

A goordijk 4, 7275 ca gelselaar

M 06-29 43 79 20

E waddenveren@rocovfryslan.nl

Verslag van het overleg van Consumentenplatform Waddenveren West en Rederij Doeksen op 19 april 2022.

Locatie: Rederij Doeksen, Harlingen.

Aanwezig:

Consumentenplatform Waddenveren West: Willem Roos (voorzitter), Harrie van Barneveld, Annie Beiboer, Jort Haan, Bianca Jongsma, Sjouke de Boer.

Rederij Doeksen: Dirk Spoor, Annemieke van Brummelen.

Afgemeld: Floor Lagerweij, Rob Kuiper.

Opening, agenda en mededelingen

Agenda

Er zijn geen aanvullingen op de agenda.

Mededelingen

De subsidie voor de inspraak op de Waddenveerconcessies is weer toegezegd door het ministerie van I en M. Deze subsidie was in het najaar van 2021 aangevraagd door Stichting Rocov Fryslân.

Procesvoorstel Vervoerplan 2023

Het CWW heeft per brief het procesvoorstel ontvangen. Daarin staat de planning van de behandeling en implementatie van het vervoerplan.

Het concept vervoerplan 2023 zal in week 21 (23-27 mei) voor advies naar de Consumentorganisaties, Decentrale Overheden en naar de Raden van Advies worden gezonden. Uiterlijk week 26 (27 juni-1 juli) wordt het advies retour gevraagd. Voor of uiterlijk op 29 juli zal het vervoerplan met daarin opgenomen de adviezen van de Consumentorganisaties, de Decentrale Overheden en de Raden van Advies aan de Concessieverlener worden toegezonden.

Het ministerie moet voor 1 oktober reageren op het vervoerplan. Het ministerie heeft dus twee maanden de tijd voor een reactie, terwijl de andere partijen 1 maand hebben. Rederij Doeksen heeft bij de mid-term-review aangegeven dat deze planning niet heel handig is. Enerzijds omdat de reactieperiode samenvalt met het hoogseizoen, iedereen op de eilanden is dan druk. En anderzijds omdat de dienstregeling van Arriva nog niet bekend is op het moment van indienen, er moet dus voor wat betreft de aansluitingen altijd een voorbehoud worden gemaakt.

Voornemens ten aanzien van het vervoerplan 2023

Vloot

Er zijn voor 2023 geen wijzigingen voorzien in de vloot. Daarna wel (dat valt dus buiten dit vervoerplan). De Koegelwieck zal worden vervangen door een nieuw schip. Er is hierover ook nog toestemming nodig van de concessieverlener. De Tiger zal het uitgangspunt worden voor het ontwerp, maar er wordt ook rekening gehouden met verduurzaming op korte termijn en de aanpasbaarheid daarvan op langere termijn, zodat het schip in de toekomst zero-emissie kan varen. Afhankelijk van de ontwikkelingen kan bijvoorbeeld ombouw plaatsvinden voor varen op methanol of volledig elektrisch. Voor elektrisch varen heeft Rederij Doeksen de garantie nodig dat er zowel aan de vaste wal als op het eiland voldoende stroom beschikbaar is om de accu's te laden. Op www.denieuweschepenvanRederijDoeksen.nl zal te zijner tijd waarschijnlijk de voortgang te lezen zijn.

Varen op waterstof als brandstof heeft veel operationele nadelen (veiligheidsaspecten rond het bunkeren, flexibele inzet van schepen) en is voor een veerdienst niet de beste optie.

Plannen rond verduurzaming van de andere schepen: De Vlieland wordt in 2024 uitgerust met nieuwe motoren die voldoen aan de Euro-stage-5 emissienorm. De Tiger krijgt nabehandelingstechniek (roetfilters en katalysatoren), zodat de uitlaatgassen schoner worden. Mogelijk wordt de regelgeving opnieuw bekeken en kunnen mogelijk binnenkort ook schepen worden gecertificeerd met Euro-stage-5 als de emissie aan de pijp voldoet aan deze uitstootnorm. De Noord-Nederland krijgt ook Euro-stage-5 motoren.

De Friesland wordt niet omgebouwd om dat daar de ingreep te groot is en te risicovol is.

Rederij Doeksen heeft aan voorraad scheepsdiesel 1 jaar + ongeveer een kwartaal ingekocht. In april wordt het 2^e kwartaal voor 2023 ingekocht. Voor dit jaar is de dieselprijs nog goed, voor volgend jaar is dit onzeker. Bij de Rederij bestaat 2/3 van de brandstoffen uit scheepsdiesel, 1/3 is LNG (liquid natural gas). LNG kan niet vooraf worden ingekocht, de Rederij betaalt daarvoor de marktprijs. Die is nu meer dan drie keer hoger dan in september 2021. De hoge LNG-prijs kan ertoe leiden dat de Rederij in 2023 verlies gaat leiden op de veerdienst.

Rederij Doeksen volgt de landelijke tariefindex (Lti) voor de busconcessies. Deze index is opgebouwd uit drie componenten (loonkosten, brandstoffen en overige kosten). De herijking van de wegingsfactoren voor deze kostencomponenten loopt achter op de prijsontwikkeling van de brandstoffen. Dit zou meer in de pas moeten lopen met de werkelijke kostenontwikkeling.

Vanaf volgend jaar zal naar verwachting schonere brandstof worden bijgemengd bij de scheepsdiesel.

Dienstregeling 2023

Arriva wijzigt de dienstregeling niet, daardoor hoeft Rederij Doeksen ook niet te schuiven met de boottijden. De huidige dienstregeling is daarom het uitgangspunt voor 2023. Ook is er gekeken naar de wensen die er leven op Terschelling en Vlieland. De laatste sneldienst die vrijdag naar Vlieland vertrekt, zal waarschijnlijk op een later moment vertrekken. Ook houdt Rederij Doeksen rekening met de wens om de veerdienstregeling naar Terschelling uit te breiden in de winterperiode. In de periode dat de Noord-Nederland op de werf ligt zal er in de winter 3 keer per dag worden gevaren, behalve op zondagochtend. Op de zaterdagavond en zondagochtend

blijft de dienstregeling zoals die nu is. Uitbreiding van de dienst zal met name op de donderdagen plaatsvinden.

Het tegen elkaar in laten varen van twee boten (twee vanaf Harlingen en twee vanaf Terschelling die op dezelfde tijden vertrekken) lukt niet zolang er op Terschelling maar één brug is voor het laden en lossen. Rederij Doeksen heeft begin mei een eerste overleg met de gemeenten, RWS, DGMO en Liander over een toekomstbestendige veerhaveninrichting. Het punt wordt hier ook meegenomen.

Rederij Doeksen gaat er bij de dienstregeling van uit dat alle evenementen doorgaan. Een punt om rekening mee te houden bij de dienstregeling voor volgend jaar (ten opzichte van die van dit jaar) is dat het mogelijk niet lukt om een nachtligplek voor de tweede veerboot op Terschelling te krijgen, waardoor die in Harlingen moet liggen en je een dienstregeling moet hebben vanaf Harlingen. Reden is dat er een tijdelijke veerinrichting komt op Terschelling die een heel eind de vaarweg insteekt. De ligplaats daarachter is daardoor nauwelijks bereikbaar, zelfs bij zwakke wind. Er wordt onderzocht of er een nachtligplek gecreëerd kan worden aan de houten steiger, naast de Tiger. Dat zou een goede oplossing zijn, veel beter dan dat er vanaf Harlingen gevaren moet worden. Afhankelijk van de mogelijkheden kan het dus zijn dat er, nadat de dienstregeling al is vastgesteld, nog een wijziging komt. Rederij Doeksen vaart vaker via het Schuitengat vanwege brandstofkosten en milieu. Dit heeft verder geen invloed op de dienstregeling. Verder wordt onderzocht of het langzamer varen met de beide Willems een besparing oplevert in de kosten (niet voor 2023).

Ketenaansluiting

Bij de ketenaansluiting gaat het met name om de boot/trein aansluiting. In het huidige PvE van de veerdienst is de aansluiting boot/trein een eis, maar in de praktijk maakt maar 6% van de reizigers gebruik van de combinatie boot/trein. Voor de eilanden is ook de aansluiting van de boot op het vervoer op de eilanden van belang. Met name bij het vraaggestuurd varen lukt het soms niet om deze aansluiting te bieden. De busdienstregeling op Vlieland is te krap om ook te kunnen aansluiten op de tussenliggende afvaarten. Op Terschelling speelt dit probleem in iets mindere mate omdat daar ook veel reizigers komen die hun auto meebrengen. Het CWW zou graag zien dat er rekening wordt gehouden met de aansluitingen op het eiland. In dit jaar start de voorbereiding voor het PvE van de nieuwe busconcessie in Fryslân. Het Rocov zal dit meenemen in het advies over het PvE.

Tarieven en kaartsoorten

Rederij Doeksen heeft het voornemen om de tariefdifferentiatie verder uit te breiden. De passagiersdienst van de Rederij bestaat volgend jaar 100 jaar (dus sinds 1923). Bij wijze van actie zal er in de winterperiode een korting van 19,23% op het tarief gelden op dinsdag, woensdag en donderdag. Rederij Doeksen wil dan ook monitoren wat het effect van de tariefdifferentiatie is op het reisvolume, of het zinvol is dit vaker toe te passen en wat er met de tarieven op drukke dagen zou moeten gebeuren om de korting te compenseren. De Rederij vraagt de logiesverstekkers om in te haken op deze actie. Dit heeft dan wel gevolgen voor de wisseldagen van de accommodaties in de betreffende periode.

Informatievoorziening

De nieuwe website van Rederij Doeksen is in de lucht. Dit was nodig voor het verder optimaliseren van het reserverings- en boekingsproces. Ook de huisstijl is aangepast. Er zijn nog wel enkele kinderziektes die opgelost moeten worden.

Het vermelden van de ETA op Twitter is inmiddels gerealiseerd. In de terminals op de eilanden komen beeldschermen (naar buiten gericht) waar mensen de afvaartijden kunnen zien en de eventuele afwijkingen daarvan.

Overige punten

- Rederij Doeksen is gestopt met het testen van het vervoer van fietsen op karren. Het lukt niet om dit goed voor elkaar te krijgen.
- Er is een klimaatfonds opgericht. De opbrengst wordt besteed aan projecten in de directe omgeving.
- In het vervoerplan wordt opgenomen wanneer er niet meer gevaren wordt met welk schip en op welke route.
- Rederij Doeksen doet, samen met de gemeentes en de provincie, een haalbaarheidsonderzoek naar een bagagetransportservice.
- In het vervoerplan worden de extra zitplaatsen vermeld die zullen worden gerealiseerd op de beide Willems en op de Vlieland.
- De kaartscanners zullen binnenkort worden aangepast. Op de terminals op de eilanden worden de draaiarmen vervangen door deurtjes.
- Vanwege een personeelstekort worden er in de zomer mogelijk horecaverkooppunten aan boord gesloten.

OV-klantenbarometer

In de resultaten van de ov-klantenbarometer is nu te zien welk deel van de respondenten toerist is en welk deel eilander. Deze verdeling lijkt wel in orde, maar de functie, en daarmee mogelijk ook de waardering van de veerdiensten is voor de eilanders wezenlijk anders dan die voor de toeristen. Het is de vraag of dit verschil in de huidige onderzoeksmethode voldoende tot uiting komt. Mogelijk moeten er wegingsfactoren worden toegekend of moeten de vraaglijsten worden afgestemd op de doelgroepen. Dit is iets voor de volgende concessieperiode. De ov-klantenbarometer wordt meegenomen in de mid-term-review. Voor de huidige concessieperiode lijkt het erop dat de vragenlijsten en de weging onveranderd blijven, maar wel zullen worden uitgesplitst naar doelgroep.

Rondvraag

Bianca: Naar aanleiding van het Bedrijfsmilieuplan, er is een groot verschil in het verbruik van de Friesland tussen de jaren 2018 en 2021.

De Rederij kan het niet goed verklaren. Maar mogelijk is er in dat jaar meer ijsgang geweest, of meer storm en harde wind, of meer loze vaarten.

Harrie heeft nog geen mail ontvangen over de definitieve datum voor het overleg rond de mid-term-review. Voor West is dit vastgesteld op 9 mei. Niet iedereen blijkt de uitnodiging te hebben ontvangen. Sjouk mailt dit door.

Dirk: In het advies op het vervoerplan van het CWW en van de RvA zit vaak veel overlap. Rederij Doeksen heeft daardoor extra werk, er moet op beide adviezen een gemotiveerde reactie worden opgesteld. Het bestaan van een RvA naast het CWW en de klantenpanels

zorgt voor de Rederij ook voor extra vergaderdruk. Voor de Rederij zou het efficiënter zijn als er één platform is waarin al deze partijen een plek hebben.

De eilanders zouden de huidige overlegorganen graag ook in de volgende concessie geborgd willen hebben. Stel dat na de volgende aanbesteding een buitenlandse rederij de veerdienst gaat verzorgen, dan is inspraak op de concessie-uitvoering extra belangrijk om de belangen van de eilanden te bewaken.

In de huidige concessieperiode zou je voor de praktische uitvoering met één platform kunnen werken waarin CWW, klantenpanels en de RvA zitting hebben (was een interessant punt voor de mid-term-review geweest).

Het CWW zal in het advies bekijken of er overlap is met het advies van de RvA.

Sluiting

Willem sluit de vergadering.