



B.V. Terschellinger Stoomboot Mij.

Vervoerplan 2026



Inleiding

Dit Vervoerplan 2026 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 2026 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.

Samenvatting van de belangrijkste wijzigingen

Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie (2025), die wij in dit Vervoerplan 2026 beschrijven.

Dienstregeling

Op de lijn Harlingen – Vlieland zal de hoofdveerdienst in 2026 vijf minuten eerder vertrekken dan op dit moment het geval is (om .05 in plaats van .10). Deze wijziging vindt (met instemming van het Klantenpanel en de Raad van Advies op Vlieland) plaats op verzoek van Qbuzz op Vlieland. Door de wijziging worden knelpunten in de aansluiting op de busdienstregeling op Vlieland opgelost. De aansluiting van de trein op de vertrekkende boot wordt door de wijziging iets krapper, maar blijft voldoende. Een bijkomend voordeel is dat er door de wijziging in Harlingen 's ochtends een ruimere marge ontstaat tussen de vertrektijd van de hoofdveerdienst naar Vlieland en de aankomsttijd van de hoofdveerdienst vanaf Terschelling. Hierdoor is de kans op kruisende verkeersstromen in de haven van Harlingen vanaf komend jaar nihil.

Op de lijn Terschelling – Harlingen zal de sneldienst vanaf het eiland in 2026 's middags vijf minuten eerder vertrekken dan op dit moment het geval is (16:25 uur in plaats van 16:30 uur). Door deze wijziging wordt de overstaptijd in Harlingen op de vertrekkende bus 71 naar de Kop van de Afsluitdijk beter.

Tarieven

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft (op medewerkersniveau) laten weten dat de maximale tariefruimte voor 2026 naar verwachting op 5,8% wordt vastgesteld. Definitieve besluitvorming van de concessieverlener volgt zoals gebruikelijk voor 1 juli aanstaande. Wij zullen (nadat wij daarvoor definitief toestemming hebben gekregen van de concessieverlener) onze tarieven met dat percentage verhogen, ter compensatie van onze gestegen kosten. Met name onze personeelskosten zijn wederom sterk gestegen, maar ook vrijwel alle overige kosten zijn weer hoger geworden door de aanhoudende inflatie.



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 2024, is met respectievelijk 2,1% en 0,9% gedaald ten opzichte van 2023. In 2024 hebben wij in totaal 204.841 toeristen naar Vlieland vervoerd en 446.324 toeristen naar Terschelling. Het aantal personenauto's van toeristen dat wij naar Terschelling hebben vervoerd, is in 2024 met 0,4% gestegen ten opzichte van 2023. In 2024 hebben wij in totaal 40.779 personenauto's van toeristen naar Terschelling vervoerd.

Ontwikkeling van het aantal vervoerde eilanders

Het aantal vervoerde eilanders op de lijn Terschelling is in 2024 met 4,3% gestegen ten opzichte van 2023. Op de lijn Vlieland daalde het aantal vervoerde eilanders met 3,6%. In 2024 hebben wij in totaal 81.674 eilanders van Terschelling naar Harlingen vervoerd en 22.892 eilanders van Vlieland naar Harlingen. Het aantal vervoerde personenauto's van inwoners van Terschelling is in 2024 met 3,7% gestegen ten opzichte van 2023. Het aantal vervoerde personenauto's van inwoners van Vlieland is in 2024 met 0,1% gedaald ten opzichte van 2023. In 2024 hebben wij in totaal 14.846 personenauto's van inwoners van Terschelling naar Harlingen vervoerd en 7.466 personenauto's van inwoners van Vlieland naar Harlingen.

Sneldienst versus veerdienst

In 2024 reisde 28,0% van het totale aantal passagiers met de sneldienst en 72,0% 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 2024 als volgt: 7,9% (2023: 7,8%) van de passagiers naar Vlieland en 36,7% (2023: 36,4%) van de passagiers naar Terschelling kozen voor de sneldienst.

Landelijke trend

Het NBTC heeft in februari van dit jaar de 'Forecast 2035' uitgebracht. Hierin worden prognoses gedeeld voor het verblijfstoerisme in heel Nederland, maar ook cijfers uitgesplitst per provincie en naar herkomstlanden van toeristen. In het document spreekt het NBTC de verwachting uit dat Nederland in 2035 naar verwachting 61 miljoen verblijfstoeristen telt. Dit zijn 12 miljoen meer toeristen dan in 2023 (+24%); een gemiddelde groei van 1 miljoen per jaar. Het aantal internationale toeristen groeit naar verwachting met circa 8 miljoen en het aantal binnenlandse toeristen met 4 miljoen. Naar verwachting komt 54 procent van het bezoek in 2035 uit eigen land en 46 procent uit het buitenland.

Het aantal toeristen uit eigen land stijgt naar verwachting met 13 procent, van 29 miljoen in 2023 naar 33 miljoen in 2035. Deze grote groei wordt toegeschreven aan de coronapandemie, waardoor het eigen land werd herontdekt. Ook de extreme weersomstandigheden in voor Nederlanders populaire vakantiebestemmingen zorgen ervoor dat er meer gekozen wordt voor een vakantie in eigen land.

Bezoek van Europese toeristen blijft voor meer dan de helft afkomstig uit Duitsland en België, al is de verwachting dat de groei vanuit Duitsland wat afzwakt vanwege de lagere economische groei in dat land. Opvallende herkomstlanden waar vandaan een sterke groei van het aantal aankomsten is

verwachten is zijn Spanje en Italië, met geprognosticeerde bezoekersaantallen van 1,6 miljoen en 1 miljoen in 2035. Voor de provincie Friesland wordt een groei van 10% verwacht, waarvan 9% binnenlandse toeristen en 15% buitenlandse toeristen zijn. Voor Friesland vormen Duitsland en België veruit de grootste herkomstlanden.

Als wordt ingezoomd op de ontwikkelingen voor dit jaar en volgend jaar, dan ziet het NBTC een verwachte lichte groei voor het toerisme in 2025 van 1%. Het aantal binnenlandse verblijfstoeristen komt hiermee op 30 miljoen. Deze groei wordt vooral veroorzaakt door de stijgende populariteit van bungalowparken. O.a. de hoge inflatie kan de verwachte groei nog wel wat drukken.

In de Vakantie Sentiment Monitor zien we dat er een vakantiebereidheid is van 88%, waarmee de hierboven beschreven beweging wordt onderschreven. Te drukke bestemmingen en bestemmingen waar regelmatig sprake is van extreem weer krijgen minder vaak de voorkeur. Mooi zonnig weer levert een boost op voor het binnenlandse toerisme en voor vakanties in onze buurlanden. Minder goede weersvoorspellingen hebben direct effect op de bezoekersaantallen. Daarnaast is betaalbaarheid een belangrijke factor bij de keuze voor een vakantiebestemming. Dit is een aandachtspunt voor Nederlandse vakantiebestemmingen.

Concluderend kan worden gesteld dat de vooruitzichten in de basis positief zijn, maar dat de prijs (perceptie) en slechte weersomstandigheden en -voorspellingen een remmend effect op het toerisme naar Vlieland en Terschelling kunnen hebben.

(Bron: NBTC Forecast 2025 Verwachting verblijfstoerisme in Nederland 2025, NBTC Forecast 2035 Verwachting van verblijfstoerisme in Nederland en Vakantie Sentiment Monitor januari 2025)

Prognose marktontwikkeling

In de periode tussen 2003 en 2024 is het jaarlijkse aantal vervoerde toeristen naar Vlieland in totaal met 28,2% (45.057 personen) gestegen en naar Terschelling in totaal met 20,3% (75.333 personen) gestegen. Het jaarlijkse aantal vervoerde eilanders in dezelfde periode is op de lijn naar Vlieland gestegen met 19,6% (3.758 personen) en op de lijn naar Terschelling met 23,4% (15.485 personen).

Gemiddeld was de stijging van het aantal toeristen in de genoemde periode naar Vlieland 1,3% per jaar en naar Terschelling was de stijging gemiddeld 0,9% per jaar. Voor wat betreft het aantal overzettingen van eilanders was de stijging voor Vlieland gemiddeld 0,9% per jaar en voor Terschelling was de stijging gemiddeld 1,1% 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	Jaar	Terschelling	Vlieland
2011	0,4%	0,8%	2024	-0,1%	-2,3%
2012	-14,1%	1,8%	2025	0% tot 1%	0% tot 1%
2013	4,9%	3,7%	2026	0% tot 1%	0% tot 1%
2014	12,7%	4,7%	2027	0% tot 1%	0% tot 1%
2015	4,0%	1,0%	2028	0% tot 1%	0% tot 1%
2016	2,5%	6,0%	2029	0% tot 1%	0% tot 1%
2017	1,4%	2,6%	2030	0% tot 1%	0% tot 1%
2018	1,3%	1,8%			
2019	0,9%	-2,5%			
2020	-24,2%	-18,6%			
2021	25,7%	20,0%			
		1,6%			
2023	-2,4%	-1,5%			

De percentages voor 2024 t/m 2030 zijn schattingen/verwachtingen van onze directie en ons management.



Vervoersaanbod

Onze dienstregeling voor 2026 bevat ongeveer evenveel afvaarten als het aantal afvaarten dat wij in 2025 naar verwachting daadwerkelijk zullen uitvoeren. Voor de jaren na 2026 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 min of meer 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 de hoofdstukken II en III in één hoofdstuk samengevoegd.

Wij onderscheiden de volgende aspecten voor wat betreft onze dienstverlening:

- Vloot
- Dienstregeling
- Personeel en organisatie
- Klantenservice
- Marketing en communicatie
- Quality, Health, Safety & Environment
- ICT
- Horeca
- Bagagevervoer

Vloot

Anno 2026 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.

Dienstregeling

In de paragrafen 2.1 tot en met 2.5 worden de dienstregelingen en de bezettingen van de schepen en zetten daarnaast vraag gesteld aan de lezer. In de paragrafen 2.6 tot en met 2.9 worden de bezettingcijfers van het lopende en het voorgaande jaar neergezet en worden de vormen

De gemeente Terschelling kampt met problemen in de gemeentelijke haven op het eiland. De kades en damwanden zijn aan het einde van hun levensduur en moeten vervangen worden. De aanrijroute naar het veerhaventerrein op Terschelling (de Willem Barentszkade) maakt ook onderdeel uit van het probleemgebied. De noodzakelijke werkzaamheden laten naar verwachting nog een tijdje op zich wachten. Het is niet mogelijk om de aanrijroute tot die tijd begaanbaar te houden. Dit heeft tot veel problemen geleid. Het afgelopen jaar nauwelijks tot geen effect heeft op onze dienstverlening.

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 2026 en 2027 blijft de AOW leeftijd 67 jaar. In 2028 stijgt de AOW leeftijd naar 67 jaar en 3 maanden. In 2026 bereiken twee van onze medewerkers (inclusief horecamedewerkers van ons zusterbedrijf TSM Horeca B.V.) de AOW-gerechtigde leeftijd. In 2027 zijn dat er vijf en in 2028 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.

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 (zie ook het kopje 'AOW en pensioen' hierboven) en waarborgen op verschillende manieren dat de arbeidsomstandigheden in ons bedrijf kwalitatief goed blijven.

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 externe 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.

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. Ons contactcenter heeft vaste openingstijden. 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 werken samen met diverse samenwerkingsverbanden met (eilanden) ondernemers om de beeldvorming en Vlieland voor toeristen nog aantrekkelijker te maken.

bezoekersaantallen verder te verhogen. Hiertoe onderhoudt onze manager marketing & communicatie intensieve contacten met besturen van organisaties die zich bezighouden met de toeristische promotie van beide eilanden. Onze afdeling marketing en communicatie ontwikkelt zelf ook eigen acties en de medewerkers optimaliseren van deze afdeling optimaliseren onze communicatie met passagiers, media en andere stakeholders continu.

Wij stellen ons marketingplan voor 2026 vast in het laatste kwartaal van 2025. Dit plan zal voortborduren op de activiteiten die wij voor 2025 hebben gepland, waarvan wij hieronder (ter illustratie) de belangrijkste beschrijven.

Samenwerking met eilander organisaties

Op Vlieland heeft de VVV het initiatief genomen om van november een wandelmaand te maken, waar wij met veel plezier een bijdrage aan leveren.

De campagne rondom het Dark Sky Park Terschelling heeft eind 2024 maar liefst drie verschillende marketingprijzen toegekend gekregen. Deze prijzen laten zien hoe bijzonder deze campagne is en we zijn er trots op hieraan te hebben bijgedragen met budget, communicatiemiddelen en expertise.

De campagne 'Zen op Terschelling' is gericht op gezinnen met jonge kinderen en kan dit jaar geboekt worden in periodes tussen de meivakantie en de zomervakantie. Ook voor deze campagne wordt samengewerkt met vele partners op het eiland.

Samenwerking met organisaties en toeristische bedrijven van de vaste wal

Wij zoeken ook actief samenwerkingen op met grote organisaties en relevante toeristische bedrijven aan de vaste wal. In het eerste kwartaal van 2025 zijn er al mooie samenwerkingen gerealiseerd. Na het succes van 2024, zetten wij de samenwerking met Poiesz supermarkten bijvoorbeeld voort in 2025. Deze actie is gericht op ons fietsdagarrangement en inmiddels al van start gegaan. Daarnaast zijn er onder andere samenwerkingen gerealiseerd met een Friese gemeente, de NS Spoordeelwinkel, Weekendjeweg.nl en Traveldeal.nl.

Samenwerking met andere vervoerders

Nadat Qbuzz eind december vorig jaar de Friese busconcessie heeft overgenomen van Arriva, zijn er gesprekken met Qbuzz geweest om een samenwerking te realiseren. Eind maart had Qbuzz het commerciële team compleet en hebben wij voorstellen over een voortzetting van de verkoop van buskaartjes via onze website gedaan. De verwachting is dat deze service deze zomer weer operationeel is. De samenwerking met Arriva voor wat betreft de verkoop van combinatietickets 'boot + trein' blijft zoals deze al jaren is.

Sociale media

Sociale media zijn belangrijk voor ons, om onze passagiers en volgers te informeren én te inspireren. Naast het feit dat wij alle voor reizigers belangrijke informatie verspreiden via sociale media, dragen we met onze kanalen bij aan de promotie van de eilanden en eilander evenementen. Onze belangrijkste kanalen laten nog steeds een groei in het aantal volgers zien en ook de interactie met deze groep is goed.

Acties voor het fietsdagarrangement

Het fietsdagarrangement is voor ons een belangrijk arrangement om extra te promoten voor dagen die normaal gesproken relatief rustig zijn. Deze dagjes weg zijn vooral populair in vakantieperiodes en in lange weekenden rondom feestdagen zoals Hemelvaart en Pinksteren. Gedurende het jaar zetten we diverse campagnes in ter promotie van ons fietsdagarrangement, zowel online als offline.

Quality, Health, Safety & Environment (QHSE)

ISM en ISO 9001:2015

Onze schepen zijn gecertificeerd volgens de ISM-code (International Safety Management) en wij zijn als bedrijf gecertificeerd met ISO 9001:2015. Alle belangrijke functies en processen zijn vastgelegd in een management systeem. Periodiek wordt gecontroleerd of het systeem voldoet aan de eisen van de certificaten.

van onze organisatie door interne en externe auditors getoetst. De externe audits worden uitgevoerd door Lloyd's Register.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO)

Wij verzorgen een publieke dienst in een kwetsbaar natuurgebied. Daarom vinden wij het heel belangrijk om op een maatschappelijk verantwoorde manier te ondernemen. Op www.rederij-doeksen.nl/mvo hebben wij onze MVO beleidsverklaring gepubliceerd. Op deze pagina van onze website publiceren wij ook ieder jaar een MVO jaarverslag. In dit jaarverslag beschrijven wij hetgeen wij in het voorgaande kalenderjaar hebben bereikt op het gebied van MVO.

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. Onze vervoerkundige jaaroverzichten van de afgelopen jaren vindt u op www.rederij-doeksen.nl/jaaroverzicht.

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 verhuren 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 de overeenkomst met TSM Horeca B.V.

Bagagevervoer

Wij verzoeken passagiers om hun bagage in de bagagewagens (veerdienst) of bagagerekken (snel dienst) 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 zijn naar de salon geen vluchtwegen blokkeren.



- 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 2026 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 veerbotsen 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 2026 is er constructief overleg gevoerd met de concessiehouders van de trein- en busverbindingen van en naar Harlingen (Arriva en Qbuzz). Zij hebben aangegeven dat hun dienstregelingen in 2025 niet wijzigen ten opzichte van de huidige situatie (mei 2025). Onze dienstregeling voor volgend jaar gaat daarom uit van de huidige aankomst- en vertrektijden van de treinen en de bussen.

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.

De laatste afvaart die hierbij is dat de chauffeurs en conducteurs van de veerbotsen.

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 2026

Tijdens het opstellen van de dienstregeling van 2026 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 autobruggeten niet gebruikt kan worden door een storing of onderhoud en leidt tot minder drukte in de terminal en op het haven terrein in Harlingen.

De volgende prioritering is gehanteerd voor wat betreft de OV-aansluitingen:

- 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.

Wijzigingen in de dienstregeling:

Op de lijn Harlingen – Vlieland zal de hoofdveerdienst in 2026 vijf minuten eerder vertrekken dan op dit moment het geval is (om .05 in plaats van .10). Deze wijziging vindt (met instemming van het Klantenpanel en de Raad van Advies op Vlieland) plaats op verzoek van Qbuzz op Vlieland. Door de wijziging worden knelpunten in de aansluiting op de busdienstregeling op Vlieland opgelost. De aansluiting van de trein op de vertrekkende boot wordt door de wijziging iets krappert, maar blijft voldoende. Een bijkomend voordeel is dat er door de wijziging in Harlingen 's ochtends een ruimere marge ontstaat tussen de vertrektijd van de hoofdveerdienst naar Vlieland en de aankomsttijd van de hoofdveerdienst vanaf Terschelling. Hierdoor is de kans op kruisende verkeersstromen in de haven van Harlingen vanaf komend jaar nihil.

Op de lijn Terschelling – Harlingen zal de sneldienst vanaf het eiland in 2026 's middags vijf minuten eerder vertrekken dan op dit moment het geval is (16:25 uur in plaats van 16:30 uur). Door deze wijziging wordt de overstaptijd in Harlingen op de vertrekkende bus 71 naar de Kop van de Afsluitdijk beter.

Overzichten dienstregeling:

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
	Veer	Veer	Snel	Snel	Veer
Ma	9:05	14:05			19:05
Di	9:05	14:05			19:05
Wo	9:05	14:05			19:05
Do	9:05	14:05			19:05
Vr	9:05	14:05	14:35		19:05
Za	9:05	14:05			19:05
Zo	9:05	14:05		18:00	19:05

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

Aankomst Ha	Vertrek Ha	Trein Ha-Lwrdrn	Bus (1) 99 H'veen/Sneek	Bus 71/350 Kop Afsluitdijk
8:25 (v)		8:41	8:45	9:22
	9:05 (v)	8:48	8:43	8:03
13:25 (v)		13:41	13:45	14:22
	14:05 (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
	19:05 (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	16:25	17:35
Di	7:05	7:20	9:25		12:30	16:25	17:35
Wo	7:05	7:20	9:25		12:30	16:25	17:35
Do	7:05	7:20	9:25		12:30	16:25	17:35
Vr	7:05	7:20	9:25	11:35	12:30	16:25	17:35
Za	7:05	7:20	9:25	11:35	12:30	16:25	17:35
Zo	7:05	7:20	9:25		12:30	16:25	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-Lwrdrn	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
17:15 (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

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft (op medewerkersniveau) laten weten dat de maximale tariefruimte voor 2026 naar verwachting op 5,8% wordt vastgesteld. Definitieve besluitvorming van de concessieverlener volgt zoals gebruikelijk voor 1 juli aanstaande. Wij zullen (nadat wij daarvoor definitief toestemming hebben gekregen van de concessieverlener) onze tarieven met dat percentage verhogen, ter compensatie van onze gestegen kosten. Met name onze personeelskosten zijn wederom sterk gestegen, maar ook vrijwel alle overige kosten zijn weer hoger geworden door de aanhoudende inflatie.

Overzicht tarievenindex

<u>Tariefjaar</u>	<u>Toegestane index Min. I en W</u>	<u>Tariefindex TSM</u>
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%
2026	5,80%	5,80%

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.

Voorbeelden tarieven

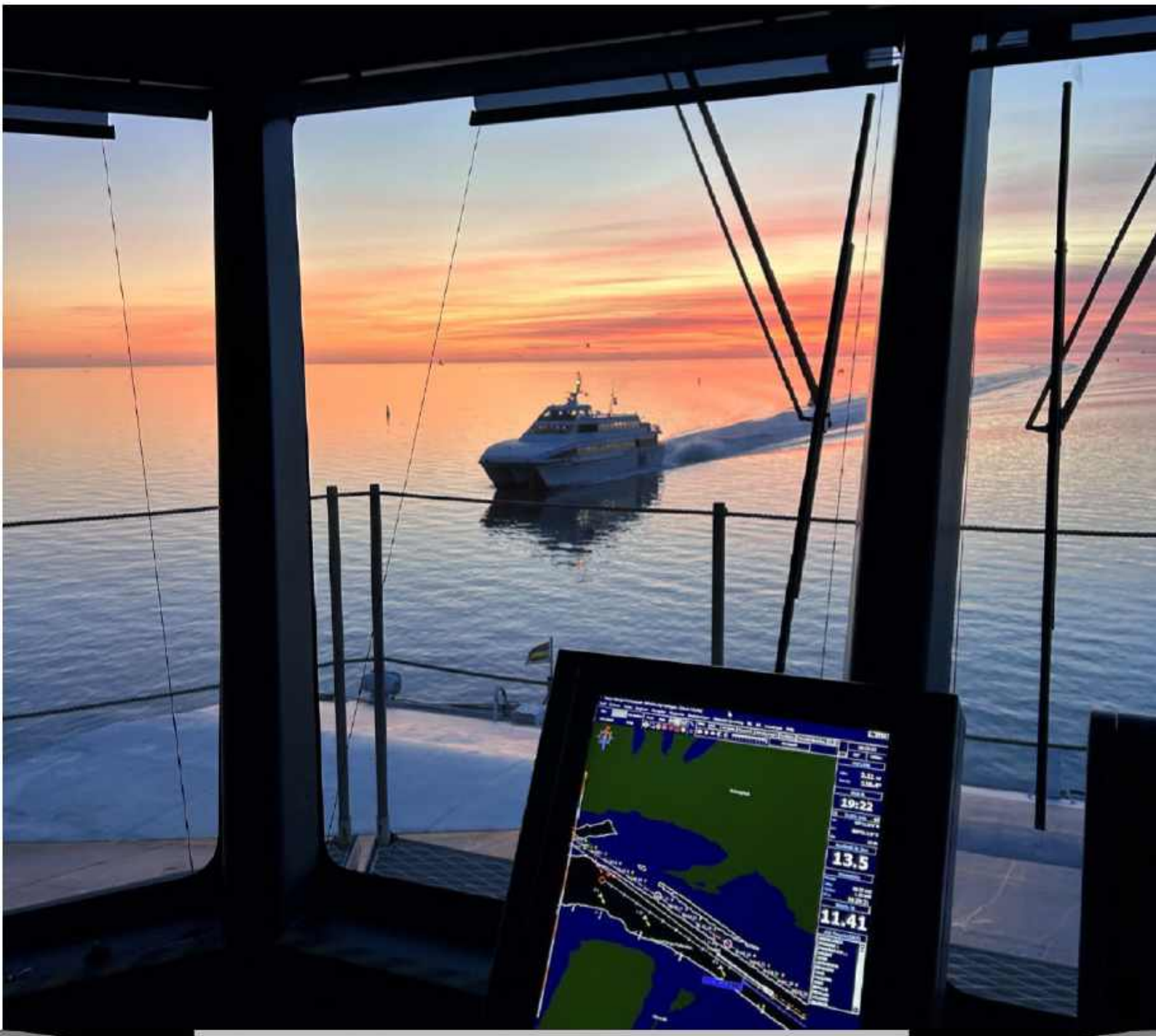
Hieronder treft u een overzicht van het effect van de tariefindex. In verband met de leesbaarheid, beschrijven wij alleen de retour-tarieven (in €) van de belangrijkste tariefsoorten (inclusief 9% BTW) tijdens de winterdienstregeling.

Tarieven winterdienstregeling

<u>Tariefsoort</u>	<u>Tarief 2025</u>	<u>Index (5,80%)</u>	<u>Tarief 2026</u>
Volw. veer regulier	33,70	1,96	35,66
Volw. snel regulier	51,50	3,00	54,50
Volw. veer frequent	11,26*	0,66	11,92*
Volw. snel frequent	24,46*	1,42	25,88*
Auto <6 m regulier	193,68	11,24	204,92
Auto 5-6 m frequent	105,02	6,10	111,12
Fiets regulier	18,56	1,08	19,64

automatische incasso.

NB: tijdens de zomerdienstregeling zijn de eerste afvaart vanaf het eiland en de laatste afvaart naar het eiland toe al vele jaren 20,00% goedkoper en de andere afvaarten 2,70% (passagiers) en 5,00% (voertuigen) duurder.



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 of dagdelen spelen wij op de extra vervoersvraag in door het inzetten van extra vervoerscapaciteit. Afhankelijk van de vervoersvraag (personen en/of voertuigen) nemen wij reeds voor het nieuwe boekingsjaar begint extra afvaarten van de veerdienst en/of de sneldienst op in onze dienstregeling.

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 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.

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 2026.

Ms Willem Barentsz

Omschrijving	Data in 2026	Duur	Opmerkingen
Groot onderhoud	5-1 t/m 17-4	75 werkdagen	Plaatsen extra accupakketten en boegschroeven Regulier groot onderhoud
Klein onderhoud	Nog te plannen 'losse' dagen	9 werkdagen	Regulier klein onderhoud

Ms Noord-Nederland

Omschrijving	Data in 2026	Duur	Opmerkingen
Groot onderhoud	6-1 t/m 28-1	16 werkdagen	Regulier groot onderhoud
Klein onderhoud	Nog te plannen 'losse' dagen	9 werkdagen	Regulier klein onderhoud

Ms Tiger

Omschrijving	Data in 2026	Duur	Opmerkingen
Groot onderhoud	6-1 t/m 28-1	16 werkdagen	Regulier groot onderhoud
Klein onderhoud	Nog te plannen 'losse' dagen	10 werkdagen	Regulier klein onderhoud

Ms Willem de Vlamingh

Omschrijving	Data in 2026	Duur	Opmerkingen
Groot onderhoud	2-3 t/m 20-3	15 werkdagen	Regulier groot onderhoud
Klein onderhoud	Nog te plannen 'losse' dagen	9 werkdagen	Regulier klein onderhoud

Ms Vlieland

Omschrijving	Data in 2026	Duur	Opmerkingen
Groot onderhoud	14-9 t/m 8-10	24 werkdagen	Regulier groot onderhoud
Klein onderhoud	5-2 t/m 10-2	4 werkdagen	Regulier klein onderhoud

Ms Koegelwiek

Omschrijving	Data in 2026	Duur	Opmerkingen
Groot onderhoud	3-11 t/m 25-11	16 werkdagen	Regulier groot onderhoud
Klein onderhoud	Nog te plannen 'losse' dagen	10 werkdagen	Regulier klein onderhoud

Ms Friesland

Omschrijving	Data in 2026	Duur	Opmerkingen
Groot onderhoud	3-11 t/m 27-11	18 werkdagen	Regulier groot onderhoud
Klein onderhoud	4-5 t/m 7-5	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 2026 gaat het ms Willem Barentsz langer dan gebruikelijk naar de werf voor een belangrijke upgrade. Wij laten onder andere een groter accupakket en een extra boegschroef installeren, waardoor het schip nog duurzamer en betrouwbaarder wordt dan nu reeds het geval is. In 2025 zijn dezelfde werkzaamheden uitgevoerd op ms Willem de Vlamingh.

Ms Vlieland gaat in 2026 in dezelfde periode naar de werf als in 2025. Wij hebben opnieuw voor deze periode gekozen omdat de werfbeurt van de Vlieland anders strak achter de werfbeurt van de Friesland aan zou komen. Vertraging bij één van de twee zou dan gevolgen kunnen hebben voor de capaciteit die wij kunnen bieden in de kerstvakantie. Door de keuze die wij nu maken is de impact van een werfbeurt die onverhoopt uitloopt kleiner.

Van 2 tot en met 20 maart 2026 zijn zowel ms Willem Barentsz als ms Willem de Vlamingh in onderhoud, maar wij zorgen ervoor dat ms Willem de Vlamingh 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. Deze projecten zijn niet aan de orde in

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 piekdrukke 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 buitendeck 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 het reserveringssysteem
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 wa-	156	692	565
ms Willem Barentsz (v)	573 binnen + 36 in serre (wind- en wa-	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

- Er zijn geen noemenswaardige kwantitatieve gevolgen voor de reizigers.

Kwalitatieve gevolgen voor de reiziger

- De aansluiting van de hoofdveerdienst op de lijn Vlieland op de Vlielandse busdienstregeling wordt beter, doordat de hoofdveerdienst 5 minuten eerder uit Harlingen vertrekt.
- De aansluiting van de sneldienst vanaf Terschelling op bus 71 naar Kop Afsluitdijk wordt beter, doordat de sneldienst in de middag 5 minuten eerder van het eiland vertrekt (16:25 uur in plaats van 16:30 uur).



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.

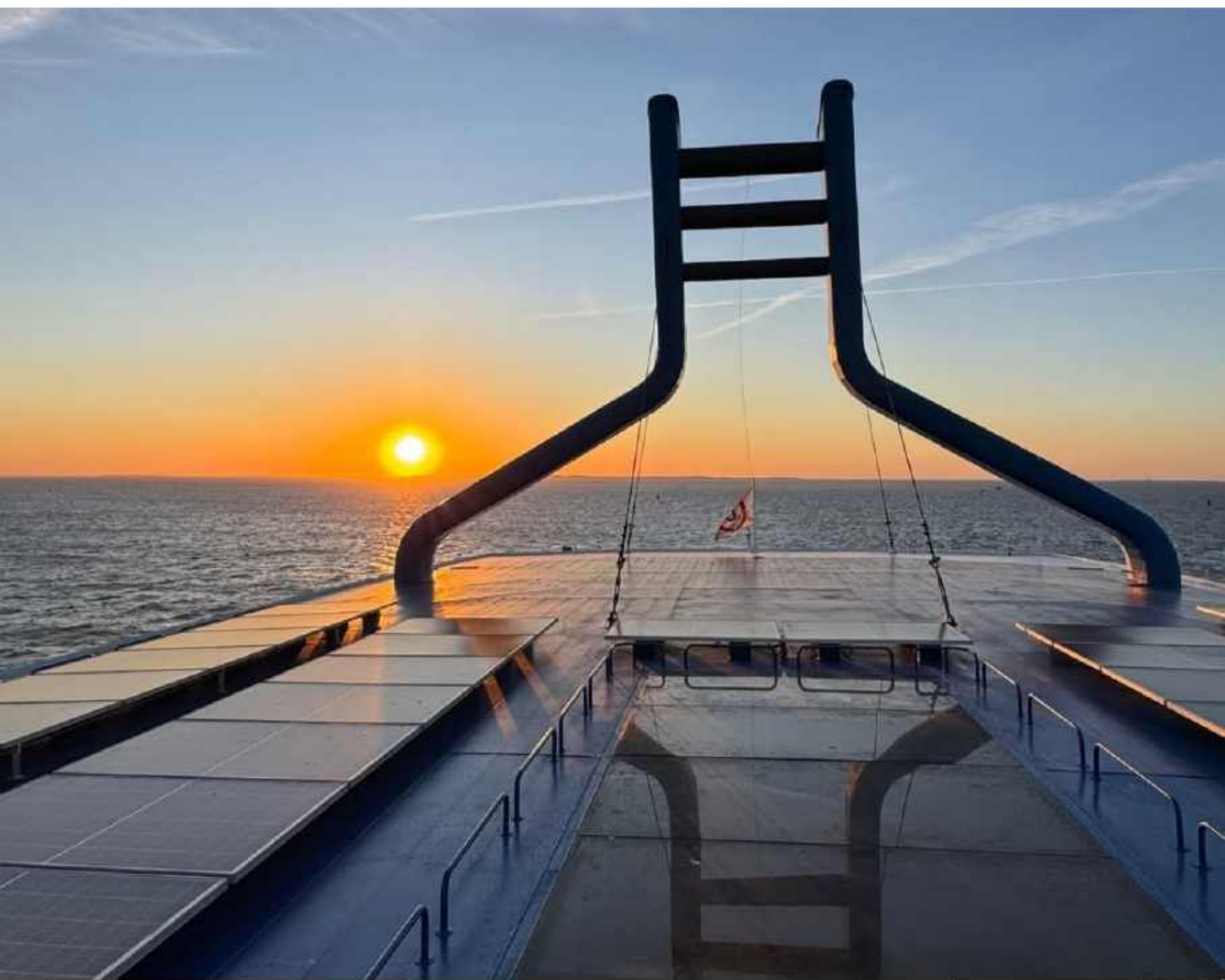
Kwalitatieve gevolgen voor de vervoersvraag

- Er zijn geen kwalitatieve gevolgen voor de vervoersvraag te benoemen.



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).



Zienswijzen

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

Raad van Advies / Klantenpanel Vlieland

Het vervoersplan van 2026 bouwt voort op het vervoersplan van 2025. In dat vervoersplan zijn een aantal nieuwe werkwijzen geïntroduceerd bij de Rederij waarvan nu nog meer duidelijk wordt wat de impact daarvan is. Ook in onze zienswijze iz. het vervoersplan voor 2025 hebben we hier reeds op gewezen.

Vraaggestuurd varen

Bij grote drukte wordt er vraaggestuurd extra gevaren. Belangrijk is met name onder welke voorwaarden er een extra schip wordt ingezet.

Tot 2025

Tot 2025 ging de Rederij uit van 3 dagdelen (overeenkomend met de 3 afvaarten van de veerboot): als in een dagdeel meer dan 90%* van de boekbare plaatsen is gevuld komt er een extra afvaart in dat.

* We geven overigens al jaren aan dat dit percentage wat ons betreft veel te hoog ligt: bij meer dan 75% van de boekbare plaatsen bezet wordt de boot onaangenaam vol.

M.i.v. 2025 (& 2026)

In het vervoersplan van 2025 gaat de Rederij uit van slechts 2 dagdelen waarbij de knip om 13:00 uur ligt. Met de 3 afvaarten naar en van Vlieland levert dat een asymmetrische situatie op:

- in dagdeel 1 (tot 13u) gaan er 2 boten van Vlieland naar de wal (7u en 12u) en maar 1 boot van de wal naar Vlieland (9u).
- in dagdeel 2 (na 13u) gaan er juist 2 boten van de wal naar Vlieland (14u en 19u) en maar 1 boot van Vlieland naar de wal (17u).

Als in een dagdeel meer dan 90% van de boekbare plaatsen gevuld is komt er in dat dagdeel een extra afvaart bij.

Deze asymmetrie levert een probleem als er 2 afvaarten zijn in een dagdeel. De niet-populaire afvaart in het dagdeel is namelijk geen alternatief (want veel te vroeg of te laat) voor de populaire volle afvaart, dus de 90% in het dagdeel wordt nooit bereikt.

Binnen het meest populaire reistijdvak (11-16u) is er 1 boot van het eiland naar de wal (12u) en 1 boot van de wal naar het eiland (14u). Als die ene boot volloopt gaat men dus niet snel naar de andere boot in hetzelfde dagdeel, maar naar een boot in het andere dagdeel.

Want als je naar Vlieland wil en de 14u boot is vol (=dagdeel 2), dan is 19u wel heel laat om aan te komen, zeker met (kleine) kinderen (+huisje in het donker zoeken en geen boodschappen). Dus de drukte verplaatst zich naar de 9u boot in dagdeel 1.

Dit probleem doet zich voor op aankomstdagen: begin weekend en begin vakantie.

Andersom, als je van Vlieland weg wil en de 12u boot is vol (=dagdeel 1) dan is 7u wel erg vroeg om te vertrekken. Dus de drukte verplaatst zich naar de 17u boot in dagdeel 2 (maar je moet om 10u al uit het huisje of hotel, dus uren omhangen).

Dit probleem doet zich vooral voor op vertrekdagen: eind weekend en eind vakantie. (bij mooi weer loopt in de weekenden de 17u boot eerst vol en daarna pas de 12u boot)

Het gevolg is dat de 90% zelden wordt bereikt en er *niet, nauwelijks* of veel *te laat* een extra afvaart wordt ingezet en dat heel veel mensen op een onaangenaam volle boot zitten.

Gevolg van het (te) laat inzetten van een extra boot is dat dit extra schip vervolgens vaak nauwelijks bezetting heeft (en dus halfleeg vaart).

Mensen krijgen weliswaar een mail dat er extra boot is, maar omboeken is een drempel of het tijdstip van de extra boot is niet gunstig genoeg.

Terschelling treedt dit probleem veel minder snel op omdat er veel meer (snel)boten op de

en.

Oplossingsrichtingen

Belangrijkste is dat de extra boot *eerder moet worden aangeboden* zodat de andere boot niet zo extreem vol wordt. Maar onder welke voorwaarden?

- algemene regel: Als er meer boten in een dagdeel zijn, moet het bezettingspercentage waarop een extra schip wordt ingezet substantieel lager zijn (de andere niet-populaire boot is n.l. geen alternatief)
 - op aankomstdagen: als de 14u-boot meer x % vol is, moet er een extra boot komen (voor 16u)
 - op vertrekdagen: als de 12u-boot meer dan x % vol is, moet er een extra boot komen (voor 16u)
 - Een oplossingsrichting door gebruik te maken van (extra) driehoeksafvaarten is ook het onderzoeken waard.

Wellicht moeten de regels voor Vlieland anders worden dan voor Terschelling, want de dienstregeling is onvergelykbaar. De asymmetrische situatie doet zich op Terschelling niet voor.

Reactie TSM: door zowel gepland als ongepland vraaggestuurd extra afvaarten in te zetten bovenop onze minimale dienstregeling, bieden wij voldoende capaciteit om de vervoersvraag te verwerken en voorkomen we tegelijkertijd onnodige schadelijke emissies en onredelijk hoge kosten. Uw punt heeft betrekking op de inzet van extra afvaarten op momenten dat de vervoersvraag voor personen hoger is dan wij voorzagen op het moment dat wij de dienstregeling publiceerden. Voor deze onvoorziene vervoersvraag hanteren wij de volgende systematiek:

Wij zetten extra afvaarten in voor personen als er in een bepaald dagdeel sprake is van een bezetting van 90%. We onderscheiden daarbij 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.

Het vraagstuk dat u beschrijft, spitst zich toe op drie momenten:

- Het eerste dagdeel op de route Harlingen – Vlieland, waarin er in de minimale dienstregeling uitsluitend één afvaart is om 9:05 uur.

Op basis van onze historische bezettingscijfers verwachten wij dat het jaarlijks slechts circa drie keer zal voorkomen dat een klein deel van de toeristen (eilanders kunnen altijd mee met de veerboot) zich genoodzaakt ziet om te kiezen voor de afvaart om 14:05 uur.

- Het eerste dagdeel op de route Vlieland – Harlingen, waarin één van de twee afvaarten van de minimale dienstregeling 's ochtends om 06:50 uur vertrekt.

De andere afvaart in de minimale dienstregeling op deze route in dit dagdeel vertrekt om 11:50 uur en dat is een populair tijdstip. Op basis van onze historische bezettingscijfers verwachten wij echter dat het jaarlijks slechts circa zeven keer zal voorkomen dat een klein deel van de toeristen (eilanders kunnen altijd mee met de veerboot) zich genoodzaakt ziet om te kiezen voor de afvaart om 6:50 uur of voor de afvaart om 16:50 uur in het andere dagdeel.

- Het tweede dagdeel op de route Harlingen – Vlieland, waarin één van de twee afvaarten van de minimale dienstregeling 's avonds om 19:05 vertrekt.

De andere afvaart in de minimale dienstregeling op deze route in dit dagdeel vertrekt om 14:05 uur en dat is een populair tijdstip. Op basis van onze historische bezettingscijfers verwachten wij echter dat het jaarlijks slechts circa vier keer zal voorkomen dat een klein deel van de toeristen (eilanders kunnen altijd mee met de veerboot) zich genoodzaakt ziet om te kiezen voor de afvaart in het andere dagdeel om 09:05 uur of voor de afvaart om 19:05 uur.

Conclusie van de uiteenzetting hierboven, is dat er weinig momenten zijn waarop een klein deel van de toeristen (eilanders kunnen altijd mee met de veerboot) moet uitwijken naar een andere afvaart.

aantrekkelijk tijdstip.

In onze ogen rechtvaardigt dit relatief geringe aantal momenten en het geringe aantal toeristen dat hierdoor geraakt wordt, niet per se een wijziging van het beleid. De extra kosten en schadelijke emissies die hiermee gepaard gaan, staan in onze ogen niet in verhouding tot de omvang van de problematiek.

Uw wens betreft in de basis een kwaliteitsvraagstuk: de extra afvaarten die hieruit voortvloeien zorgen voor meer vrije zitplaatsen aan boord en meer keuzevrijheid voor de reizigers wat de afvaarttijden betreft, terwijl de passagiersaantallen op de lijn Vlieland de laatste jaren dalen.

Desondanks willen wij wel gezamenlijk onderzoeken of er een betere methodiek is die voor zowel u als ons acceptabel is. Wij stellen voor om tijdens ons reguliere overleg in november vast te stellen waar eventuele knelpunten dit jaar zaten en eventuele oplossingsrichtingen te verkennen. Op dat moment is het definitieve Programma van Eisen voor de volgende concessieperiode namelijk ook bekend. Mogelijk kan er aansluiting gezocht worden bij de voorschriften die daar in staan inzake momenten waarop er sprake is van een onvoorziene extra vervoersvraag.

Raad van Advies / Klantenpanel Terschelling

Hierbij ons advies met betrekking tot het vervoersplan 2026. In de vergadering met de RvA&KP van 4 juni jl. zijn de volgende punten reeds besproken.

Het klein onderhoud van de Friesland staat gepland van maandag 4 tot donderdag 7 mei. Dit vinden wij erg ongelukkig gekozen. De 4e is een erg drukke dag, dit kan voor sommige scholen ook nog de extra mei vakantie week zijn. De Rederij gaat er nu vanuit dat 18-25 april + 25 april tot 2 mei de meivakantie weken zijn maar de scholen mogen zelf bepalen waar ze de "extra" week invullen. Met 4 en 5 mei als (wellicht) vrije dag is het heel goed mogelijk dat er scholen zijn die van 25 april tot 9 mei hun herfstvakantie hebben.

Dit jaar was een veel gehoorde klacht van logiesverstrekkers (campinghouders) dat er te weinig "goede" overtochten beschikbaar waren voor mensen die wilden kamperen.

Reactie TSM: wij gaan wat onze dienstregeling betreft uit van de schoolvakantieplanning die gepubliceerd is op de website van de Rijksoverheid. Rondom de meivakantie die voor het hele land geldt, zetten wij veel extra capaciteit in. Sommige scholen zullen de extra week vóór de standaardweek inplannen en sommige scholen doen dit daarna. In beide omliggende weken hebben wij daarom ook extra capaciteit ingezet, maar minder dan in de week die voor het hele land geldt.

Wij hebben de capaciteit die wij aanbieden in de periode tussen 16 april en 10 mei extra gecontroleerd en concluderen dat deze voldoende zou moeten zijn. Mochten onze verwachtingen onverhoopt onjuist blijken te zijn, dan hebben wij nog ruim voldoende mogelijkheden om vraaggestuurd extra capaciteit in te zetten. Dit geldt ook voor de dagen dat ms Friesland voor onderhoud uit de dienst gaat, waarbij aangetekend moet worden dat dit schip op 4 mei nog wel één extra afvaart verzorgt én dat 5 mei volgend jaar niet voor het hele land een vrije dag is.

Op 21 februari 2026 heeft regio Noord vakantie, op 14 februari 2026 Midden en Zuid. Beide keren zijn er extra boten op de vrijdag om 13.05 uur. Waarom niet ook op zaterdag? Het is een "school" vakantie, kinderen moeten de vrijdag voor de vakantie nog naar school.

Als je mensen de 14e naar Terschelling brengt, gaan ze veelal de 21e retour. Breng je ze de 21e naar Terschelling dan gaat men op de 28e weer terug naar huis. Waarom staan er voor de 28 e geen extra afvaarten? Deze staat er op 1 maart dan wel weer. Waarom deze keuze?

Reactie TSM: wij hebben de dienstregeling voor 2026 gebaseerd op de bezettingscijfers van 2025 (t/m april) en 2024 (mei t/m december). Daarnaast hebben wij o.a. rekening gehouden met de vakantieperiodes en de verwachte ontwikkeling van de vervoersvraag. Wij zien geen aanleiding om te veronderstellen dat de 'wisseldagen' in 2026 ineens anders zullen zijn dan in de afgelopen jaren.

Reactie RvA&KP: wij hebben de capaciteit die wij aanbieden in de periode tussen 12 februari en 2 maart extra

gecontroleerd en concluderen dat deze ruim voldoende is. Mochten onze verwachtingen onverhoopt onjuist blijken te zijn, dan zetten wij vraaggestuurd extra afvaarten in. Hier zijn nog ruim voldoende mogelijkheden voor in de betreffende periode.

Tijdens de Fjoertoer worden er ruim 5000 deelnemers verwacht. Vrijdag 27/3 wordt er slechts 1 extra Willem en 4 sneldiensten ingezet. Zaterdag 28/3 worden er geen extra boten ingezet. Zondag 29/3 1 extra Willem en 4 sneldiensten. Maandag 30/3 1 extra Willem. Voor ruim 5000 extra mensen lijkt ons bovenstaand vaarschema te krap. Op 27,28, 29 maart begint ook de Duitse Paasvakantie. Houdt hier rekening mee in het dienst rooster. De Duitse gasten komen vaak met auto's. Zij komen vaak op vrijdag of zaterdag aan. Liever nu al extra afvaarten voor langzame boten. Als we tot 80% bezetting moeten wachten (van ook de avondboot) is dit voor de accommodatieverschaffer een slechte zaak, menig gast gaat ons eiland daarom voorbij.

Reactie TSM: wij hebben de dienstregeling voor 2026 gebaseerd op de bezettingscijfers van 2025 (t/m april) en 2024 (mei t/m december). Daarnaast hebben wij o.a. rekening gehouden met de vakantieperiodes en de verwachte ontwikkeling van de vervoersvraag. Het effect van de Duitse Paasvakantie op de bezetting van onze schepen is altijd zeer gering geweest. Wij houden daarom geen rekening met deze vakantie tijdens het opstellen van onze dienstregeling.

Wij hebben de capaciteit die wij aanbieden in de periode tussen 26 maart en 31 maart extra gecontroleerd en concluderen dat deze ruim voldoende is. Mochten onze verwachtingen onverhoopt onjuist blijken te zijn, dan zetten wij vraaggestuurd extra afvaarten in. Hier zijn nog ruim voldoende mogelijkheden voor in de betreffende periode.

Ons valt op dat de Friesland (met veel ruimere capaciteit) tot de mei vakantie als hoofdboot vaart. Vanaf 21 april, juist wanneer het seizoen écht begint, gaan er opeens 3 Willems varen en komt er in het weekend 2 x een Friesland bij. Waarom in de drukte verminderen in capaciteit? In de Herfstvakantie zie je dit ook weer terugkomen.

Kunt u uitleggen waarom de Friesland hoofdboot is op bijna alle dagen, maar niet tijdens de schoolvakanties?

Reactie TSM: de hoofddienstregeling op de lijn Terschelling wordt afwisselend verzorgd door ms Friesland, ms Willem de Vlamingh en ms Willem Barentsz. Door het wisselen op de juiste momenten te plannen is er op alle dagen voldoende capaciteit beschikbaar (gelet op de verwachte vervoersvraag) terwijl er tegelijkertijd geprofiteerd wordt van de lagere emissies van ms Willem Barentsz en ms Willem de Vlamingh en de hogere kwaliteit die passagiers op deze nieuwere schepen ervaren.

Tijdens sommige schoolvakanties verzorgen ms Willem Barentsz en ms Willem de Vlamingh afwisselend de hoofddienstregeling, terwijl deze rol tijdens andere schoolvakanties (zoals bijvoorbeeld de gehele zomervakantie) door ms Friesland wordt ingevuld.

De Eilander herfstvakantie is dit jaar van 18/10 t/m 2/11 2026, volgend jaar is de extra week voor de landelijke week, van 3 tot 18 oktober. Afgelopen jaar moesten eilanders soms wel 4 dagen voor de vakantie hun auto al overzetten. Dat kan niet de bedoeling zijn. Graag hier rekening mee houden in de dienstregeling! De eerste 2 weken van oktober valt ook samen met de Duitse herfstvakantie.

Reactie TSM: wij hebben de dienstregeling voor 2026 gebaseerd op de bezettingscijfers van 2025 (t/m april) en 2024 (mei t/m december). Daarnaast hebben wij o.a. rekening gehouden met de vakantieperiodes en de verwachte ontwikkeling van de vervoersvraag. Het effect van de Duitse herfstvakantie op de bezetting van onze schepen is altijd zeer gering geweest. Wij houden daarom geen rekening met deze vakantie tijdens het opstellen van onze dienstregeling

Wij hebben de capaciteit die wij aanbieden rondom de herfstvakantie extra gecontroleerd en concluderen dat deze ruim voldoende is. Mochten onze verwachtingen onverhoopt onjuist blijken te zijn, dan zetten wij vraaggestuurd extra afvaarten in. Hier zijn nog ruim voldoende mogelijkheden voor in de betreffende periode.

Berenloop. Ook hier varen opeens de Willems. Vrijdags staan er wel 2 extra Frieslands, zaterdag dan er niet maar dan 1 extra Willem (dus 4 Willems) in de dienstregeling. De Willems geven veel capaciteit op vrijdag en zaterdag extra snelboot en op zondag. Berenloop dag is zaterdag en zondag.

hier de vraag: waarom de Willems met minder capaciteit of waarom dan geen 2 extra Frieslands? Ook dit evenement geeft wel meer dan 8000 extra bezoekers. Het lijkt zo krapjes. En wachten tot 80% bezetting is hier heel vervelend.

Reactie TSM: de hoofddienstregeling op de lijn Terschelling wordt afwisselend verzorgd door ms Friesland, ms Willem de Vlamingh en ms Willem Barentsz. Door het wisselen op de juiste momenten te plannen is er op alle dagen voldoende capaciteit beschikbaar (gelet op de verwachte vervoersvraag) terwijl er tegelijkertijd geprofiteerd wordt van de lagere emissies van ms Willem Barentsz en ms Willem de Vlamingh en de hogere kwaliteit die passagiers op deze nieuwere schepen ervaren.

Wij hebben de capaciteit die wij aanbieden rondom de Berenloop extra gecontroleerd en concluderen dat deze voldoende is. Mochten onze verwachtingen onverhoopt onjuist blijken te zijn, dan zetten wij vraaggestuurd extra afvaarten in. Hier zijn nog mogelijkheden voor in de betreffende periode, ook op de zondag waarop de Berenloop plaatsvindt.

Tenslotte de Kerstvakantie. De kerstdagen vallen op vrijdag en zaterdag. Oud en nieuw op donderdag en vrijdag. Met Kerst staan er extra boten op vrijdag en zaterdag. Waarom extra boten op 2e kerstdag? Waarom deze weken geen Friesland als hoofdboot? Wij hebben accommodaties benaderd en naar hun wisseldagen gevraagd. De grotere verhuurders zoals de Landal Parken en Terschelling Recreatie geven aan dat gasten op 2e Kerstdag wel naar huis mogen gaan maar dat er 2e kerstdag geen aankomsten zijn. Zaterdag 26/12 is dus geen wisseldag. Wij zijn van mening dat extra boten op 2e kerstdag geen zin heeft en deze beter naar de zondag verschoven kunnen worden. De verhuur weken zullen voornamelijk van zondag tot zondag zijn. Dus 20 tot 27 december en 27 december tot 3 januari of voor de mensen die wel 2 weken komen tot 2 januari.

Reactie TSM: wij hebben de dienstregeling voor 2026 gebaseerd op de bezettingscijfers van 2025 (t/m april) en 2024 (mei t/m december). Daarnaast hebben wij o.a. rekening gehouden met de vakantieperiodes en de verwachte ontwikkeling van de vervoersvraag. Wat de kerstvakantie betreft kijken wij bovendien altijd naar de bezettingscijfers van het jaar waarin de feestdagen op dezelfde weekdays vielen, omdat dit impact heeft op de vervoersvraag.

U geeft aan dat u verwacht dat de 'wisseldagen' tijdens de kerstvakantie van 2026-2027 op andere dagen zullen zijn dan de dagen waarmee wij rekening hebben gehouden tijdens het opstellen van de dienstregeling. Wij zijn u erkentelijk voor het meedenken en hebben onze dienstregeling in de betreffende periode aangepast.

Voor rest kunnen wij instemmen met het vervoersplan van 2026.

Consumentenplatform Waddenveren West

Met deze brief reageert het CWV op het Vervoerplan 2026 van TSM.

Algemeen

U geeft aan dat het aantal wijziging dat u voorziet in het Vervoerplan 2026 beperkt is. Aan de vloot verandert er niets, behalve dat er een verduurzamingsslag heeft plaatsgevonden. In de dienstregeling zijn twee wijzigingen voorzien:

- De veerdienst naar Vlieland vertrekt in 2026 vijf minuten eerder uit Harlingen en komt dan ook eerder aan op Vlieland. Daardoor is de ronde die de aansluitende busdienst maakt op Vlieland beter te halen. Door deze aanpassing wordt de treinaansluiting in Harlingen-Haven iets knapper. Dit was 22 min en wordt straks 17 minuten.
- De sneldienst vanaf Terschelling van 16.30 vertrekt in 2026 vijf minuten eerder, dus om 16.25 uur, waardoor de overstap op bus 71 richting kop Afsluitdijk haalbaar is. Door deze wijziging wordt de treinaansluiting iets ruimer.

Het CWV is positief over deze twee aanpassingen in de dienstregeling.

Reactie TSM: hartelijk dank voor dit compliment.

Indexering

U hebt het voornemen om de tarieven met 5,8% (de maximale index op basis van de concessievoorschriften) te indexeren. In het overleg van CWW en TSM van 15 april hebt u dit toegelicht. Het CWW staat kritisch tegenover een verhoging van de reizigerstarieven boven de consumentenprijsindex, maar heeft begrip voor uw motivatie.

Reactie TSM: hartelijk dank voor uw begrip.

Toegankelijkheid

In aanvulling op de faciliteiten die u al aanbiedt voor mindervaliden (zoals beschreven op de website van rederij Doeksen) vraagt het CWW u of het in overleg mogelijk is om ook assistentieverlening te bieden op aansluitend openbaar vervoer.

Reactie TSM: op www.rederij-doeksen.nl/mindervaliden vindt u alle services die wij bieden aan mindervaliden. Deze services gelden ook voor passagiers die gebruik maken van het aansluitende openbaar vervoer. Wij begeleiden mindervaliden uitsluitend op onze schepen, in onze terminals en op de veerhaventerreinen die wij gebruiken. Wij zien helaas geen mogelijkheden om mindervaliden ook assistentie te bieden op de openbare wegen tussen de trein- en busstations en onze terminals.

Indien tijdens de werfbeurten van de reguliere boten andere boten worden ingezet, adviseert het CWW u rekening te houden met de toegankelijkheid van deze schepen. Een werfbeurt van de reguliere schepen zou niet mogen leiden tot een beperking van de reismogelijkheden voor mindervaliden.

Reactie TSM: daar houden wij reeds rekening mee. De werfbeurten van onze schepen leiden niet tot beperkingen van de reismogelijkheden voor mindervaliden.

Voor het regelen van een overtocht voor een begeleider (op grond van de begeleiderskaart) moet je nog steeds naar het loket om de kosten voor de begeleider terug te krijgen, terwijl juist voor deze doelgroep dit prima online zou kunnen, zeker voor mensen die een persoonlijk account hebben bij de rederij. Het CWW vraagt u om dit proces gebruiksvriendelijker te maken.

Reactie TSM: een bezoek aan ons loket blijft helaas onvermijdelijk, omdat wij (in verband met het voorkomen van oneigenlijk gebruik van de regeling) moeten kunnen vaststellen dat begeleiders op de betreffende afvaart daadwerkelijk een mindervalide begeleiden. Dit moet bij het loket omdat personen ook zonder tussenkomst van een medewerker kunnen inchecken via de toegangscontrolepoortjes.

Vlieland

Het vervoerplan van 2026 bouwt voort op het vervoerplan van 2025, met daarin een aantal nieuwe werkwijzen bij de Rederij, waarvan de impact nu nog meer duidelijk wordt. Ook in onze zienswijze op het vervoerplan voor 2025 hebben we hierop gewezen.

Vraaggestuurd varen

Bij grote drukte wordt er vraaggestuurd extra gevaren. Belangrijk is met name onder welke voorwaarden er een extra schip wordt ingezet. Tot 2025 ging de Rederij uit van 3 dagdelen (overeenkomend met de 3 afvaarten van de veerboot). Wanneer in een dagdeel meer dan 90%* van de boekbare plaatsen is gevuld komt er een extra afvaart.

* We geven overigens al jaren aan dat dit percentage wat ons betreft veel te hoog ligt: bij meer dan 75% van de boekbare plaatsen bezet wordt de boot onaangenaam vol.

Met ingang van 2025 en doorlopend in het vervoerplan 2026 gaat de Rederij uit van slechts 2 dagdelen, tot 13 uur en vanaf 13 uur. Met de 3 afvaarten naar en van Vlieland levert dat een asymmetrische situatie op:

In dagdeel 1 (tot 13 uur) gaan er 2 boten van Vlieland naar de wal (om 7 uur en om 12 uur) en maar 1 boot van de wal naar Vlieland (om 9 uur).

In dagdeel 2 (na 13 uur) gaan er juist 2 boten van de wal naar Vlieland (om 14 uur en om 19 uur) en maar 1 boot van Vlieland naar de wal om 17 uur).

* Het percentage meer dan 90% van de boekbare plaatsen gevuld, wat hierboven is genoemd, is te hoog.

De asymmetrie geeft een probleem als er 2 afvaarten zijn.

populaire afvaart in dat dagdeel is namelijk geen alternatief (want veel te vroeg of te laat) voor de populaire volle afvaart, dus de 90% in het dagdeel wordt nooit bereikt.

Binnen het meest populaire reistijdvak (11-16uur) is er 1 boot van het eiland naar de wal (om 12 uur) en 1 boot van de wal naar het eiland (om 14 uur). Als die ene boot volloopt gaat men dus niet snel naar de andere boot in hetzelfde dagdeel, maar naar een boot in het andere dagdeel. Want als je naar Vlieland wilt en de boot van 14 uur is vol (=dagdeel 2), dan is 19 uur wel heel laat om aan te komen, zeker met (kleine) kinderen (en een huisje in het donker zoeken en geen boodschappen kunnen doen). Dus de drukte verplaatst zich naar de 9 uur boot in dagdeel 1. Dit probleem doet zich voor op aankomstdagen, begin weekend en begin vakantie.

Andersom, als je van Vlieland wilt vertrekken en de boot van 12 uur is vol (=dagdeel 1) dan is een vertrek om 7 uur wel erg vroeg. Dus de drukte verplaatst zich naar de afvaart van 17 uur in dagdeel 2. Gasten moeten echter al om 10 uur uit hun vakantiehuisje of hotel, en moeten de tijd tot het vertrek van hun boot maar zien te overbruggen. Dit probleem doet zich vooral voor op vertrekdagen, eind weekend en eind vakantie (bij mooi weer loopt in de weekenden de boot van 17 uur eerst vol en daarna pas de boot van 12 uur).

Het gevolg is dat de 90% zelden wordt bereikt en er *niet, nauwelijks of veel te laat* een extra afvaart wordt ingezet en dat heel veel mensen op een onaangenaam volle boot zitten.

Door het (te) laat inzetten van een extra boot heeft dit extra schip vervolgens vaak nauwelijks bezetting en vaart dus halfleeg. Mensen krijgen weliswaar een mail dat er extra boot is, maar het omboeken is een drempel, of het tijdstip van de extra boot is niet gunstig genoeg.

Op Terschelling treedt dit probleem veel minder snel op omdat er veel meer (snel)boten op de route Terschelling - Harlingen varen.

Oplossingsrichtingen

Het belangrijkste is dat de extra boot *eerder moet worden aangeboden*, zodat de andere boot niet zo extreem vol wordt. Maar onder welke voorwaarden?

Algemene regel: Als er meer boten in een dagdeel zijn, moet het bezettingspercentage waarop een extra schip wordt ingezet substantieel lager zijn (de andere niet-populaire boot is namelijk geen alternatief).

Op aankomstdagen: Als de 14uur-boot meer x % vol is, moet er een extra boot komen (voor 16 uur).

Op vertrekdagen: Als de 12uur-boot meer dan x % vol is, moet er een extra boot komen (voor 16 uur).

Een oplossingsrichting door gebruik te maken van (extra) driehoeksafvaarten is ook het onderzoeken waard.

Wellicht moeten de regels voor Vlieland anders worden dan voor Terschelling, omdat de dienstregeling niet vergelijkbaar zijn. De asymmetrische situatie doet zich op Terschelling niet voor.

Reactie TSM: door zowel gepland als ongepland vraaggestuurd extra afvaarten in te zetten bovenop onze minimale dienstregeling, bieden wij voldoende capaciteit om de vervoersvraag te verwerken en voorkomen we tegelijkertijd onnodige schadelijke emissies en onredelijk hoge kosten. Uw punt heeft betrekking op de inzet van extra afvaarten op momenten dat de vervoersvraag voor personen hoger is dan wij voorzagen op het moment dat wij de dienstregeling publiceerden. Voor deze onvoorziene vervoersvraag hanteren wij de volgende systematiek:

Wij zetten extra afvaarten in voor personen als er in een bepaald dagdeel sprake is van een bezetting van 90%. We onderscheiden daarbij 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.

Het vraagstuk dat u beschrijft spitst zich toe op drie momenten:

- Het eerste dagdeel op de route Harlingen - Vlieland, waarin er in de minimale dienstregeling uitsluitend één afvaart is om 9:05 uur.

Op basis van onze historische bezettingcijfers verwachten wij dat het jaarlijks slechts circa 7 keer zal worden overschreden van de toeristen (eilanders kunnen altijd)

genoodzaakt ziet om te kiezen voor de afvaart om 14:05 uur.

- *Het eerste dagdeel op de route Vlieland – Harlingen, waarin één van de twee afvaarten van de minimale dienstregeling 's ochtends om 06:50 uur vertrekt.*

De andere afvaart in de minimale dienstregeling op deze route in dit dagdeel vertrekt om 11:50 uur en dat is een populair tijdstip. Op basis van onze historische bezettingscijfers verwachten wij echter dat het jaarlijks slechts circa 7 keer zal voorkomen dat een klein deel van de toeristen (eilanders kunnen altijd mee met de veerboot) zich genoodzaakt ziet om te kiezen voor de afvaart om 6:50 uur of voor de afvaart om 16:50 uur in het andere dagdeel.

- *Het tweede dagdeel op de route Harlingen – Vlieland, waarin één van de twee afvaarten van de minimale dienstregeling 's avonds om 19:05 vertrekt.*

De andere afvaart in de minimale dienstregeling op deze route in dit dagdeel vertrekt om 14:05 uur en dat is een populair tijdstip. Op basis van onze historische bezettingscijfers verwachten wij echter dat het jaarlijks slechts circa 4 keer zal voorkomen dat een klein deel van de toeristen (eilanders kunnen altijd mee met de veerboot) zich genoodzaakt ziet om te kiezen voor de afvaart in het andere dagdeel om 09:05 uur of voor de afvaart om 19:05 uur.

De conclusie van de uiteenzetting hierboven, is dat er weinig momenten zijn waarop een klein deel van de toeristen (eilanders kunnen altijd mee met de veerboot) moet uitwijken naar een mogelijk minder aantrekkelijk tijdstip.

In onze ogen rechtvaardigt dit relatief geringe aantal momenten en het geringe aantal toeristen dat hierdoor geraakt wordt, niet perse een wijziging van het beleid. De extra kosten en schadelijke emissies die hiermee gepaard gaan, staan in onze ogen niet in verhouding tot de omvang van de problematiek.

Uw wens betreft in de basis een kwaliteitsvraagstuk: de extra afvaarten die hieruit voortvloeien zorgen voor meer vrije zitplaatsen aan boord en meer keuzevrijheid voor de reizigers wat de afvaarttijden betreft, terwijl de passagiersaantallen op de lijn Vlieland de laatste jaren dalen.

Desondanks willen wij wel gezamenlijk onderzoeken of er een betere methodiek is die voor zowel u als ons acceptabel is. Wij stellen voor om tijdens ons reguliere overleg in november vast te stellen waar eventuele knelpunten dit jaar zaten en eventuele oplossingsrichtingen te verkennen. Op dat moment is het definitieve Programma van Eisen voor de volgende concessieperiode namelijk ook bekend. Mogelijk kan er aansluiting gezocht worden bij de voorschriften die daar in staan inzake momenten waarop er sprake is van een onvoorziene extra vervoersvraag.

Terschelling

Onderstaand het advies over het Vervoerplan 2026 namens de Raad van Advies, het Klantenpanel en het CWW vanuit Terschelling. In het overleg van de RvA en het KP van 4 juni zijn de onderstaande punten ook aan de orde geweest.

Capaciteitsinzet tijdens vakantieperiodes en evenementen

Het klein onderhoud van de Friesland staat gepland van maandag 4 mei tot donderdag 7 mei. We vinden dit ongelukkig gekozen. 4 mei is een erg drukke dag en dit kan voor sommige scholen ook nog de extra mei vakantie week zijn. De Rederij gaat er nu vanuit dat de weken van de meivakantie vallen in de periode 18-25 april en 25 april tot 2 mei, maar de scholen mogen zelf bepalen waar ze de 'extra' week invullen. Met 4 en 5 mei als (wellicht) vrije dag is het heel goed mogelijk dat er scholen zijn die van 25 april tot 9 mei hun meivakantie plannen. Dit jaar was een veel gehoorde klacht van logiesverstrekkers (campinghouders) dat er te weinig 'goede' overtochten beschikbaar waren voor mensen die wilden kamperen.

Reactie TSM: wij gaan wat onze dienstregeling betreft uit van de schoolvakantieplanning die gepubliceerd is op de website van de Rijksoverheid. Rondom de meivakantie die voor het hele land geldt zetten wij veel extra capaciteit in. Sommige scholen zullen de extra week vóór de standaardweek inplannen en sommige scholen doen dit daarna. In beide omliggende weken hebben wij daarom ook extra capaciteit ingezet, maar minder dan in de week die voor het hele land geldt.

Wij hebben op 16 april en 17 april een extra afvaart aangeboden in de periode tussen 16 april en 17 april.

en concluderen dat deze voldoende zou moeten zijn. Mochten onze verwachtingen onverhoopt onjuist blijken te zijn, dan hebben wij nog ruim voldoende mogelijkheden om vraaggestuurd extra capaciteit in te zetten. Dit geldt ook voor de dagen dat ms Friesland voor onderhoud uit de dienst gaat, waarbij aangetekend moet worden dat dit schip op 4 mei nog wel één extra afvaart verzorgt én dat 5 mei volgend jaar niet voor het hele land een vrije dag is.

Op 21 februari 2026 heeft regio Noord vakantie en op 14 februari 2026 Midden en Zuid. Beide keren zijn er extra boten op de vrijdag om 13.05 uur. Waarom niet ook op de zaterdag? Het is een schoolvakantie, kinderen moeten op de vrijdag voor de vakantie nog naar school. Als je mensen op 14 februari naar Terschelling brengt, gaan ze veelal de 21^e weer terug. En breng je ze op 21 februari naar Terschelling dan gaan ze op de 28^e weer terug. We vragen ons af waarom er voor 28 februari geen extra afvaarten zijn gepland. Deze staan er op 1 maart dan wel weer. Waarom deze keuze?

Reactie TSM: *wij hebben de dienstregeling voor 2026 gebaseerd op de bezettingscijfers van 2025 (t/m april) en 2024 (mei t/m december). Daarnaast hebben wij o.a. rekening gehouden met de vakantieperiodes en de verwachte ontwikkeling van de vervoersvraag. Wij zien geen aanleiding om te veronderstellen dat de 'wisseldagen' in 2026 ineens anders zullen zijn dan in de afgelopen jaren.*

Wij hebben de capaciteit die wij aanbieden in de periode tussen 12 februari en 2 maart extra gecontroleerd en concluderen dat deze ruim voldoende is. Mochten onze verwachtingen onverhoopt onjuist blijken te zijn, dan zetten wij vraaggestuurd extra afvaarten in. Hier zijn nog ruim voldoende mogelijkheden voor in de betreffende periode.

Tijdens de Fjoertoer worden er ruim 5000 deelnemers verwacht. Op vrijdag 27 maart wordt er slechts 1 extra Willem en 4 sneldiensten ingezet. Op zaterdag 28 maart worden er geen extra boten ingezet. Op zondag 29 maart 1 extra Willem en 4 sneldiensten en op maandag 30 maart 1 extra Willem. Voor de ruim 5000 extra mensen lijkt ons bovenstaand vaarschema te krap. Op 27, 28 en 29 maart begint ook de Duitse Paasvakantie. Wij vragen u hiermee ook rekening te houden in het dienstrooster. De Duitse gasten komen meestal met de auto en komen vaak op vrijdag of zaterdag aan. Daarom liever nu al extra afvaarten voor langzame boten inplannen. Als we tot 80% bezetting moeten wachten (ook van de avondboot) is dit voor de accommodatieverschaffer een slechte zaak, menig gast gaat ons eiland daarom voorbij.

Reactie TSM: *wij hebben de dienstregeling voor 2026 gebaseerd op de bezettingscijfers van 2025 (t/m april) en 2024 (mei t/m december). Daarnaast hebben wij o.a. rekening gehouden met de vakantieperiodes en de verwachte ontwikkeling van de vervoersvraag. Het effect van de Duitse Paasvakantie op de bezetting van onze schepen is altijd zeer gering geweest. Wij houden daarom geen rekening met deze vakantie tijdens het opstellen van onze dienstregeling.*

Wij hebben de capaciteit die wij aanbieden in de periode tussen 26 maart en 31 maart extra gecontroleerd en concluderen dat deze ruim voldoende is. Mochten onze verwachtingen onverhoopt onjuist blijken te zijn, dan zetten wij vraaggestuurd extra afvaarten in. Hier zijn nog ruim voldoende mogelijkheden voor in de betreffende periode.

Het valt ons op dat de Friesland (met zijn veel grotere capaciteit) tot de meivakantie als hoofdboot wordt ingezet. Vanaf 21 april, juist wanneer het seizoen écht begint, gaan er opeens 3 Willems varen en komt er in het weekend 2 x de Friesland bij. We vragen ons af waarom juist in de drukke periode de capaciteit wordt verminderd. In de herfstvakantie zie je dit patroon ook weer terugkomen. We vernemen graag van u waarom de Friesland de hoofdboot is op bijna alle dagen, maar niet tijdens de schoolvakanties.

Reactie TSM: *de hoofddienstregeling op de lijn Terschelling wordt afwisselend verzorgd door ms Friesland, ms Willem de Vlamingh en ms Willem Barentsz. Door het wisselen op de juiste momenten te plannen is er op alle dagen voldoende capaciteit beschikbaar (gelet op de verwachte vervoersvraag) terwijl er tegelijkertijd geprofiteerd wordt van de lagere emissies van ms Willem Barentsz en ms Willem de Vlamingh en de hogere kwaliteit die passagiers op deze nieuwere schepen ervaren.*

Tijdens sommige schoolvakanties verzorgen ms Willem Barentsz en ms Willem de Vlamingh afwisselend de hoofddienstregeling, terwijl deze rol tijdens andere schoolvakanties (zoals bijvoorbeeld de gehele zomervakantie) door ms Friesland wordt ingevuld.

De Eilander herfstvakantie is dit jaar van 18 oktober tot en met 2 november. In 2026 is de extra week voor de landelijke week, van 3 oktober tot en met 18 oktober. Afgelopen jaar moesten eilanders soms wel 4 dagen voor de vakantie al hun auto overzetten. Dat kan niet de bedoeling zijn. Wij vragen u hiermee rekening te houden in de dienstregeling. De eerste 2 weken van oktober valt ook samen met de Duitse herfstvakantie.

Reactie TSM: wij hebben de dienstregeling voor 2026 gebaseerd op de bezettingscijfers van 2025 (t/m april) en 2024 (mei t/m december). Daarnaast hebben wij o.a. rekening gehouden met de vakantieperiodes en de verwachte ontwikkeling van de vervoersvraag. Het effect van de Duitse herfstvakantie op de bezetting van onze schepen is altijd zeer gering geweest. Wij houden daarom geen rekening met deze vakantie tijdens het opstellen van onze dienstregeling.

Wij hebben de capaciteit die wij aanbieden rondom de herfstvakantie extra gecontroleerd en concluderen dat deze ruim voldoende is. Mochten onze verwachtingen onverhoopt onjuist blijken te zijn, dan zetten wij vraaggestuurd extra afvaarten in. Hier zijn nog ruim voldoende mogelijkheden voor in de betreffende periode.

Ook tijdens de Berenloop worden de Willems ingezet, waardoor we een krapte verwachten in de vervoerscapaciteit. Op vrijdag staan er wel 2 extra afvaarten van de Friesland gepland, maar op zaterdag dan weer niet en wordt er 1 extra Willem ingezet (dus 4 Willems). De Willems hebben veel minder capaciteit. Op vrijdag slechts 1 extra snelboot en op zondag, dus tijdens de Berenloop zelf, 4 extra snelboten. Ook hier vragen wij ons af waarom de Willems met minder capaciteit worden ingezet en waarom niet 2 extra afvaarten van de Friesland. De Berenloop is een evenement met wel meer dan 8000 extra bezoekers. Het vervoeraanbod is naar onze inschatting te krap. En wachten tot 80% bezetting is hier heel vervelend.

Reactie TSM: de hoofddienstregeling op de lijn Terschelling wordt afwisselend verzorgd door ms Friesland, ms Willem de Vlamingh en ms Willem Barentsz. Door het wisselen op de juiste momenten te plannen is er op alle dagen voldoende capaciteit beschikbaar (gelet op de verwachte vervoersvraag) terwijl er tegelijkertijd geprofiteerd wordt van de lagere emissies van ms Willem Barentsz en ms Willem de Vlamingh en de hogere kwaliteit die passagiers op deze nieuwere schepen ervaren.

Wij hebben de capaciteit die wij aanbieden rondom de Berenloop extra gecontroleerd en concluderen dat deze voldoende is. Mochten onze verwachtingen onverhoopt onjuist blijken te zijn, dan zetten wij vraaggestuurd extra afvaarten in. Hier zijn nog mogelijkheden voor in de betreffende periode, ook op de zondag waarop de Berenloop plaatsvindt.

Tenslotte de kerstvakantie. De kerstdagen vallen op vrijdag en zaterdag. Oud en nieuw op donderdag en vrijdag. Met Kerst staan er extra boten op vrijdag en zaterdag ingepland. Waarom extra boten op 2e kerstdag? En waarom in deze weken geen Friesland als hoofdboot? Wij hebben accommodaties benaderd en naar hun wisseldagen gevraagd. De grotere verhuurders zoals de Landal Parken en Terschelling Recreatie geven aan dat gasten op 2e kerstdag wel naar huis gaan maar dat er op 2e kerstdag geen aankomsten zijn. Zaterdag 26 december is dus geen wisseldag. Wij zijn van mening dat extra boten op 2e kerstdag geen zin heeft en deze beter naar de zondag verschoven kunnen worden. De verhuurweken zullen voornamelijk van zondag tot zondag zijn. Dus van 20 tot 27 december en 27 december tot 3 januari of voor de mensen die twee weken komen tot 2 januari.

Reactie TSM: wij hebben de dienstregeling voor 2026 gebaseerd op de bezettingscijfers van 2025 (t/m april) en 2024 (mei t/m december). Daarnaast hebben wij o.a. rekening gehouden met de vakantieperiodes en de verwachte ontwikkeling van de vervoersvraag. Wat de kerstvakantie betreft kijken wij bovendien altijd naar de bezettingscijfers van het jaar waarin de feestdagen op dezelfde weekdagen vielen, omdat dit impact heeft op de vervoersvraag.

U geeft aan dat u verwacht dat de 'wisseldagen' tijdens de kerstvakantie van 2026-2027 op andere dagen zullen zijn dan de dagen waarmee wij rekening hebben gehouden tijdens het opstellen van de dienstregeling. Wij zijn u erkentelijk voor het meedenken en hebben onze dienstregeling in de betreffende periode aangepast.

Voor het overige kunnen we namens de Raad van Advies, het Klantenpanel en het CWW vanuit Terschelling instemmen met het vervoerplan 2026.

Gemeente Terschelling

Op 22 mei 2025 hebben wij het concept vervoersplan voor 2026 van u mogen ontvangen. Op 2 juni 2025 heeft hierover een bijeenkomst plaatsgevonden van het Decentrale Overheden Platform. In onze vergadering van 17 juni jl. hebben wij, op grond van de voorliggende informatie, besloten een zienswijze in te dienen.

Ten opzichte van vorig jaar zijn in het concept vervoersplan 2026 nauwelijks aanpassingen voorgesteld. De dienstregeling zal nagenoeg onveranderd worden voortgezet, waardoor er dit jaar weinig opvallende punten zijn. In het verlengde daarvan komen we tot de volgende aanbeveling:

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft aan u laten weten dat de maximale tariefruimte voor 2026 naar verwachting op 5,8% wordt vastgesteld. Definitieve besluitvorming door de concessieverlener volgt uiterlijk 1 juli aanstaande. TSM zal, na definitieve toestemming van de concessieverlener, de tarieven met dit percentage verhogen ter compensatie van de gestegen kosten.

Wij vinden het zorgelijk, dat ervoor wordt gekozen om de maximale tariefruimte van 5,8% volledig te benutten. Vorig jaar is al een indexering van 4% toegepast en het jaar daarvoor een indexering van 8,9%. Dit lijkt op een automatisme.

U heeft tijdens het decentraal overleg aangegeven geen negatieve effecten te ervaren door de prijsstijging en dat de tariefstijging ongeveer gelijk loopt met de inflatie. Tevens stelt TSM dat de indexering noodzakelijk is vanwege stijgende kosten en de inzet van extra veerboten. Wij vragen u het jaarlijkse gebruik van de maximale tariefruimte niet als automatisme te hanteren, aangezien een prijsverhoging van deze omvang door ons als tamelijk fors wordt ervaren. Daarbij zijn we ons ervan bewust, dat we de noodzaak van een eventuele tariefstijging niet kunnen beoordelen omdat wij geen inzicht hebben in de achterliggende cijfers.

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. De concessieverlener beoordeelt jaarlijks of de toegestane tariefstijgingen passen binnen de vigerende kaders van de concessie.

Tot slot willen wij onderstrepen dat wij begrip hebben voor de noodzakelijkheid van bepaalde besluiten van TSM, ook wanneer deze voor zowel eilanders als toeristen minder gewenst zijn. Voor onze inwoners vormt de veerdienst echter een essentiële levensader en de enige verbinding met de rest van Nederland. Daarom verzoeken wij u met klem om onze zienswijze mee te nemen bij het definitief vaststellen van het vervoersplan voor 2026.

Reactie TSM: hartelijk dank voor uw begrip. 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.

Provincie Fryslân

Op 22 mei jl heeft u ons het concept vervoerplan 2026 van TSM / Rederij Doeksen inclusief bijlagen via de mail toegestuurd. De stukken zijn bij ons ingeboekt onder nummer 02375742. Dit concept vervoerplan is besproken op 2 juni jl. tijdens een decentraal overhedenoverleg. Hierbij ontvangt u onze schriftelijke reactie op uw concept vervoerplan 2026.

Toelichting op het concept vervoerplan

Op 2 juni jl. heeft u aangegeven dat er slechts enkele wijzigingen zijn ten opzichte van het vervoerplan 2025:

- Op verzoek van Qbuzz Vlieland en met instemming van de Raad van Advies en het Klantenpanel Vlieland zullen de afvaarten van de veerboot van Harlingen naar Vlieland voortaan vijf minuten eerder vertrekken. Hierdoor krijgt het OV op Vlieland meer tijd om de dienstregeling te halen.
- De sneldienstafvaart van 16.30 uur van Terschelling naar Harlingen vertrekt voortaan vijf minuten eerder. Dit verbetert de aansluiting op bus 71 naar kop Afsluitdijk.

De maximale tariefruimte wordt naar verwachting vastgesteld op 5,8%. Rederij Doeksen zal, na definitieve toestemming van de concessieverlener, de tarieven met dit percentage verhogen ter compensatie van de gestegen kosten en de inflatie.

Daarnaast vindt er nog een wijziging plaats die niet is opgenomen in het vervoerplan. Het betreft het vraag gestuurd varen. Op historische piekdagen (vrijdagen en zondagen in het seizoen) zullen er komend jaar op voorhand al acht afvaarten (i.p.v. zeven) op een dag worden ingezet, om de autocapaciteit op de lijn Terschelling te vergroten.

Reactie

Wij kunnen ons vinden in concept vervoerplan 2026 en daarmee ook met de voorgestelde wijzigingen ten opzichte van vorig jaar, met uitzondering van het toepassen van de maximale tariefindex bij de prijzen van de vervoersbewijzen.

Evenals voorgaande jaren vragen wij expliciet aandacht voor de betaalbaarheid van de vervoerbewijzen. Dat dit punt aandacht verdient, blijkt ook uit de scores in de OV-klantenbarometer van 2024. Het onderdeel "prijs per persoon" scoort een 6,2 op Vlieland en een 6 op Terschelling. Bij het onderdeel "prijs per motorvoertuig" zijn de scores een 5 voor Vlieland en een 4,6 voor Terschelling. Een indexatie van 5,8% is een forse verhoging en draagt niet bij aan de betaalbaarheid van de vervoerbewijzen. Daarom het verzoek om niet de maximale tariefindex toe te passen.

Reactie TSM: het is plezierig om te lezen dat u zich kunt vinden in onze wijzigingsvoorstellen, met uitzondering van ons voornemen inzake de tarieven. 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. De concessieverlener beoordeelt jaarlijks of de toegestane tariefstijgingen passen binnen de vigerende kaders van de concessie.

Wij zien het definitieve vervoerplan 2026 met belangstelling tegemoet.

Gemeente Vlieland

Op 22 mei 2025 hebben wij het concept vervoerplan 2026 van de B.V. Terschellinger Stoomboot Maatschappij mogen ontvangen. Overeenkomstig uw verzoek reageren wij op de concept versie van het vervoerplan 2026.

Dienstregeling MS Vlieland

U geeft in de samenvatting van belangrijkste wijzigingen (pagina 4 vervoerplan 2026) aan dat op de lijn Harlingen - Vlieland de hoofdveerdienst in 2026 vijf minuten eerder zal vertrekken dan op dit moment het geval is (om .05 in plaats van .10). Met deze wijziging worden knelpunten in de aansluiting op de busdienstregeling op Vlieland opgelost. Wij hebben geen bezwaar tegen de door u voorgestelde wijziging.

Reactie TSM: dat is fijn om te lezen.

Tariefindex

De concessieverlener heeft de maximale tariefruimte voor 2026 vastgesteld op 5,8%. U geeft in het concept vervoerplan aan de tarieven in 2026 met hetzelfde percentage te zullen verhogen. Dit ter compensatie van de gestegen kosten. Sinds 2018 past u, om uiteen-lopende redenen, steeds de maximaal toegestane prijsstijgingen toe waardoor de prijs voor een bootticket, ook in 2026 weer fors zal stijgen. Net als voorgaande jaren doet ons college wederom een beroep op u om de komende jaren terughoudend te zijn bij de verhoging van de tarieven van de bootkaarten en 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. De concessieverlener beoordeelt jaarlijks of de door toegestane tariefstijgingen passen binnen de vigerende kaders van de concessie.

Nadat de reacties van Vlieland, Terschelling en Harlingen heeft u ook de reactie van de concessieverlener ontvangen.

van Advies | klantenpanels op de eilanden. Via deze weg willen wij aangeven dat ons college veel waarde hecht aan hun inbreng.

De Raad van Advies | klantenpanel van Vlieland staat in de door hun ingediende zienswijze uitvoerig stil bij het **vraaggestuurd varen**. Zij onderbouwen hun uiteenzetting met enkele (mogelijke) voorbeelden uit de praktijk. Via deze weg willen wij u informeren de door Raad van Advies|klantenpanel ingediende zienswijze ten aanzien van het onderdeel **vraaggestuurd varen** van harte te ondersteunen.

Reactie TSM: bij het formuleren van onze reactie op de zienswijze van de Raad van Advies en het Klantenpanel van Vlieland, hebben wij rekening gehouden met het feit dat u hun zienswijze ondersteunt. De reactie die wij de Raad van Advies en het Klantenpanel van Vlieland op dit punt hebben gegeven, vindt u hieronder.

Reactie TSM: door zowel gepland als ongepland vraaggestuurd extra afvaarten in te zetten bovenop onze minimale dienstregeling, bieden wij voldoende capaciteit om de vervoersvraag te verwerken en voorkomen we tegelijkertijd onnodige schadelijke emissies en onredelijk hoge kosten. Uw punt heeft betrekking op de inzet van extra afvaarten op momenten dat de vervoersvraag voor personen hoger is dan wij voorzagen op het moment dat wij de dienstregeling publiceerden. Voor deze onvoorziene vervoersvraag hanteren wij de volgende systematiek:

Wij zetten extra afvaarten in voor personen als er in een bepaald dagdeel sprake is van een bezetting van 90%. We onderscheiden daarbij 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.

Het vraagstuk dat u beschrijft spitst zich toe op drie momenten:

- Het eerste dagdeel op de route Harlingen – Vlieland, waarin er in de minimale dienstregeling uitsluitend één afvaart is om 9:05 uur.

Op basis van onze historische bezettingscijfers verwachten wij dat het jaarlijks slechts circa drie keer zal voorkomen dat een klein deel van de toeristen (eilanders kunnen altijd mee met de veerboot) zich genoodzaakt ziet om te kiezen voor de afvaart om 14:05 uur.

- Het eerste dagdeel op de route Vlieland – Harlingen, waarin één van de twee afvaarten van de minimale dienstregeling 's ochtends om 06:50 uur vertrekt.

De andere afvaart in de minimale dienstregeling op deze route in dit dagdeel vertrekt om 11:50 uur en dat is een populair tijdstip. Op basis van onze historische bezettingscijfers verwachten wij echter dat het jaarlijks slechts circa zeven keer zal voorkomen dat een klein deel van de toeristen (eilanders kunnen altijd mee met de veerboot) zich genoodzaakt ziet om te kiezen voor de afvaart om 6:50 uur of voor de afvaart om 16:50 uur in het andere dagdeel.

- Het tweede dagdeel op de route Harlingen – Vlieland, waarin één van de twee afvaarten van de minimale dienstregeling 's avonds om 19:05 vertrekt.

De andere afvaart in de minimale dienstregeling op deze route in dit dagdeel vertrekt om 14:05 uur en dat is een populair tijdstip. Op basis van onze historische bezettingscijfers verwachten wij echter dat het jaarlijks slechts circa vier keer zal voorkomen dat een klein deel van de toeristen (eilanders kunnen altijd mee met de veerboot) zich genoodzaakt ziet om te kiezen voor de afvaart in het andere dagdeel om 09:05 uur of voor de afvaart om 19:05 uur. De conclusie van de uiteenzetting hierboven, is dat er weinig momenten zijn waarop een klein deel van de toeristen (eilanders kunnen altijd mee met de veerboot) moet uitwijken naar een mogelijk minder aantrekkelijk tijdstip.

In onze ogen rechtvaardigt dit relatief geringe aantal momenten en het geringe aantal toeristen dat hierdoor geraakt wordt, niet perse een wijziging van het beleid. De extra kosten die hiermee gepaard gaan, staan in verhouding tot de problematiek.

Uw wens betreft in de basis een kwaliteitsvraagstuk: de extra afvaarten die hieruit voortvloeien zorgen voor meer vrije zitplaatsen aan boord en meer keuzevrijheid voor de reizigers wat de afvaarttijden betreft, terwijl de passagiersaantallen op de lijn Vlieland de laatste jaren dalen.

Desondanks willen wij wel gezamenlijk onderzoeken of er een betere methodiek is die voor zowel u als ons acceptabel is. Wij stellen voor om tijdens ons reguliere overleg in november vast te stellen waar eventuele knelpunten dit jaar zaten en eventuele oplossingsrichtingen te verkennen. Op dat moment is het definitieve Programma van Eisen voor de volgende concessieperiode namelijk ook bekend. Mogelijk kan er aansluiting gezocht worden bij de voorschriften die daar in staan inzake momenten waarop er sprake is van een onvoorziene extra vervoersvraag.

Wij vertrouwen er tot slot op dat bij het opstellen van het definitieve vervoerplan 2026 rekening zal worden gehouden met de door ons college en die van de Raad van Advies | klantenpanel ingebrachte zienswijze.

Reactie TSM: u kunt erop vertrouwen dat wij bij het opstellen van het definitieve vervoerplan 2026 heel serieus rekening hebben gehouden met alle zienswijzen die wij hebben ontvangen, inclusief die van u.

Gemeente Harlingen

Wij hebben uw concept vervoerplan 2026 TSM ontvangen. In het Overleg Decentrale Overheden van 2 juni 2025 is hierover gesproken. Daarbij is afgesproken dat wij voor 1 juli 2025 onze zienswijze indienen. Dat is helaas net niet gelukt. Bij deze alsnog onze reactie.

Positief

Allereerst zijn we blij met de samenwerking met Doeksen tot dusver. Zowel in het overleg m.b.t. de herinrichting Oude Ringmuur als ook op andere vlakken!

Reactie TSM: dat is geheel wederzijds!

Samenwerken

Wij zouden nog steeds graag zien dat de reiziger indien gewenst gelijk het parkeren op P1P2P3 zou kunnen reserveren/boeken. Er is overleg geweest tussen onze medewerkers van City marketing en Doeksen. De eerste stappen zijn gezet. We vertrouwen erop dat dit verder vorm gaat krijgen.

Reactie TSM: inmiddels verwijzen wij naar uw parkeervoorzieningen op onze website. Dit doen wij op twee plekken: op het algemene gedeelte van de website en op de pagina die reizigers te zien krijgen na het doorlopen van ons boekingsproces. Daarnaast verwijzen wij ook naar uw parkeervoorzieningen in de 'goede reis'-mail die reizigers enkele dagen voor hun vertrek ontvangen.

Afstemmen op OV

Mooi dat door een beperkte wijziging in de afvaarten er beter aangesloten wordt op OV, zowel op Vlieland als op lijn 71 Kop Afsluitdijk.

Reactie TSM: hartelijk dank voor dit compliment.

Herinrichting Waddenspromenade

Het definitief ontwerp voor de Waddenspromenade is zo goed als klaar. De fietsen van de jeugd van de eilanden gaan zeer waarschijnlijk de parkeergarage in, dus dat deel is netjes opgelost en in dat geval zou er gaan buitenstalling op concessieterrein nodig zijn (eerder wel over gesproken). De huidige fietsenstalling zal de uitgang van de parkeergarage worden. De looproute langs de zeezijde was al eind 2024 gerealiseerd in goede samenwerking met Doeksen. Nu is ook de looproute aan de stadszijde klaar en de Oude Ringmuur is heringericht. In oktober beginnen we met herinrichting van een deel van de Waddenspromenade zelf, uiteraard nemen we Doeksen weer tijdig mee in de faseringsplannen.

Reactie TSM: wij zijn blij met de opwaardering van de Waddenspromenade, wij verwachten dat dit in 2026 nog meer bijdragen zal aan de reizigersbeleving. Het is jammer dat de nieuwe smeedijzeren sluis en ons opstelsterrein helaas nog wel enkele knelpunten met zich

verkeersstromen, maar wij gaan er vanuit dat u die nog grotendeels kunt wegnemen.

Autoloket

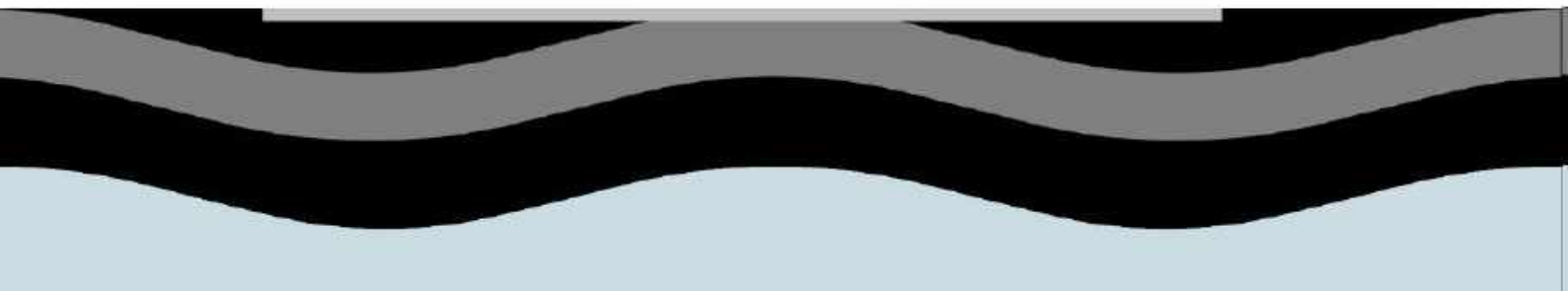
Het is voor de verkeersafwikkeling aan de wal van groot belang dat we er alles aan doen om te voorkomen dat er wachtrijen voor het autoloket ontstaan waardoor het verkeer (inclusief onze pendelbussen) op de Oude Ringmuur en op de Waddenpromenade vast komt te staan. We hebben hier recent ook een positief gesprek over gehad.

Reactie TSM: wij zijn met u eens dat wachtrijen die het verkeer op de openbare weg verstoren onwenselijk zijn en spannen ons in om deze te voorkomen. Deze wachtrijen ontstaan meestal door een samenloop van omstandigheden, zoals het samenvallen van het naderende vertrek van een veerboot met het openen van de brug over de sluis. Momenteel ervaren wij door de nieuwe situatie tussen de sluis en ons opstel terrein helaas ook enkele nieuwe knelpunten in de verkeersstromen, maar wij gaan er vanuit dat u die nog grotendeels kunt wegnemen.

Tot slot

Veel succes voor 2026 en in het bijzonder ook bij de komende concessie Friese Waddenveren.

Reactie TSM: hartelijk dank!





REDERIJ DOEKSEN

Waddenpromenade 5

