

Rederij Doeksen
T.a.v. de heer P. Melles
Waddenpromenade 5
8861 NT Harlingen

A goordijk 4, 7275 ca gelselaar

M 06-29 43 79 20

E waddenveren@rocovfryslan.nl

Plaats en datum: Leeuwarden, 2 juli 2019
Onderwerp: Reactie op vervoerplan 2020
Kenmerk: CWW 02-2019

Beste heer Melles,

Met deze brief reageert het consumentenplatform Waddenveren West op het conceptvervoerplan 2020 van TSM.

Vlieland

De leden van het CWW Vlieland spreken hun waardering uit naar Rederij Doeksen, voor het zoeken naar passende oplossingen om met het grillige verloop van de toeristenstromen toch een goed vaarschema op te stellen. Het CWW verwacht dat de vrijdagmiddagpiek richting Vlieland en de zondagmiddagpiek terug verder zal toenemen gezien de gestaag dalende verblijfsduur en het toenemende aantal overzettingen.

Inzet vervoerscapaciteit

Tijdens het overleg dat het CWW met u had op 23 april hebben de leden van het CWW Vlieland aandacht gevraagd voor de problemen met de passagierscapaciteit die zich met enige regelmaat voordoet. In het verslag van dit overleg is hierover het onderstaande opgenomen: *'Vanuit Vlieland is men verbaasd dat Rederij Doeksen hierop niet goed heeft geanticipeerd. Er zou aan het einde van de dag een extra boot moeten varen. De vervoersvraag voor het betreffende weekend was eigenlijk goed te voorspellen. Het vervoerplan 2020 zou een structurele oplossing moeten bieden voor situaties als deze. Met vier keer varen kunnen dit soort pieken in de vervoersvraag beter worden opgevangen.*

De Rederij onderkent dat er te laat een extra boot is ingezet. Dat had eigenlijk al moeten gebeuren toen alles was volgeboekt. Het voorstel is om op zondag in de ochtend een extra snelboot in te zetten. Voor het vervoerplan 2020 zal worden gekeken naar een structurele oplossing voor de weekenden in het voor- en naseizoen.'

De problematiek rond de passagierscapaciteit heeft voor de leden van het CWW Vlieland hoge prioriteit.

In het voorseizoen (vanaf begin maart tot de zomer) en ook in het naseizoen doen zich met regelmaat problemen voor met de capaciteit van de zondagmiddagboot van Vlieland naar Harlingen (en in iets mindere mate met de vrijdagboten van Harlingen naar Vlieland). Deze boot is vaak oncomfortabel vol. Eilanders en gasten moeten daardoor noodgedwongen vaak een andere afvaart kiezen dan de gewenste afvaart. Een overvolle boot past bovendien niet in het kwaliteitsimago dat we op Vlieland

willen hebben. In een aantal weekenden waren zelfs bijna alle boten vol. De rederij heeft hierop niet goed geanticipeerd door de dienstregeling uit te breiden of om te zetten. Vaak is er (te) laat gekozen voor uitbreiding met de sneldienst(en) buiten het gewenste reismoment, met als gevolg dat deze uitbreiding zoveel mogelijk gemeden werd. Het omzetten naar 4 afvaarten van de veerdienst zou veel meer capaciteit op het gewenste tijdvak opgeleverd hebben.

Omdat deze situatie zich regelmatig voordoet hebben we aangegeven hiervoor een structurele oplossing te willen in het vervoerplan 2020. Helaas is dat naar onze indruk nog onvoldoende in het conceptvoerplan geborgd.

Voor de winterbasisdienstregeling (waaronder ook de maanden maart en november vallen) worden geen extra afvaarten geboden. Voor de periode zomer-laag (april+oktober) is de capaciteit zelfs afgenomen. Voor zomer-midden is de capaciteit op vrijdag en zondag allebei met 1 afvaart toegenomen. Door het wegvallen van de interinsulaire afvaarten is het aantal afvaarten van en naar Harlingen (via Terschelling) met 9 per week afgenomen.

Ook in de periode zomer-hoog is er op vrijdag en zondag een afvaart bijgekomen en zijn er op dinsdag, woensdag en donderdag 3 extra afvaarten van Vlieland naar Harlingen bijgekomen. Daar tegenover staat dat vanaf Terschelling een dagje Vlieland (3 x per week) niet meer mogelijk is.

Zie ook bijlage 1 bij deze brief: [Vergelijking basisdienstregeling 2019-2020](#).

Verder hebben we geconstateerd dat er in afwijking van de basisdienstregeling Pasen en einde Here-Comes-The-Summer niet voor een extra (4de) afvaart van de veerdienst is gekozen, terwijl deze weekenden in 2019 wel degelijk voor problemen hebben gezorgd.

Zie ook bijlage 2 bij deze brief: [Extra afvaarten bovenop basisdienstregeling 2020](#).

Uit cijfers blijkt dat Vlieland inmiddels bijna de helft van de toeristische overzettingen van Terschelling heeft, terwijl het aantal toeristische bedden op Vlieland maar een derde is. De keuze in het aantal afvaarten op Vlieland blijft achter. In bijlage 3: [Overzettingen Vlieland en Terschelling](#) treft u een overzicht van de overzettingen gedurende de laatste 10 jaar. Het CWW Vlieland heeft deze 3 bijlagen toegevoegd om de genoemde ervaringen te onderbouwen met cijfers.

Reactie per pagina

- Pagina 6: De groeiprognoze is voor 5 jaar gesteld op 1% tot 2%. Voor Vlieland is deze prognose te laag. Een te lage prognose over meerdere jaren leidt tot een cumulatief capaciteitsprobleem. Op pagina 5 van het concept-vervoerplan 2020 geeft Rederij Doeksen zelf aan dat er de afgelopen 15 jaar gemiddeld 2,4% groei is geweest op Vlieland. De verwachting dat er na dit jaar opeens 1-2% groei zou zijn lijkt ons daarom niet reëel. Door het consequent laag inschatten van de groei loop je steeds achter de feiten aan. Het CWW Vlieland verwacht over 5 jaar circa 25.000 meer toeristen dan Doeksen in zijn prognose doet. Het gevolg is dat de huidige vlootcapaciteit de beperkende factor wordt voor verdere groei.
- Het CWW Vlieland ziet graag een vlootplan voor de komende 5 jaar waarbij rekening wordt gehouden met de gemiddelde groei van de afgelopen 10 jaar. Er is een omslagpunt gekomen waar Vlieland structureel een eigen extra boot nodig heeft, of de veerboot 4x per dag moet varen.

- Voor 2020 voorzien we capaciteitsproblemen op 3 mei en 10 mei van Vlieland naar Harlingen. Dit op basis van de ervaringen in 2019 tijdens de meivakantie en Here-Comes-The-Summer.
- Vraaggestuurd varen heeft als nadeel dat er slechts 3 afvaarten per dag gecommuniceerd worden. Dit is een beperkte keuze en het kan aanleiding zijn voor toeristen om niet naar Vlieland te gaan maar naar een ander Waddeneiland.
- Pagina 11: Vaste Reizigers Programma (VRP). De Rederij zou het VRP ook moeten benutten om de buitenseizoenperioden te stimuleren, evenals het verschuiven van de aanreisdag en vertrekdag.
- Het CWW vraagt u het Familieprogramma in te voeren met een gunstig tarief voor familie van eilanders. Familie komt te weinig naar het eiland (ongeveer twee tot vier keer per jaar) om van het VRP gebruik te maken, maar zij vallen in zekere zin ook onder de captive gebruikers (ze moeten van de boot gebruik maken om hun familie op het eiland te kunnen bezoeken).
- Tariefdifferentiatie is momenteel van toepassing op de eerste en laatste boot op een dag. Tariefdifferentiatie zou ook moeten worden benut voor het stimuleren van seizoensspreiding, en voor het verschuiven van de aanreisdag en vertrekdag. Deze tariefdifferentiatie kan ook actiematig worden ondersteund.
- Pagina 14: Voorstel voor tekstuele aanpassing: '*Wordt aangeboden*' suggereert dat de busdienstservice gratis is. Daarom misschien wijzigen in: '*Deze busdienst wordt verzorgd ...*'
- Pagina 14: We adviseren om als uitgangspunt een vaste aankomsttijd toe te voegen, waarbij als aankomsttijd het moment dat de passagiers van boord gaan wordt gehanteerd, om zo alle aansluitingen optimaal te laten verlopen.
- Tijdens de maanden mei en september is er wel degelijk sprake van versobering van de dienstregeling door het vervallen van de 08:30, 10:05 en 17:25 uur afvaarten via Terschelling. Deze worden in het Vervoerplan 2020 omschreven als interinsulaire afvaarten, maar voor de eilanders zijn dit zeker ook afvaarten om naar de wal (ook ziekenhuisbezoek) of naar huis te gaan. De maanden mei en september zijn samen 9 weken x 3 dagen x 3 afvaarten = een versobering van 81 afvaarten voor Vlieland.
Datzelfde geldt ook voor de 13:15 uur afvaart van de sneldienst V->H op vrijdag tijdens de maanden april en oktober, een versobering van 8 afvaarten.
- Pagina 18: De afvaarttijd van de sneldienst op zondag Vlieland-Harlingen om 18.55 uur wordt 19.05 uur. Dit 'verbetert' de aansluiting. Dit is tekstueel niet goed omschreven omdat de passagiers dan zijn aangewezen op een latere treinaansluiting.
- Pagina 21: Van 1 april tot en met 31 oktober is er een afvaart van snel2 van Harlingen naar Vlieland om 14:25 uur. Wij adviseren om deze dienst te wijzigen naar 16:00 uur. Op die manier is er een betere spreiding over de hele dag (14:25 uur is gelijk na vertrek van de veerboot om 14:00 uur).
- Pagina 22: We hebben geconstateerd dat het gehanteerde schema van vertrektijden van de bus onjuist is. Bovendien zijn de vertrektijden van de Qliner leidend, deze zijn namelijk interregionaal.
Ook de aankomsttijden van de boot kloppen niet. Hier wordt namelijk 'eindevaartijd' aangegeven (=vertrektijd van Vlieland + 1uur en 35 minuten). Dan moet er nog aangelegd worden en moeten de kleppen nog open voordat de

passagiers van boord kunnen. De overstaptijden lijken daardoor langer dan in werkelijkheid het geval is.

- Pagina 28: Tarieven: Wij bepleiten de herinvoering van het hondentarieef (met uitzondering van de eilander honden). Honden nemen zitplaatsen in beslag (bijvoorbeeld in de 'rode zithoek' van ms Vlieland).
- Pagina 29: Onvoorziene extra vervoersvraag: 'Hierdoor kunnen we *tijdig* inspelen op een eventuele onvoorziene...' Onze ervaring is dat er in de praktijk niet tijdig op extra vervoersvraag geanticipeerd wordt (zoals in het weekend van Here-Comes-The-Summer + einde meivakantie en de zondag na Hemelvaartsdag 2019).
We adviseren om bij het inzetten van extra afvaarten àlle geboekte passagiers van die dag per mail te informeren over de extra afvaart. Op deze wijze kan verschuiving en spreiding gecreëerd worden.
- Pagina 29: Uitbreiding passagierscapaciteit punt 1 en 2: We vinden dat er géén toeslag voor de sneldienst berekend kan/mag worden.
- Pagina 35: Zitplaatsgarantie. Ms Vlieland heeft een boekbare capaciteit van 800 passagiers, dit is 94% van de zitplaatsen binnen. Dit is voor de passagiers oncomfortabel vol.
Op de beide Willems zijn er 573 zitplaatsen binnen en er is sprake van een boekbare capaciteit van 565 passagiers, dit is 99% van de plaatsen. Voor de passagiers wordt de beleving daardoor nog minder comfortabel dan aan boord van ms Vlieland.
- Bij beide Willems wordt een zitplaatscapaciteit van 750 passagiers aangegeven, terwijl de maximale capaciteit op het certificaat 700 passagiers is. We maken daarom ons zorgen over de veiligheid.
- Pagina 36: Kwantitatieve gevolgen voor de reiziger. De voorgestelde dienstregelingen leiden in 2020 tot 131 extra afvaarten van/naar Vlieland. We vragen ons af of dit aantal klopt. Tijdens de maanden mei en september is er al een afname van 81 afvaarten. Dit geldt ook voor de 13:15 uur afvaart op vrijdag in april en oktober. Daar gaat het om 8 afvaarten. Is deze afname wel verrekend in het aantal van 131 extra afvaarten?
- Pagina 36: Kwalitatieve gevolgen voor de reiziger. De ingebruikname van de twee nieuwe LNG-veerboten zal door de passagiers worden ervaren als een kwaliteitsverbetering. We verwachten dat dit door de vermindering van het aantal zitplaatsen niet zo zal worden ervaren.

Terschelling

Voor de reactie op het conceptvervoerplan vanuit Terschelling verwijs ik u naar de brief van de RvA.

Met vriendelijke groet, namens de leden van het Consumentenplatform Waddenveren West,



Ton Ettema, voorzitter