door stormseizoen en toeristenseizoen;
- Herinrichting P1P2P3: we werken aan een voorlopig ontwerp, waarbij onder meer is opgenomen dat de locatie direct vanaf de Zuidwalweg te benaderen is (nabij de aansluiting met de Lange Lijnbaan). Daarbij proberen we de locatie meer ruimtelijke kwaliteit te geven waardoor er een aantrekkelijker verblijfomgeving voor de reizigers ontstaat;
- Aanleg van 52 laadpunten op P2: zijn begin februari van dit jaar in gebruik genomen en er wordt goed gebruik van gemaakt;

- De pendelbussen (3 in totaal), zijn inmiddels vervangen door drie hybride exemplaren die voorzien zijn van een aantrekkelijke uiterlijk;
- Parkeercapaciteit op P1, P2 en P3: ongewijzigd. Er is voldoende parkeercapaciteit voor de parkeervraag. Uitzondering Oerol: dan maken we gebruik van een overlooplocatie. Hetzelfde zou kunnen gelden voor Into The Great Wide Open.

Reactie TSM: hartelijk dank voor deze informatie. Wij waarderen uw investeringen in de parkeervoorzieningen in Harlingen enorm. Deze hebben een positieve invloed op de totale reisbeleving van onze passagiers.

Tot slot

Veel succes met het opstellen van het definitieve Vervoerplan 2025. Heeft u nog vragen? Stel ze gerust en gebruik daarvoor bij voorkeur het e-mailadres g.dijkstra@harlingen.nl.

Gemeente Terschelling

Op 23 mei 2024 hebben wij het concept vervoersplan voor 2025 van u mogen ontvangen. Op 5 juni 2024 is hierover een bijeenkomst geweest van het Decentrale Overheden Platform. In onze vergadering van 18 juni jl. hebben wij op grond van de voorliggende informatie besloten een zienswijze in dienen.

In zijn algemeenheid hebben wij vanzelfsprekend begrip voor afwegingen die u maakt c.q. moet maken in het belang van het (blijven) voeren van een gezonde bedrijfsvoering. Wij hebben geen inzicht in uw financiële bedrijfsinformatie en kunnen daarover dus geen afgewogen oordeel geven. Dat betekent dat we ons in deze reactie richten op de belangen van onze inwoners en op die van de bezoekers van ons eiland. In het verlengde daarvan komen we tot de volgende aanbevelingen en opmerkingen:

Late veerdienst zaterdagavond (H-T) tijdens winterdienstregeling vervangen door sneldienst

Tijdens de winterdienstregeling zet TSM op zaterdagavond geen veerboot meer in op de lijn (H-T), maar een snelboot. Dit heeft tot gevolg dat de laatste veerboot rond 15:05 uur uit Harlingen vertrekt. De eerstvolgende veerboot naar Terschelling is de veerboot van 15:05 uur op de zondag. Voor eilanders die graag met de auto naar de wal willen is dit een flinke versobering van de dienstregeling. Naar aanleiding van het concept vervoersplan zijn bij TSM de cijfers uit 2023 opgevraagd van het aantal eilanders dat in dat jaar gebruik maakte van deze veerdienst. Er blijken gemiddeld 33 eilanders en 11 eilander auto's aan boord te hebben gezeten/gestaan en daarmee voorziet deze afvaart wel degelijk in een duidelijke behoefte. Wij verzoeken u daarom deze wijziging van de plannen niet door te voeren. Mocht deze veerdienst toch worden vervangen door de sneldienst dan verzoeken wij u om in elk geval tijdens de eilander herfstvakantie wel te blijven varen op het genoemde tijdstip op zaterdagen. Dit is nu niet terug te zien in het vaarschema.

Reactie TSM: wij hebben begrip voor uw standpunt, maar zijn niet met u eens dat een gemiddelde bezetting van 33 eilanders en 11 eilander auto's een afvaart van de veerboot rechtvaardigt. Wij zijn wel bereid om uw wens met betrekking tot de (eilander) herfstvakantie in te willigen en zullen de hele maand oktober op zaterdagavond nog een veerboot laten varen. Wij hebben ons Vervoerplan en onze dienstregeling op dit punt aangepast.

Afvaarten sneldienst 18:35 uur (T-H) en 19:40 uur (H-T) op zondag vervallen

De structurele late extra afvaarten van de sneldienst om 18:35 uur (T-H) en om 19:40 uur (H-T) op zondagavond komen te vervallen. Onder andere doordat de sneldienstregeling op doordeweekse dagen is uitgebreid, reizen er gemiddeld nog 18 scholieren van Terschelling naar Harlingen met deze afvaart. Ook dit is natuurlijk een verslechtering van de dienstregeling voor (gemiddeld in ieder geval minstens 18) eilanders. Ook deze wijziging zouden wij graag geschrapt zien in het definitieve vervoersplan.

Reactie TSM: wij begrijpen uw wens, een 'stapje terug' doen is nu eenmaal niet fijn. Maar het schrappen van afvaarten is nodig om ons bedrijf financieel gezond te houden, hetgeen belangrijk is voor de continuïteit van de veerdienst. Wij hebben daarom bewust gezocht naar afvaarten die (zeer) slecht bezet zijn en niet of nauwelijks bijdragen aan de 'levensaderfunctie' die wij verzorgen. Deze afvaarten zijn ontstaan in bloeiperiodes. Uitbreiding van de dienstregeling in bloeiperiodes is alleen

mogelijk, als het schrappen van afvaarten in tijden van krimp ook mogelijk blijft. Wij kunnen om die reden helaas niet aan uw wens voldoen.

De interinsulaire dienstregeling van de sneldienst tussen Terschelling en Vlieland blijft uitsluitend bestaan tijdens de zomervakantie Noord

Wij verzoeken u de interinsulaire dienstregeling zoveel als mogelijk is toch in stand te houden, ook buiten de zomervakantie Noord. U geeft aan dat de gemiddelde bezetting slechts 23 personen is en er, buiten de schoolvakanties en feestdagen om, tegenwoordig iedere werkdag 's ochtends en 's middags een interinsulaire watertaxi vaart. Het betreft in totaal 203 interinsulaire afvaarten die volgend jaar zouden komen te vervallen. Dat is zeker een forse verschraling van het aanbod te noemen. Ook de gemeente Vlieland is vanzelfsprekend deze mening toegedaan. Wij vinden het jammer dat de dienstregeling tussen de eilanden sterk beperkt wordt en hebben de overtuiging, dat deze verbinding voor toeristen wel degelijk zeer aantrekkelijk is. Vaak zullen toeristen niet weten van deze mogelijkheid dus qua promotie lijkt ons hier zeker nog winst te boeken. Bovendien is de watertaxi geen gelijkwaardig alternatief te noemen. De kosten voor de watertaxi zijn beduidend hoger dan die van een afvaart met de snelboot.

Reactie TSM: wij vinden het net als u jammer dat we genoodzaakt zijn om deze service in een beperktere vorm aan te bieden. De markt is simpelweg te klein. Wij zijn van mening dat het besparen van kosten op de slecht bezette interinsulaire dienstverlening te verkiezen is boven het schrappen van afvaarten op de lijnen van en naar de vaste wal. Desondanks hebben wij besloten om de interinsulaire dienstregeling de gehele maanden juli en augustus in stand te houden in plaats van uitsluitend in de zomervakantie Noord. Wij hebben ons Vervoerplan en onze dienstregeling op dit punt aangepast.

Tariefindex

De concessieverlener heeft de maximale tariefruimte voor 2025 vastgesteld op 4,00%. U heeft aangegeven de tarieven met dat percentage te zullen verhogen, ter compensatie van de gestegen kosten. U zult daar bedrijfseconomische redenen voor hebben. Dat begrijpen wij. Wij zien ook dat het leven duurder wordt en wij zien ons zelf ook genoodzaakt tarieven te verhogen (waaronder die van de toeristenbelasting. Desalniettemin: de prijs van een bootkaartje is al hoog en stijgt met deze verhoging snel verder. Vorig jaar was de verhoging 8,9% en wat ons betreft is de nieuwe verhoging van 4% daarom eigenlijk 'te veel en te snel'. Temeer daar de prijzen in de winterperiode met 2,94% extra zullen stijgen vanwege de uitbreiding van de tariefdifferentiatie.

Reactie TSM: wij realiseren ons goed dat prijsverhogingen niet plezierig zijn voor onze passagiers. Helaas zijn ze wel nodig om een financieel gezonde bedrijfsvoering (en daarmee de continuïteit van onze dienstverlening) te kunnen blijven waarborgen. Door onze tarieven te indexeren én onze dienstregeling op een slimme manier enigszins te versoberen, proberen wij de effecten van de gestegen kosten en gedaalde passagiersaantallen op te vangen.

Uit de zienswijzen die wij hebben ontvangen blijkt dat verschillende partijen graag zien dat onze tarieven niet meer stijgen dan strikt noodzakelijk. Daarom hebben wij besloten af te zien van ons voorstel omtrent de tariefdifferentiatie. Wij hebben ons Vervoerplan op dit punt aangepast.

Wij houden wel vast aan ons voornemen om de tariefstructuur van de sneldienst simpeler te maken voor onze passagiers. Vanaf volgend jaar geldt voor de sneldienst in de zomer niet langer het wintertarief van de veerboot als basistarief, maar het hogere zomertarief van de veerboot. Veruit de meeste passagiers die in het hoogseizoen omboeken van de veerdienst naar de sneldienst of andersom, worden door deze wijziging niet langer geconfronteerd met kleine prijsverschillen die lastig uit te leggen zijn. Om te zorgen dat deze wijziging omzetneutraal verloopt, verlagen wij de huidige verhoging van 3,4% voor personen op de populaire afvaarten in het hoogseizoen naar 2,7%.

Wij sluiten af door nogmaals op te merken, dat we begrip hebben voor het feit, dat TSM om bedrijfseconomische redenen beslissingen moet nemen waar eilanders en toeristen niet blij van worden. In zijn algemeenheid is er tevredenheid over de (kwaliteit) van de dienstverlening en de dienstregeling. Voor eilanders is de veerdienst een levensader en de enige verbinding met de 'rest van de wereld'. Wij zouden graag zien dat de genoemde tevredenheid ook in de toekomst blijft bestaan. Daarom verzoeken wij u met klem onze zienswijze nadrukkelijk te betrekken bij het vaststellen van een definitief vervoerplan voor 2025.

Reactie TSM: hartelijk dank voor uw waardering voor onze dienstverlening. U kunt er op rekenen dat wij

zullen blijven zorgen voor een kwalitatief goede veerdienst. Dat is simpelweg wat wij graag doen en willen blijven doen.

Raad van Advies / Klantenpanel Vlieland en Consumentenplatform Waddenveren West Vlieland

De leden van Raad van Advies en Klantenpanel Vlieland (RvA|KP) en Consumentenplatform Waddenveren West (CWW) hebben het concept Vervoerplan 2025 van Rederij Doeksen in goede orde ontvangen.

De consumentenorganisaties RvA/KP en CWW hebben in goed overleg met Rederij Doeksen besloten om voortaan, waar mogelijk gezamenlijk op te trekken. Aangezien de belangen van alle passagiers, eilanders en gasten, parallel lopen. Uiteraard blijft regelmatig overleg gecontinueerd van het CWW van de eilanden Vlieland en Terschelling.

Deze samenwerking zal in ieder geval gecontinueerd worden tot/met de concessieverlening 2029. Er bestaat de mogelijkheid dat de consumentenorganisaties anders gestructureerd zullen worden, maar het belang van het borgen van de zeggenschap staat bij allen voorop.

Allereerst willen wij onze verontrusting uiten omtrent de investeringsstop voor de huidige concessienemer, welke van toepassing is tot de concessieverlening 2029. De consumenten-organisaties maken zich ernstig zorgen over de consequenties hiervan voor veiligheid, milieu en dienstverlening.

Ms Koegelwieck is aan vervanging toe; Rederij Doeksen was hiervoor al met vergevorderde plannen bezig: "*… De Koegelwieck is inmiddels op leeftijd en een nieuw schip zou een impuls geven aan de verduurzaming van de vloot en de kwaliteitsbeleving aan boord. We hebben in de afgelopen periode daarom een specificatie geschreven voor een nieuw schip en offertes opgevraagd bij zes werven, waarvan er drie een offerte hebben uitgebracht …*"

Helaas heeft Rederij Doeksen hiervoor geen toestemming voor gekregen van de concessieverlener.

Reactie TSM: wij respecteren uiteraard het standpunt van de concessieverlener, maar delen uw teleurstelling wat dit betreft. Nu duidelijk is dat wij snelboot ms Koegelwieck niet mogen vervangen, zullen wij vanzelfsprekend blijven zorgen voor adequaat onderhoud en in het schip blijven investeren wat nodig is om de continuïteit van onze sneldienstregeling te waarborgen. Daarnaast laten wij onze snelboten sinds 1 juli jl. op een schonere brandstof (HVO7 + additief) varen om de schadelijke emissies te beperken.

Ook zou de terminal in Harlingen uitgebreid worden t.b.v. logistieke verbetering voor de passagiers; deze plannen kunnen voorlopig niet voortgezet worden.

Reactie TSM: dit is een misverstand; er zijn geen plannen om de terminal in Harlingen uit te breiden. Wij gaan er echter wel vanuit dat er in de volgende concessieperiode weer geïnvesteerd zal (moeten) worden in de terminalgebouwen.

In het Vervoerplan 2025 is sprake van inkrimping van het aantal afvaarten van de sneldienst.

De combinatie van:
- minder structurele afvaarten van de sneldienst naar Vlieland; en
- (berekening) vraag gestuurd varen van 3 naar 2 dagdelen

levert mogelijk een grote verschuiving van aantallen passagiers op. Het niet op voorhand duidelijk hoe deze verschuivingen gaan uitwerken.

Goed is dat er een vaste sneldienst (dus niet vraag gestuurd, in het middag-dagdeel) in de zomerdienstregeling (30-3 t/m 26-10) op vrijdag en zondag (V-H en H-V). Zakelijk gezien hebben we begrip voor deze strategie van Rederij Doeksen, gezien de verhouding: minder overzettingen, en meer afvaarten.

Anderzijds maken wij ons als consumentenorganisaties zorgen over de consequenties voor de

passagiers. Totaal worden er door de rederij in het Vervoerplan 2025 492 afvaarten (enkele reizen) geschrapt, tezamen voor Terschelling en Vlieland. Hiervan zijn 203 afvaarten sneldienst interinsulair. Voor Vlielanders zijn dit ook wezenlijke afvaarten om van/naar Harlingen te reizen, via Terschelling.

Het berekenen van een sneldienst toeslag bij vraag gestuurd varen, wordt per 01 juli 2024 door Rederij Doeksen afgeschaft. Dit punt is meerdere malen bij zienswijzen Vervoerplan aangekaart door de consumentenorganisaties. We vinden het fijn en terecht, dat Rederij Doeksen hier gehoor aan heeft gegeven.

Reactie TSM: ter verduidelijking; de sneldiensttoeslag verdwijnt (zoals besproken) alleen als wij door omstandigheden (bijvoorbeeld door een technisch defect) een afvaart van de veerdienst moeten vervangen door een afvaart van de sneldienst en er geen andere afvaart van de veerdienst is als redelijk alternatief.

RvA|KP Vlieland en CWW willen graag de volgende inhoudelijke punten adviseren aan de hand van het concept Vervoerplan 2025.

<u>Pagina 12: Dienstregeling</u>
Van 3 dagdelen naar 2 dagdelen voor vraag gestuurd varen
Het eerste dagdeel bestaat uit de boten vertrekkend t/m 13u en het 2de dagdeel over alle boten daarna.

Ochtend dagdeel
Omvat 2 boten van Vlieland naar Harlingen en 1 van Harlingen naar Vlieland. Die onbalans betekent dat er 's ochtends minder vaak een extra boot vanaf Vlieland zal varen. Want als de 11.50u-boot vol is, komt er geen extra sneldienst omdat de 06.50u-boot nooit 90% vol zal worden. Mensen worden dan in wezen gedwongen om naar de middag (16.50u-boot) te schuiven, want de 06.50u-boot is voor gasten eigenlijk nooit realistisch. Dat legt extra druk op die ene afvaart naar de wal in het middag/avond dagdeel. Het betekent voor een groep mensen (huisjes en hotelgasten) omhangen op Vlieland tussen 10.00 en 16.50u.

Middag/avond dagdeel
2 boten van Harlingen naar Vlieland en 1 boot naar de wal. Die onbalans betekent dat er 's middags minder vaak een extra boot vanaf Harlingen vaart. 14.10u boot is vol, maar komt geen sneldienst, want de 19.10u boot is nog niet vol. Veel mensen zullen later op het eiland aankomen dan gewenst, met complicaties rondom inkopen doen tot gevolg (avond opening supermarkten nodig?). Gevolg kan ook zijn dan mensen afzien van hun boeking.

Aan het einde van een druk weekend zal de ene middagboot naar de wal snel vol zijn en vragen om een extra sneldienst. Omdat een extra sneldienst de ene kant op ook een terug afvaart de andere kant op vergt, vragen wij ons af hoe dit uit gaat werken.

Omdat Vlieland en Terschelling meestal dezelfde drukke momenten hebben verwachten wij, dat er geen voordeel te behalen valt met 3-hoeksafvaarten i.p.v. dedicated sneldienst retour afvaarten op Vlieland.

Reactie TSM: wij kunnen uw redenering volgen, maar voegen daar wel graag aan toe dat er iedere vrijdag en iedere zondag tijdens de zomerdienstregeling nog steeds afvaarten van de sneldienst zullen zijn (ook als dat op basis van de verwachte vervoersvraag in feite niet nodig is). Het aantal personen dat niet kan reizen op een voor hen acceptabel tijdstip is daardoor naar onze verwachting zo gering, dat extra afvaarten van de sneldienst niet te rechtvaardigen zijn vanuit financiële en duurzaamheidsoverwegingen.

<u>Pagina 21: Tarieven</u>
Rederij Doeksen heeft besloten om het onderscheid tussen zomertarieven en wintertarieven volgend jaar op te heffen: de zomertarieven zijn voortaan het hele jaar geldig. Wij willen Rederij Doeksen verzoeken om het gehele jaar een aantrekkelijk dagtarief aan te bieden op de dagen dinsdag, woensdag en donderdag, bijvoorbeeld enkele reis + 1 euro. Op deze dagen is er voldoende beschikbaarheid en we zien zeker mogelijkheid om dagtoerisme hiermee een boost te geven.

Reactie TSM: uit de zienswijzen die wij hebben ontvangen blijkt dat verschillende partijen graag zien dat onze tarieven niet meer stijgen dan strikt noodzakelijk. Daarom hebben wij besloten af te zien van ons voorstel omtrent de tariefdifferentiatie. Wij hebben ons Vervoerplan op dit punt aangepast.

Wij houden wel vast aan ons voornemen om de tariefstructuur van de sneldienst simpeler te maken voor onze passagiers. Vanaf volgend jaar geldt voor de sneldienst in de zomer niet langer het wintertarief van de veerboot als basistarief, maar het hogere zomertarief van de veerboot. Veruit de meeste passagiers die in het hoogseizoen omboeken van de veerdienst naar de sneldienst of andersom, worden door deze wijziging niet langer geconfronteerd met kleine prijsverschillen die lastig uit te leggen zijn. Om te zorgen dat deze wijziging omzetneutraal verloopt, verlagen wij de huidige verhoging van 3,4% voor personen op de populaire afvaarten in het hoogseizoen naar 2,7%.

Verder bieden wij al jaren een voordelig dagretour aan dat jaarrond voor iedere dag geboekt kan worden. Dit dagretour is 10,5% goedkoper dan een normaal retourticket als passagiers één keer voor de sneldienst en één keer voor de veerdienst kiezen en zelfs 22% goedkoper als zij twee keer met de sneldienst reizen. Daarnaast bieden wij verschillende aantrekkelijke dag arrangementen aan in samenwerking met eilander ondernemers. Buiten de vakantieperiodes om komt een hoge korting voor dagretours op doordeweekse dagen vooral terecht bij passagiers die zakelijk reizen, dat vinden wij onwenselijk. Wij onderschrijven dat er mogelijkheden zijn om extra reizigers aan te trekken door acties op doordeweekse dagen. Ook volgend jaar zullen wij daarom actiematig inzetten op voordelige dag arrangementen voor deze dagen. Onze ervaring dit jaar heeft geleerd dat dergelijke acties daadwerkelijk voor extra bezoekers zorgen.

Pagina 23 : Vraag gestuurd varen
Er worden extra afvaarten ingezet als er sprake is van een bezetting van 90%. Om betere spreiding te bewerkstelligen adviseren RvA/KP en CWW Vlieland om dit percentage in een éérder stadium te verlagen naar 75% bij de veerboot.

Reactie TSM: deze wens zou resulteren in extra afvaarten en dat staat haaks op ons voornemen om komend jaar juist iets minder afvaarten in te zetten. Daarnaast is het niet nodig omdat er voor iedere passagier altijd een zitplaats is, ook als een afvaart helemaal is volgeboekt.

Natuurlijk is een (nagenoeg) volgeboekte afvaart minder comfortabel dan een afvaart die (bijvoorbeeld) halfvol is geboekt, dat geldt voor alle vervoersdiensten. Maar het hanteren van een bezettingsgrens van 75% voor de inzet van extra afvaarten is wat ons betreft onbespreekbaar, omdat het zou leiden tot onnodige schadelijke emissies en uiteindelijk ook tot hogere tarieven.

Het beter spreiden van passagiers over de weekdagen en over de afvaarten van de dag is om verschillende redenen de moeite waard om na te streven, waaronder het comfort aan boord. Het voorstel dat wij hebben gedaan met betrekking tot het uitbreiden van de tariefdifferentiatie zou daar aan bijgedragen hebben, maar helaas bleek er onvoldoende draagvlak voor te zijn. Spreiding kan ook en met name gerealiseerd worden door accommodaties die flexibel omgaan met de dagen en tijden waarop hun gasten kunnen in- en uitchecken.

Mocht de bezetting van de extra snelboot dan uiteindelijk tóch tegenvallen, dan kunnen de passagiers altijd nog omgeboekt worden naar de veerboot, bijvoorbeeld een dag van te voren. Bij de sneldienst is 90% een acceptabel percentage.

Reactie TSM: het last-minute omboeken van passagiers naar een andere afvaart is (in verband met operationele redenen) zeer onwenselijk voor ons als veerdienst, maar vooral voor onze passagiers. Wij proberen dit juist zoveel mogelijk te voorkomen om klachten te voorkomen.

Dit komt ook overeen met onze long-term melding dat een veerboot bij meer dan 600 mensen oncomfortabel wordt. Als er bij 600 een extra boot wordt ingezet hebben mensen een alternatief. Er zullen nog genoeg mensen zijn die gewoon toch boeken voor een 600+ plaats omdat die boot hun beter uitkomt.

Reactie TSM: wij zijn bekend met deze wens, maar kunnen hem helaas niet honoreren in verband met alle eerder in deze reactie genoemde redenen.

Tot zover onze input.

Provincie Fryslân

Op 23 mei jl heeft u ons het concept vervoerplan 2025 van TSM / Rederij Doeksen inclusief bijlagen via de mail toegestuurd. De stukken zijn bij ons ingeboekt onder nummer 02231634. Hierbij ontvangt u onze schriftelijke reactie op uw concept vervoerplan 2025.

Wijziging dienstregeling

In de dienstregeling van 2025 komen een aantal reguliere afvaarten te vervallen en daarnaast worden er reguliere afvaarten omgezet naar sneldiensten. Wij vinden dit een zorgelijke ontwikkeling. U geeft aan dat het gaat om afvaarten met een lage bezetting, maar desondanks willen wij u verzoeken de dienstregeling zoveel mogelijk op het oude niveau te houden. Dit in het belang van de leefbaarheid voor de eilanden.

Reactie TSM: wij hebben begrip voor uw reactie, een 'stapje terug' doen is nu eenmaal niet fijn. Maar het schrappen van afvaarten is nodig om ons bedrijf financieel gezond te houden, hetgeen belangrijk is voor de continuïteit van de veerdienst. Wij hebben daarom bewust gezocht naar afvaarten die (zeer) slecht bezet zijn en niet of nauwelijks bijdragen aan de 'levensaderfunctie' die wij verzorgen. Deze afvaarten zijn ontstaan in bloeiperiodes. Uitbreiding van de dienstregeling in bloeiperiodes is alleen mogelijk, als het schrappen van afvaarten in tijden van krimp ook mogelijk blijft. Wij kunnen om die reden helaas niet aan uw wens voldoen.

Aansluitend Openbaar Vervoer

Met betrekking tot het aansluitende openbaar busvervoer was tijdens het opstellen van het concept vervoerplan nog niet duidelijk wat de uitkomst zou zijn van de bezwaarprocedure rondom de gunning van de concessie busvervoer Fryslân 2024-2034. Op dit moment is de bezwaarprocedure afgerond en blijft de gunning aan Q-buzz gehandhaafd. Wij gaan ervanuit dat Q-buzz op korte termijn contact met u zal opnemen over het vervoersaanbod en de aansluiting op de veerboten.

Reactie TSM: wij wachten het initiatief van Q-buzz af en gaan vervolgens graag met hen in gesprek over het verder optimaliseren van de keten.

Tarieven

In zijn algemeenheid willen wij zoals voorgaande jaren expliciet aandacht vragen voor de betaalbaarheid van de vervoerbewijzen. Dat dit een belangrijk punt van aandacht is, blijkt ook uit de OV klantenbarometer van 2023. Daar is de score bij het onderdeel "prijs per persoon" een 6,1 (Vlieland) en 5,7 (Terschelling) en bij het onderdeel "prijs motorvoertuig" een 5,2 (Vlieland) en 4,4 (Terschelling).

De concessieverlener heeft de maximale tariefruimte voor 2025 bepaald op 4%. U geeft aan deze ruimte maximaal te gaan benutten in verband met de gestegen kosten. Wij verzoeken u echter om geen of een lagere indexatie toe te passen, in verband met de betaalbaarheid van de tickets.

Reactie TSM: wij realiseren ons goed dat prijsverhogingen niet plezierig zijn voor onze passagiers. Helaas zijn ze wel nodig om een financieel gezonde bedrijfsvoering (en daarmee de continuïteit van onze dienstverlening) te kunnen blijven waarborgen. Door onze tarieven te indexeren én onze dienstregeling op een slimme manier enigszins te versoberen, proberen wij de effecten van de gestegen kosten en gedaalde passagiersaantallen op te vangen.

Daarnaast bent u voornemens de tariefdifferentiatie in de zomer ook te gaan invoeren in de winter. Dat houdt in dat ook in de winter de mogelijkheid bestaat om met 20% korting te reizen op de eerste afvaart van de veerboot naar de vaste wal en de laatste afvaart van de veerboot naar het eiland. Ter compensatie worden dan ook in de winter de tarieven van de overige afvaarten van de veerboot verhoogd met 5% (voertuigen) en 2,94% (personen). Dit laatste was bij de zomerregeling 3,4%, maar wordt nu jaarrond bijgesteld tot 2,94%.

Wij vinden het een goed idee om een korting te bieden bij vroege/late afvaarten, zowel in de zomer als in de winter. Wij hebben echter moeite met het feit dat dit ten koste gaat van de reizigers die niet kunnen profiteren van het voordeeltarief. Zij worden geconfronteerd met een verhoging (naast de tariefindex) van 5% (voertuigen) en 2,94% (personen). Wij vragen u deze verhogingen (ook in de zomer) achterwege te laten en eventueel ter compensatie de korting van het voordeeltarief te verlagen.

Reactie TSM: het idee van tariefdifferentiatie is dat hoge kortingen op minder populaire tijdstippen omzetneutraal gerealiseerd kunnen worden door relatief geringe tariefstijgingen op populaire tijdstippen. Het één kan niet zonder het ander bestaan. Een lagere korting op minder populaire afvaarten leidt (naar onze verwachting) tot onvoldoende passagiers die voor deze afvaarten kiezen, terwijl dit nu juist een belangrijk doel is van tariefdifferentiatie.

Echter: uit de zienswijzen die wij hebben ontvangen blijkt dat verschillende partijen graag zien dat onze tarieven niet meer stijgen dan strikt noodzakelijk. Daarom hebben wij besloten af te zien van ons voorstel omtrent de tariefdifferentiatie. Wij hebben ons Vervoerplan op dit punt aangepast.

Wij houden wel vast aan ons voornemen om de tariefstructuur van de sneldienst simpeler te maken voor onze passagiers. Vanaf volgend jaar geldt voor de sneldienst in de zomer niet langer het wintertarief van de veerboot als basistarief, maar het hogere zomertarief van de veerboot. Veruit de meeste passagiers die in het hoogseizoen omboeken van de veerdienst naar de sneldienst of andersom, worden door deze wijziging niet langer geconfronteerd met kleine prijsverschillen die lastig uit te leggen zijn. Om te zorgen dat deze wijziging omzetneutraal verloopt, verlagen wij de huidige verhoging van 3,4% voor personen op de populaire afvaarten in het hoogseizoen naar 2,7%.

Aansluiting op het Openbaar Vervoer
Over het algemeen zijn de overstaptijden goed geregeld. Zoals u al aangeeft is het niet mogelijk om bij alle afvaarten te zorgen voor een ideale overstaptijd. Wij gaan ervanuit dat ook in 2025 de contacten met het vervoerbedrijf van het aansluitend openbaar vervoer goed zullen verlopen.

Reactie TSM: daar zullen wij ons voor inspannen!

Wij zien het definitieve vervoerplan met belangstelling tegemoet.

Consumentenplatform Waddenveren West

Met deze brief reageert het CWW op het Vervoerplan 2025 van TSM.

Algemeen

Aansluitend busvervoer
De dienstregeling voor het aansluitende busvervoer is nog niet vastgesteld. Het CWW adviseert Rederij Doeksen alert te zijn op eventuele wijzigingen van de busverbinding met Bolsward/Sneek/Heerenveen en de busverbinding met de Kop Afsluitdijk.

Reactie TSM: hier zullen wij zeker alert op zijn en wij zullen naar bevinden handelen als dat nodig en (op dat moment) nog mogelijk is.

Toegankelijkheid
Om meer te weten over de voorzieningen voor mensen met een beperking moet je op de website van de Rederij eerst in de zoekfunctie ‘invalide’, ‘mindervalide’ of ‘mensen met een beperking invullen’. Er verschijnt dan informatie over de voorzieningen, met aanduidingen als ‘invalidentoilet’. Hoewel deze termen nog vrij algemeen gebruikt worden is de aanduiding ‘mensen met een beperking’ meer gepast.

De assistentieverlening zou wat beter vindbaar mogen zijn op de website, we moesten er even naar zoeken. We vonden informatie bij: https://blog.rederij-doeksen.nl/tips/reizen-met-een-beperking-zo-helpen-wij.htm. Ook voor mensen die bijvoorbeeld met een aangepaste auto aan boord willen gaan. “Neemt u uw auto mee, dan meldt u zich bij het autoloket”.

Reactie TSM: informatie voor reizigers met een beperking is rechtstreeks te vinden via de navigatie onderaan onze website. Onder het kopje Service vindt u de link 'Mindervaliden". U komt via deze link rechtstreeks op de pagina https://www.rederij-doeksen.nl/mindervaliden waar alle informatie voor reizigers met een beperking centraal te vinden is. Mindervaliden, reizigers met autisme of een hulphond zien hier welke voorzieningen we hebben en welke hulp we bieden. We zullen ons inspannen om deze informatie beter bekend te maken.

Voor mensen met een beperking is het van boord gaan niet zo vanzelfsprekend als voor de andere passagiers. Terwijl de andere passagiers zo snel mogelijk van boord gaan wachten mensen met een beperking (en soms met een hulphond) juist even tot de ergste drukte voorbij is en er voldoende rust en ruimte is om veilig van boord te kunnen gaan. Daardoor komt het halen van een aansluiting op bijvoorbeeld de trein onder tijdsdruk te staan, terwijl juist deze doelgroep vaak afhankelijk is van het openbaar vervoer.

Reactie TSM: onder andere om deze reden hanteren wij reeds ruimere overstaptijden dan de concessie voorschrijft. Het verder verruimen van deze overstaptijden is ons inziens niet wenselijk, omdat in de praktijk blijkt dat de aansluitende bussen en treinen meestal goed haalbaar zijn voor mensen met een beperking én omdat de aansluitingen voor alle overige passagiers dan teveel zouden verslechteren.

Vlieland en Terschelling

De consumentenorganisaties RvA/KP en CWW hebben in goed overleg met Rederij Doeksen besloten om voortaan, waar mogelijk gezamenlijk op te trekken. Aangezien de belangen van alle passagiers, eilanders en gasten, parallel lopen. Uiteraard blijft regelmatig overleg gecontinueerd van het CWW van de eilanden Vlieland en Terschelling. Deze samenwerking zal in ieder geval gecontinueerd worden tot/met de concessieverlening 2029. Er bestaat de mogelijkheid dat de consumentenorganisaties anders gestructureerd zullen worden, maar het belang van het borgen van de zeggenschap staat bij allen voorop.

Wij willen onze verontrusting uiten omtrent de investeringsstop voor de huidige concessienemer, welke van toepassing is tot de concessieverlening 2029.

De consumentenorganisaties maken zich ernstig zorgen over de consequenties hiervan voor de veiligheid, het milieu en de dienstverlening. De Koegelwieck is aan vervanging toe, Rederij Doeksen was hiervoor al met vergevorderde plannen bezig: *'De Koegelwieck is inmiddels op leeftijd en een nieuw schip zou een impuls geven aan de verduurzaming van de vloot en de kwaliteitsbeleving aan boord. We hebben in de afgelopen periode daarom een specificatie geschreven voor een nieuw schip en offertes opgevraagd bij zes werven, waarvan er drie een offerte hebben uitgebracht'.* Helaas heeft Rederij Doeksen hiervoor geen toestemming gekregen van de concessieverlener.

Reactie TSM: wij respecteren uiteraard het standpunt van de concessieverlener, maar delen uw teleurstelling wat dit betreft. Nu duidelijk is dat wij snelboot ms Koegelwieck niet mogen vervangen, zullen wij vanzelfsprekend blijven zorgen voor adequaat onderhoud en in het schip blijven investeren wat nodig is om de continuïteit van onze sneldienstregeling te waarborgen. Daarnaast laten wij onze snelboten sinds 1 juli 2024 op een schonere brandstof (HVO7 + additief) varen om de schadelijke emissies te beperken.

Ook zou de terminal in Harlingen uitgebreid worden ten behoeve van de logistieke verbetering voor de passagiers. Deze plannen kunnen voorlopig niet voortgezet worden.

Reactie TSM: dit is een misverstand; er zijn geen plannen om de terminal in Harlingen uit te breiden. Wij gaan er echter wel vanuit dat er in de volgende concessieperiode weer geïnvesteerd zal (moeten) worden in de terminalgebouwen.

Aantal afvaarten

In het Vervoerplan 2025 is er sprake van inkrimping van het aantal afvaarten van de sneldienst. De combinatie van minder structurele afvaarten van de sneldienst naar Vlieland en van vraaggestuurd varen van 3 naar 2 dagdelen levert mogelijk een grote verschuiving van passagiers op. Het is niet op

voorhand duidelijk hoe deze verschuivingen gaan uitwerken.

Het is goed dat er in de middag een vaste sneldienst is (dus niet vraaggestuurd) in de zomerdienstregeling (30-3 t/m 26-10) op vrijdag en zondag (V-H en H-V).

Vanuit bedrijfseconomisch perspectief hebben we begrip voor de keuze van Rederij Doeksen om het aantal afvaarten te verminderen, maar anderzijds maken wij ons als consumentenorganisaties zorgen over de gevolgen voor de passagiers. In totaal worden er door de Rederij in het Vervoerplan 492 afvaarten (enkele reizen) geschrapt (dus Terschelling en Vlieland). Daarvan zijn 203 afvaarten van de interinsulaire sneldienst. Voor Vlielanders zijn dit ook wezenlijke afvaarten om (via Terschelling) van en naar Harlingen te reizen.

Sneldiensttoeslag

Het berekenen van een sneldiensttoeslag bij het vraaggestuurd varen wordt per 1 juli 2024 door Rederij Doeksen afgeschaft. Dit punt is al meerdere malen bij de zienswijzen over het Vervoerplan aangekaart door de consumentenorganisaties. We vinden het dan ook fijn en terecht dat Rederij Doeksen hier gehoor aan heeft gegeven.

Reactie TSM: ter verduidelijking; de sneldiensttoeslag verdwijnt (zoals besproken) alleen als wij door omstandigheden (bijvoorbeeld door een technisch defect) een afvaart van de veerdienst moeten vervangen door een afvaart van de sneldienst en er geen andere afvaart van de veerdienst is als redelijk alternatief.

Per pagina

RvA|KP Vlieland en CWW willen graag de volgende inhoudelijke punten adviseren aan de hand van het concept Vervoerplan 2025.

Pag. 12 Dienstregeling
Van 3 dagdelen naar 2 dagdelen voor vraaggestuurd varen. Het 1e dagdeel bestaat uit de boten vertrekkend tot en met 13 uur, het 2e dagdeel over alle boten daarna.
Het ochtenddeel omvat 2 boten van Vlieland naar Harlingen en 1 van Harlingen naar Vlieland. Die onbalans betekent dat er 's ochtends minder vaak een extra boot vanaf Vlieland zal varen. Want als de boot van 11.50 uur vol is, komt er geen extra sneldienst omdat de boot van 06.50 uur nooit voor 90% vol zal worden. Mensen worden dan in wezen gedwongen om naar de middag (16.50u-boot) te uit te wijken, want de boot van 06.50 uur is voor gasten eigenlijk niet realistisch. Dat legt extra druk op die ene afvaart naar de wal in het middag- avonddeel. Het betekent voor een groep mensen (met name de huisjes- en hotelgasten) rondhangen op Vlieland tussen 10.00 en 16.50 uur.

Middag/avond dagdeel
2 boten van Harlingen naar Vlieland en 1 boot naar de wal. Die onbalans betekent dat er 's middags minder vaak een extra boot vanaf Harlingen vaart. De boot van 14.10 uur boot is vol, maar er komt geen sneldienst, want de boot van 19.10 uur is nog niet vol. Daardoor zullen veel mensen later op het eiland aankomen dan gewenst, met complicaties rondom inkopen doen tot gevolg (misschien is er een avond-opening van de supermarkten nodig?). Een gevolg kan ook zijn dan mensen afzien van hun boeking.
Aan het einde van een druk weekend zal de ene middagboot naar de wal snel vol zijn en vragen om een extra sneldienst. Omdat een extra sneldienst de ene kant op ook een terug afvaart de andere kant op vergt, vragen wij ons af hoe dit uit gaat werken.
Omdat Vlieland en Terschelling meestal dezelfde drukke momenten hebben verwachten wij dat er geen voordeel te behalen valt met driehoeksafvaarten in plaats van dedicated sneldienst retour afvaarten op Vlieland.

Reactie TSM: wij kunnen uw redenering volgen, maar voegen daar wel graag aan toe dat er iedere vrijdag en iedere zondag tijdens de zomerdienstregeling nog steeds afvaarten van de sneldienst zullen zijn (ook als dat op basis van de verwachte vervoersvraag in feite niet nodig is). Het aantal personen dat niet kan reizen op een voor hen acceptabel tijdstip is daardoor naar onze verwachting zo gering,

dat extra afvaarten van de sneldienst niet te rechtvaardigen zijn vanuit financiële- en duurzaamheidsoverwegingen.

Pag. 21 Tarieven
Rederij Doeksen heeft besloten om het onderscheid tussen zomertarieven en wintertarieven volgend jaar op te heffen, de zomertarieven zijn voortaan het hele jaar geldig. Wij willen Rederij Doeksen verzoeken om het gehele jaar een aantrekkelijk dagtarief aan te bieden op de dinsdag, woensdag en donderdag, bijvoorbeeld een enkele reis + 1 euro. Op deze dagen is er voldoende beschikbaarheid en we zien zeker mogelijkheden om het dagtoerisme hiermee een boost te geven.

Reactie TSM: uit de zienswijzen die wij hebben ontvangen blijkt dat verschillende partijen graag zien dat onze tarieven niet meer stijgen dan strikt noodzakelijk. Daarom hebben wij besloten af te zien van ons voorstel omtrent de tariefdifferentiatie. Wij hebben ons Vervoerplan op dit punt aangepast.

Wij houden wel vast aan ons voornemen om de tariefstructuur van de sneldienst simpeler te maken voor onze passagiers. Vanaf volgend jaar geldt voor de sneldienst in de zomer niet langer het wintertarief van de veerboot als basistarief, maar het hogere zomertarief van de veerboot. Veruit de meeste passagiers die in het hoogseizoen omboeken van de veerdienst naar de sneldienst of andersom, worden door deze wijziging niet langer geconfronteerd met kleine prijsverschillen die lastig uit te leggen zijn. Om te zorgen dat deze wijziging omzetneutraal verloopt, verlagen wij de huidige verhoging van 3,4% voor personen op de populaire afvaarten in het hoogseizoen naar 2,7%.

Verder bieden wij al jaren een voordelig dagretour aan dat jaarrond voor iedere dag geboekt kan worden. Dit dagretour is 10,5% goedkoper dan een normaal retourticket als passagiers één keer voor de sneldienst en één keer voor de veerdienst kiezen en zelfs 22% goedkoper als zij twee keer met de sneldienst reizen. Daarnaast bieden wij verschillende aantrekkelijke dag arrangementen aan in samenwerking met eilander ondernemers. Buiten de vakantieperiodes om komt een hoge korting voor dagretours op doordeweekse dagen vooral terecht bij passagiers die zakelijk reizen, dat vinden wij onwenselijk. Wij onderschrijven dat er mogelijkheden zijn om extra reizigers aan te trekken door acties op doordeweekse dagen. Ook volgend jaar zullen wij daarom actiematig inzetten op voordelige dag arrangementen voor deze dagen. Onze ervaring dit jaar heeft geleerd dat dergelijke acties daadwerkelijk voor extra bezoekers zorgen.

Pag. 23 Vraaggestuurd varen
Er worden extra afvaarten ingezet als er sprake is van een bezetting van 90%. Om betere spreiding te bewerkstelligen adviseren RvA/KP en CWW Vlieland om dit percentage in een éérder stadium te verlagen naar 75% bij de veerboot.

Reactie TSM: deze wens zou resulteren in extra afvaarten en dat staat haaks op ons voornemen om komend jaar juist iets minder afvaarten in te zetten. Daarnaast is het niet nodig omdat er voor iedere passagier altijd een zitplaats is, ook als een afvaart helemaal is volgeboekt.

Natuurlijk is een (nagenoeg) volgeboekte afvaart minder comfortabel dan een afvaart die (bijvoorbeeld) halfvol is geboekt, dat geldt voor alle vervoersdiensten. Maar het hanteren van een bezettingsgrens van 75% voor de inzet van extra afvaarten is wat ons betreft onbespreekbaar, omdat het zou leiden tot onnodige schadelijke emissies en uiteindelijk ook tot hogere tarieven.

Het beter spreiden van passagiers over de weekdagen en over de afvaarten van de dag is om verschillende redenen de moeite waard om na te streven, waaronder het comfort aan boord. Het voorstel dat wij hebben gedaan met betrekking tot het uitbreiden van de tariefdifferentiatie zou daar aan bijgedragen hebben, maar helaas bleek er onvoldoende draagvlak voor te zijn. Spreiding kan ook en met name gerealiseerd worden door accommodaties die flexibel omgaan met de dagen en tijden waarop hun gasten kunnen in- en uitchecken.

Mocht de bezetting van de extra snelboot dan uiteindelijk toch tegenvallen, dan kunnen de passagiers altijd nog omgeboekt worden naar de veerboot, bijvoorbeeld een dag van tevoren. Bij de sneldienst is 90% een acceptabel percentage.

Reactie TSM: het last-minute omboeken van passagiers naar een andere afvaart is (in verband met operationele redenen) zeer onwenselijk voor ons als veerdienst, maar vooral voor onze passagiers. Wij proberen dit juist zoveel mogelijk te voorkomen om klachten te voorkomen.

Dit komt ook overeen met onze long-term melding dat een veerboot bij meer dan 600 mensen oncomfortabel wordt. Als er bij 600 een extra boot wordt ingezet hebben mensen een alternatief. Er zullen nog genoeg mensen zijn die gewoon toch boeken voor een 600+ plaats omdat die boot hun beter uitkomt.

Reactie TSM: wij zijn bekend met deze wens, maar kunnen hem helaas niet honoreren in verband met alle eerder in deze reactie genoemde redenen.

Gemeente Vlieland

Op 23 mei 2024 hebben wij het concept vervoerplan 2025 van de B.V. Terschellinger Stoomboot Maatschappij mogen ontvangen. Overeenkomstig uw verzoek reageren wij op de concept versie van het vervoerplan 2025.

Dienstregeling MS Vlieland

Voor 2025 zijn er ten aanzien van de dienstregeling van het MS Vlieland (de langzame boot) voor Vlieland geen wijzigingen doorgevoerd. Zoals u tijdens het decentraal overleg van 5 juni jongstleden al aangaf zijn de afvaarttijden nog onder voorbehoud omdat de dienstregeling van het openbaar vervoer, vanaf december 2024 uitgevoerd door Qbuzz, nog niet definitief is vastgesteld. Wij rekenen er echter op dat deze niet sterk zullen afwijken van de huidige tijden.

Reactie TSM: daar gaan wij ook vanuit en als dat niet het geval blijkt te zijn, zullen bekijken wat wij nog moeten en (op dat moment) nog kunnen doen om de aansluitingen zo optimaal mogelijk te laten zijn.

Interinsulaire dienstregeling

Ons college is van mening dat de verbinding tussen Vlieland en Terschelling (vice versa) nog altijd een welkome (extra) aanvulling is op de dienstregeling die valt onder de concessie. Zowel eilanders als gasten maken er in het zomerseizoen dankbaar gebruik van. Het is dan ook teleurstellend dat een grote wijzing in de dienstregeling voor 2025 de verbinding tussen de eilanden betreft. In uw voorstel zal het gaan om een afname van 95 afvaarten, een vermindering van rond de 35%.

Hoewel wij begrip kunnen opbrengen voor het feit dat u kritisch moet kijken naar afvaarten met een lage bezettingsgraad kunnen wij ons niet geheel vinden in uw verdere argumentatie. Allereerst is de watertaxi voor heel veel potentiële reizigers nauwelijks een goed en betaalbaar alternatief, zeker voor een vakantieganger die een dagje wil eilandhoppen. Een reiziger is voor een retour per watertaxi ongeveer € 20 duurder uit.

Daarnaast legt u een relatie tussen minder bouwactiviteiten in de zomermaanden en de bezetting op de boot. Daarbij gaat u echter voorbij aan het grotere aantal gasten in de zomer dat gebruik zou willen maken van de verbinding tussen de beide eilanden. Voor 2025 zoekt u de oplossing in het terugbrengen van de interinsulaire dienstregeling tot de periode van de zomervakantie Noord. Dit betekent dat er in de zomermaanden slechts vijf weken, op dinsdag, woensdag en donderdag, een verbinding zal zijn tussen de eilanden Vlieland en Terschelling.

Wellicht zou deze periode iets langer gemaakt kunnen worden door, bijvoorbeeld, de minder populaire donderdag niet meer in de dienstregeling op te nemen en deze te beperken tot de dinsdag en woensdag.

Reactie TSM: wij hebben begrip voor uw advies. Om die reden hebben wij besloten om de interinsulaire dienstregeling de gehele maanden juli en augustus in stand te houden in plaats van uitsluitend in de zomervakantie Noord. Wij hebben ons Vervoerplan en onze dienstregeling op dit punt aangepast.

Tariefindex

De concessieverlener heeft de maximale tariefruimte voor 2025 vastgesteld op 4,00%. U geeft in het concept vervoerplan aan de tarieven in 2025 met hetzelfde percentage te zullen verhogen. Dit ter

compensatie van de gestegen kosten. Sinds 20218 past u, om uiteenlopende redenen, steeds de maximaal toegestane prijsstijgingen toe waardoor de prijs voor een bootticket, zeker voor een passagier die zonder korting of speciale tarief kan reizen, erg hoog begint te worden.

Net als voorgaande jaren doet ons college ook dit keer een beroep op u om de komende jaren terughoudend te zijn bij de verhoging van de tarieven van de bootkaarten door niet bij voorbaat de maximaal toegestane prijsstijging te hanteren.

Reactie TSM: wij realiseren ons goed dat prijsverhogingen niet plezierig zijn voor onze passagiers. Helaas zijn ze wel nodig om een financieel gezonde bedrijfsvoering (en daarmee de continuïteit van onze dienstverlening) te kunnen blijven waarborgen. Door onze tarieven te indexeren én onze dienstregeling op een slimme manier enigszins te versoberen, proberen wij de effecten van de gestegen kosten en gedaalde passagiersaantallen op te vangen.

Tariefdifferentiatie
U geeft in het concept vervoerplan aan dat u voornemens bent om vanaf 2025 de tariefdifferentiatie, die u enkele jaren geleden heeft ingevoerd, het jaarrond te laten gelden. Daardoor vervalt volgend jaar het onderscheid tussen het basistarief in de winter en het basistarief in de zomer.

De tariefdifferentiatie biedt een kleine groep reizigers de mogelijkheid om op een tweetal momenten, de eerste afvaart vanaf het eiland en de laatste afvaart vanaf Harlingen, met een korting van 20% te reizen.

Tegenover deze korting voor een relatief kleine groep reizigers staat een prijsverhoging van 3,4% voor alle andere reizigers. Volgens uw voorstel vanaf 2025 het gehele jaar door. In theorie kan elke reiziger de afvaarten waarvoor de korting geldt boeken. Het zal echter duidelijk zijn dat het voor iemand die van een vakantie op één van de eilanden geniet nauwelijks een optie is om op de laatste vakantiedag de eerste boot te nemen (voor Vlieland 6.50 uur). Daarnaast is het voor de vele (zakelijke) reizigers die reizen vanaf Harlingen al helemaal geen optie om een andere afvaart te nemen.

Naast de prijsverhoging van 4% die u volgend jaar wil gaan toepassen zal er voor een hele grote groep reizigers het gehele jaar door een extra verhoging van 3,4% gaan gelden. Deze verhoging van 7,4 % is wat ons college betreft niet acceptabel en wij willen u dan ook in overweging geven deze te heroverwegen.

Reactie TSM: wij hebben begrip voor uw standpunt en hebben geconstateerd dat andere partijen uw mening delen. Daarom hebben wij besloten af te zien van ons voorstel omtrent de tariefdifferentiatie. Wij hebben ons Vervoerplan op dit punt aangepast.

Wij houden wel vast aan ons voornemen om de tariefstructuur van de sneldienst simpeler te maken voor onze passagiers. Vanaf volgend jaar geldt voor de sneldienst in de zomer niet langer het wintertarief van de veerboot als basistarief, maar het hogere zomertarief van de veerboot. Veruit de meeste passagiers die in het hoogseizoen omboeken van de veerdienst naar de sneldienst of andersom, worden door deze wijziging niet langer geconfronteerd met kleine prijsverschillen die lastig uit te leggen zijn. Om te zorgen dat deze wijziging omzetneutraal verloopt, verlagen wij de huidige verhoging van 3,4% voor personen op de populaire afvaarten in het hoogseizoen naar 2,7%.

Openbaar maken vervoerplan
Zoals te doen gebruikelijk wordt de gemeenteraad van Vlieland geïnformeerd over de door ons college ingediende zienswijze. Het bijzondere daarbij is echter dat de inhoud van het concept vervoerplan niet bij ze bekend is. Het vervoerplan wordt door ons niet eerder gedeeld nadat de concessieverlener heeft ingestemd met het concept en het daarmee definitief is geworden.

De praktijk is dat de gemeenteraad pas in een laat stadium (vaak pas in oktober) kennis kan nemen van het vervoerplan. Wij zouden graag zien dat we de leden van onze raad eerder kunnen informeren over het concept vervoerplan. Graag gaan wij met u in gesprek hoe wij dit kunnen realiseren.

Reactie TSM: uiteraard gaan wij hierover graag met u in gesprek, maar het is wat ons betreft akkoord dat u ons concept-Vervoerplan voortaan onder embargo met de leden van uw gemeenteraad deelt.

Tot slot
Tijdens het laatste overleg met de decentrale overheden heeft u aangegeven geen tijd en energie meer te willen steken in verder onderzoek naar het verbeteren van de logistiek rond bagagevervoer. Gelet op de recente ontwikkelingen en het niet doorgaan van voorgestelde pilots kan ons college begrip opbrengen voor uw standpunt.

Toch blijven wij als gezamenlijke Waddeneilanden, ook in het kader van de regiodeal, zoeken naar oplossingen om het bagagevervoer naar de eilanden voor de reizigers in de toekomst te verbeteren en/of te vereenvoudigen. Natuurlijk hopen wij dat ook Rederij Doeksen hierbij een rol in kan blijven spelen.

Reactie TSM: wij zien hier zelf ook meerwaarde in voor onze passagiers en haken graag weer aan als er nieuwe initiatieven ontstaan op dit gebied.

Naast de lokale overheden van Vlieland, Terschelling en Harlingen heeft u onder andere ook overleg met de Raden van Advies en klantenpanels op de eilanden. Via deze weg willen wij aangeven dat ons college veel waarde hecht aan hun inbreng.

Wij vertrouwen er tot slot op dat bij het opstellen van het definitieve vervoerplan 2025 rekening zal worden gehouden met de door ons college ingebrachte zienswijze.

Raad van advies / Klantenpanel Terschelling en Consumentenplatform Waddenveren West Terschelling

Met deze brief reageert het Klantenpanel en de Raad van Advies en Consumentenplatform Wadenveren West op het vervoerplan 2025 van TSM. De consumentenorganisaties op Terschelling werken zeer nauw samen en daar waar mogelijk met die van Vlieland en met de lokale overheid.

In het algemeen kunnen wij stellen dat wij geen op of aanmerkingen hebben over het Vervoerplan van 2025. Vragen die wij hierover hadden zijn afdoende behandeld in de voorafgaande vergaderingen over dit Vervoersplan.

Reactie TSM: het is plezierig om te lezen dat wij uw vragen tot tevredenheid hebben beantwoord in de recente vergaderingen.

Wel zouden wij ons willen aansluiten bij de opmerkingen die de Gemeente Terschelling gemaakt heeft over dit Vervoersplan.

Wij willen onze verontrusting uiten omtrent de investeringsstop voor de huidige concessienemer, welke van toepassing is tot de concessieverlening 2029. Het klantenpanel en de Raad van Advies maakt zich ernstig zorgen over de consequenties hiervan voor de veiligheid, het milieu en de dienstverlening.

De Koegelwieck is aan vervanging toe, Rederij Doeksen was hiervoor al met vergevorderde plannen bezig: 'De Koegelwieck is inmiddels op leeftijd en een nieuw schip zou een impuls geven aan de verduurzaming van de vloot en de kwaliteitsbeleving aan boord. We hebben in de afgelopen periode daarom een specificatie geschreven voor een nieuw schip en offertes opgevraagd bij zes werven, waarvan er drie een offerte hebben uitgebracht'. Helaas heeft Rederij Doeksen hiervoor geen toestemming gekregen van de concessieverlener.

Reactie TSM: wij respecteren uiteraard het standpunt van de concessieverlener, maar delen uw teleurstelling wat dit betreft. Nu duidelijk is dat wij snelboot ms Koegelwieck niet mogen vervangen, zullen wij vanzelfsprekend blijven zorgen voor adequaat onderhoud en in het schip blijven investeren wat nodig is om de continuïteit van onze sneldienstregeling te waarborgen. Daarnaast laten wij onze snelboten sinds 1 juli 2024 op een schonere brandstof (HVO7 + additief) varen om de schadelijke emissies te beperken.

Dit lijkt in tegenspraak met datgene wat de concessieverlener heeft gesteld dat in 2025 een investeringsstop geldt, wij leven nu in 2024! Blijkbaar is er sprake van veranderende spelregels, dit baart ons grote zorg voor de toekomst.

Reactie TSM: deze constatering berust waarschijnlijk op een misverstand. In de concessie is bepaald dat wij als concessiehouder uiterlijk vijf jaar voor het einde van de concessie melding mogen maken van de ingebruikname van een nieuw productiemiddel, tenzij de concessieverlener en de concessiehouder anders overeenkomen.

Door de noodlottige aanvaring in 2022 waar één van onze schepen bij betrokken was en het aansluitende onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, heeft het project aan onze kant meer dan een jaar vertraging opgelopen en waren wij niet meer in staat de reguliere termijn te halen.

Helaas heeft de concessieverlener ons laten weten dat zij het afwijken van de gestelde termijn (hetgeen in overleg dus wel mogelijk was geweest) als te risicovol beschouwt in het licht van de aanbesteding waarvoor de voorbereidingen al van start zijn gegaan.



REDERIJ DOEKSEN

Waddenpromenade 5