

Waddenveren

Eindrapportage

Commissie Bootdiensten

Datum: 26 september 2013

Op alle aanbiedingen of offertes, (voorschot)nota's, leveringen van diensten en op alle tussen JBR Management Consultants bv en Opdrachtgever gesloten overeenkomsten, alsmede op elk verzoek hiertoe, ongeacht of er een overeenkomst tot stand komt/is gekomen, zijn de ROA-voorwaarden, gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel Midden-Nederland onder nr. 40531334, van toepassing. De voorwaarden worden op verzoek kosteloos toegezonden. Nederlands recht is steeds van toepassing. Geschillen zullen altijd bij uitsluiting worden beslecht als bepaald in de artikelen 19 en/of 20 van de ROA-voorwaarden.

JBR MANAGEMENT CONSULTANTS BV
Utrechtseweg 64 • 3704 HE Zeist • The Netherlands
T +31 (0)30 699 90 00 • F +31 (0)30 699 90 01
jbr@jbr.nl • www.jbr.nl
Member of ROA • CoC 30132537 • ISO 9001

I Inleiding

I.1 Achtergrond

Eind augustus 2013 is JBR Management Consultants bv (hierna JBR) door de commissie bootdiensten aangesteld als onafhankelijk procesbegeleider met als opdracht: het begeleiden van het thans lopende proces dat tot conclusie en besluitvorming moet leiden, en indien gewenst het overleg over oplossingen (technisch) voorzitten.

Er is sprake van discussie tussen de partijen (hierna: partijen of opdrachtgevers) van de openbardienstcontracten (ODC's) met betrekking tot de veerdiensten Harlingen-Terschelling-Vlieland. De discussie spitst zich toe op de recent voorgestelde maatregelen van TSM en met name de gewijzigde winterdienstregeling. Als gevolg van het medegebruik komt de continuïteit van de bootdienst in gevaar. TSM heeft gesteld dat zonder aanpassingen in de bedrijfsvoering, na een groot verlies in 2012 ook de komende jaren verlies zal worden geleden. Om de verliezen te beperken heeft TSM aanpassingen in de dienstregeling voorgesteld alsmede een tariefsverhoging. Dit is aan de orde geweest in de afgelopen vergaderingen van de commissie bootdiensten. De voorgestelde maatregelen worden door de vertegenwoordigers van de gemeente Vlieland en de gemeente Terschelling als niet proportioneel en niet redelijk beschouwd. Partijen zijn het tot nu toe tijdens de overleggen niet met elkaar eens geworden en hebben derhalve besloten te zoeken naar een oplossing. In dat kader heeft de voorzitter van de commissie bootdiensten aan de commissie voorgesteld om een externe procesbegeleider aan te stellen, een persoon met een onafhankelijke positie ter zake en aanvullende deskundigheid. Dit heeft ertoe geleid dat JBR is aangesteld als onafhankelijk procesbegeleider voor de commissie bootdiensten. Gedurende dit proces is de voorzitter van de commissie bootdiensten, in naam der partijen, opgetreden als aanspreekpunt richting JBR. Partijen hebben vooraf de intentie uitgesproken er samen uit te willen komen. Mocht dat onverhoopt niet lukken dan hebben de overheden aangegeven juridische stappen tegen TSM te overwegen.

De procesbegeleiding door JBR is door partijen geplaatst in het kader van de opgeworpen discussie omtrent de proportionaliteit en redelijkheid van de door TSM voorgestelde maatregelen, waarbij binnen de door TSM aangegeven financiële bandbreedte dient te worden bekeken of en, zo ja, welke aanpassingen van de voorgestelde maatregelen mogelijk zijn. JBR heeft de vrijheid gekregen om, daar waar dit voor partijen nuttig en dienstbaar is, creatieve suggesties ter zake te doen.

Het traject dient uiteindelijk te leiden tot een gezamenlijk advies van de vertegenwoordigers van partijen in de commissie bootdiensten aan de partijen. De partijen nemen daarover vervolgens een beslissing, met inachtneming van de eigen verantwoordelijkheden. De procesaanpak dient erop gericht te zijn dat de

commissie bootdiensten het resultaat, of voorstellen voor oplossingen, eind september 2013 kan behandelen.

Onderhavig document betreft de rapportage van JBR met betrekking tot de bevindingen alsmede het gevolgde proces. De rapportage dient ter verantwoording van de werkzaamheden van JBR en vormt tevens de basis voor de standpuntbepaling door partijen.

2 Proces

2.1 Inleiding

JBR heeft het proces ingericht conform het plan van aanpak dat zij heeft opgesteld, gedateerd 29 augustus 2013. Voor details wordt verwezen naar de inhoud. Bij aanvang heeft JBR de verschillende opdrachtgevers geraadpleegd over het gewenste proces, om optimaal ondersteunend te kunnen zijn aan de besluitvormingsprocessen der partijen.

2.2 Proces

JBR is gestart met een inventarisatieronde bij partijen met betrekking tot beschikbare informatie, standpunten en oplossingsrichtingen en tevens wensen ten aanzien van het proces. Op basis van deze input is het vervolgproces ingericht, dat met name heeft bestaan uit: inventariseren van de bedenkingen en bezwaren tegen de voorgestelde dienstregeling bij Terschelling en Vlieland (bij bestuur, politiek en gemeenschap), het (op hoofdlijnen) uitwisselen van gedachten van partijen, het overzien van het juridisch kader, het verkennen van oplossingsrichtingen en het vinden van gezamenlijkheid.

Tijdens een informele bijeenkomst van de commissie bootdiensten op maandag 23 september 2013 heeft JBR de tussenstand van de bevindingen gerapporteerd en is een herziene, gewijzigde dienstregeling besproken. De bevindingen alsmede de gewijzigde dienstregeling zijn weergegeven in onderhavig document. Op woensdag 25 september 2013 is de commissie bootdiensten formeel bijeengekomen om de standpunten te delen en te komen tot een advies.

2.3 Gesprekken

JBR heeft per partij geïnventariseerd welke personen betrokken dienden te worden bij het proces en op welke wijze. Vervolgens heeft JBR deze personen benaderd voor gesprek. Per opdrachtgever verschilt het aantal betrokken personen.

Alle eerste gesprekken zijn persoonlijk gedaan, vanwege de gevoeligheid en de discretie van het onderwerp. Eventuele vervolgesprekken zijn persoonlijk of telefonisch gedaan, afhankelijk van de beschikbaarheid van personen en de mate van urgentie.

Tijdens het onderzoek is eveneens gesproken met partijen buiten de commissie bootdiensten; te weten Wagenborg en EVT. Deze partijen zijn benaderd in overleg met, en na goedkeuring van, de opdrachtgevers. JBR heeft hiertoe initiatief genomen teneinde de gehele situatie te kunnen overzien evenals de belangen die spelen. De partijen zijn benaderd, zijnde indirect belanghebbenden, en daarmee mogelijk onderdeel van de oplossing.

3 Partijen en bevindingen

3.1 Inleiding

Zoals hierboven beschreven heeft JBR per partij der commissie bootdiensten verschillende betrokkenen gesproken. De lijst van personen en partijen is vastgesteld in overleg met de opdrachtgevers en is opgenomen in de bijlage (bijlage 1). Bij ieder gesprek stond de gewijzigde dienstregeling van TSM, gedateerd 31 juli 2013, centraal. De achterliggende problematiek, gelegen in de concurrentie tussen TSM en EVT en het ontbreken van een level playing field, kwam echter eveneens regelmatig ter sprake. Gedurende het proces heeft JBR met de referenten gesproken, soms meerdere malen, teneinde alle standpunten en ideeën helder te krijgen en te onderzoeken waar mogelijk ruimte zit om partijen bij elkaar te brengen.

3.2 Bevindingen

In deze paragraaf wordt de kern weergegeven van de inzichten die JBR heeft verworven uit de gesprekken. Dit in aanvulling op standpunten van partijen die mogelijk eerder geuit zijn en derhalve bekend worden geacht. Per partij worden de hoofdpunten weergegeven. Benadrukt wordt dat het slechts een beperkte weergave is van al hetgeen besproken is.

Gezien het publieke karakter van drie van de vier opdrachtgevers is maatschappelijk draagvlak essentieel. Derhalve heeft JBR, mede op verzoek van de opdrachtgevers, de direct belanghebbenden en de gebruikers op de eilanden geraadpleegd en zo goed mogelijk geluisterd naar de zorgen, bedenkingen en bezwaren die leven tegen de voorgestelde winterdienstregeling. Samenvattend vinden de naar voren gebrachte punten enerzijds hun grond in het 'leefbaar houden' van de eilanden Vlieland en Terschelling. Anderzijds betreffen het praktische bezwaren die het gezins-/familie-/werk-/sociale leven ontwrichten. Als ijkpunt of norm werd de dienstregeling aangedragen die gebruikelijk in de winterperiode van de voorgaande jaren werd uitgevoerd.

Het belang van TSM is gelegen in het beperken van de huidige verliezen tot een neutrale, niet negatieve, cash-flow in 2013 en 2014.

Terschelling

Zoals beschreven heeft JBR op verzoek van de portefeuillehouder/het college van de gemeente Terschelling gesproken met diverse belangenorganisaties en de politieke fracties van de gemeente Terschelling, beide

vertegenwoordigd door meerdere personen. Ook heeft JBR gesproken met de wethouder en de dossierhouder. Tijdens de gesprekken zijn de belangen, bedenkingen en bezwaren voor Terschelling verwoord en zijn tevens mogelijke oplossingen aangedragen voor TSM. Onderstaand is een beknopte weergave gegeven van de kernpunten.

Bevindingen op hoofdlijnen:

- Niet iedereen doch een meerderheid van de gesproken personen is overtuigd van het feit dat TSM genoodzaakt is om in te grijpen om verdere verliezen te beperken.
- Het algemene beeld is dat het niet mogelijk zal zijn om iedereen tevreden te stellen, maar dat het van belang is om de wensen van de algemene doelgroepen en belangenorganisaties tegemoet te komen.
- De middagdienst van Harlingen naar Terschelling (sneldienst 12:30 uur) is belangrijk voor diverse doelgroepen, doordeweeks en op zaterdag. Dit geldt met name voor ziekenhuispatiënten, verkeer voor zakelijk- en ambtelijk overleg en leden van voetbal- en sportverenigingen.
- Een tijdige avonddienst naar Terschelling is van belang voor scholieren die woonachtig zijn op het eiland en aan wal naar school gaan. Ruim 30 jonge middelbare schoolkinderen varen dagelijks heen en weer om hun school te bezoeken. Dit zijn kinderen waarvoor het belangrijk is dat zij het juiste onderwijs kunnen genieten en ook deel kunnen nemen aan het familieleven. Het ontbreken van een tijdige avond-/ retourdienst maakt een gezond leefprogramma voor deze doelgroep onmogelijk.
- De thans voorziene late aankomst van de veerdienst op Terschelling voor de eerste dagtrip, wordt als hinderlijk gezien en geeft een late ongewenste bevoorrading.
- Om onderhoud- en servicebedrijven een kans te geven om op één dag hun werk op het eiland te doen is er behoefte aan tenminste één of twee late veerdiensten.
- Voor toeristen en (in het weekend) terugkerende studenten is een late vrijdagavond afvaart gewenst.
- Voor de Terschellinger melkveehouders is het in verband met de aan- en afleveringen van belang dat er op doordeweekse dagen enkele "op één dag heen en weer" verbindingen zijn. Dit geldt ook voor overige vrachtransporten.
- Voor toeristen en congresbezoekers is bereikbaarheid en regelmaat van afvaarten van belang. Daarmee is elke reductie op de dienstregeling ongewenst, doch met name het eventuele uitvallen van verbindingen op bepaalde tijdstippen (dit weegt zwaarder dan het wijzigen van een sneldienst in een veerdienst).
- Op basis van de gesprekken is gebleken dat prijsverhoging, voor zowel gasten als eilandbewoners, niet substantieel leidt tot bezwaren.

Vlieland

Om het standpunt van Vlieland te bepalen heeft JBR gesproken met de burgemeester. De burgemeester heeft namens het college, de raad en de gemeenschap de belangen, bedenkingen en bezwaren voor Vlieland verwoord en tevens mogelijke oplossingen voor TSM aangedragen. Daarnaast zijn alle

ingezonden reacties (circa 90), door eilandbewoners en belangenorganisaties, ter beschikking gesteld aan JBR, evenals een samenvatting van de mogelijke oplossingen. Onderstaand is een beknopte weergave gegeven van de kernpunten.

Bevindingen op hoofdlijnen:

- Het uitvallen van de middagboot (op dinsdag t/m zaterdag) leidt tot de volgende bezwaren:
 - mensen in Harlingen moeten lang wachten op de avondboot, bijvoorbeeld na een ziekenhuisbezoek of een zakelijke afspraak
 - ook op Vlieland moeten lang wachten op de avondboot
 - er ontstaan problemen met het vrachtvervoer tussen Vlieland en Harlingen
 - door de beperkte terugkeermogelijkheden ontstaan er lange dagen voor monteurs en is ook langer verblijf op Vlieland nodig voor de servicewagens
 - verblijf op Vlieland wordt korter en minder aantrekkelijk
 - mogelijk ontstaat er een toename van het schoolverzuim (met name in combinatie met de vrije woensdagmiddag)
- Het uitvallen van de vrijdagmiddagboot leidt naar verwachting tot drukke en overvolle boten en een korter verblijf van weekendgasten. Ook de scholieren kunnen pas later terugkomen naar Vlieland.
- Het wijzigen van de vaartijden in de ochtend (met een later vertrek en een latere aankomst) leidt naar verwachting tot nadelige gevolgen voor:
 - reizigers vanaf Vlieland, zoals forenzen en mensen met zakelijke afspraken aan vaste wal
 - reizigers naar Vlieland, zoals forenzen, incidentele bezoeken of werkzaamheden, zakelijke afspraken en dagrecreanten
- Het vervallen van de ochtenddienst op zondag leidt naar verwachting tot nadelige gevolgen voor (familie)bezoek aan en van de wal, en het kunnen bijwonen van activiteiten.
- Minder dan drie afvaarten per dag is niet acceptabel voor Vlieland. De verwachting is dat dit zal leiden tot maatschappelijke ontwrichting.
- Prijs is prijs. Verhoging van de prijs is ongewenst, voor zowel eilanders als gasten.
- De watertaxi als alternatief schip is mogelijk een optie, mits een reserveschip beschikbaar is voor het geval dat de watertaxi niet kan varen (bijvoorbeeld vanwege weersomstandigheden).
- Als oplossingsrichtingen zijn onder andere genoemd: een tariefsverhoging voor gasten in plaats van Vlielanders, het gebruik van kleinere boten, het realiseren van brandstofbesparing door langzamer te gaan varen, het inzetten van de sneldienst in plaats van de veerdienst, het flexibeler inzetten van personeel, het afschaffen van de kaartcontrole op Vlieland, het afsluiten van salons en/of het beperken van faciliteiten in het rustige seizoen.

TSM

Om het standpunt van TSM te bepalen heeft JBR gesproken met de heren Melles en Herrema. Gedurende het proces heeft JBR regelmatig de bevindingen teruggekoppeld aan TSM, die op haar beurt de terugkoppeling vertaalde in wijzigingen ten aanzien van de winterdienstregeling d.d. 31 juli 2013. Deze wijzigingen of opties tot wijziging legde JBR vervolgens weer neer bij de overige partijen. Dit is een iteratief proces geweest. TSM heeft zich flexibel opgesteld en heeft geprobeerd zoveel mogelijk tegemoet te komen aan de belangen, bedenkingen en bezwaren van de belanghebbenden en te zoeken naar oplossingen, binnen de aangegeven financiële bandbreedte.

Bevindingen op hoofdlijnen:

- Voor TSM geldt dat zij, door omstandigheden gedwongen, dit winterdienstschema moet invoeren. En dat de noodzaak tot maatregelen is aangetoond.
- TSM heeft melding gemaakt van het feit dat, indien EVT haar concurrerende activiteiten stopt, TSM bereid is om "de oude gewaardeerde winterdienstregeling" terstond en zonder beperkingen in te voeren.
- In dat geval zal ook de maatregel met betrekking tot de beëindiging van tijdelijke arbeidscontracten die TSM heeft aangekondigd, worden teruggedraaid.
- TSM is bereid om de voorgestelde dienstregeling (nader) aan te passen, om tegemoet te komen aan de uiteenlopende wensen van de verschillende belangengroepen. Echter dient dit binnen de aangegeven financiële bandbreedte te geschieden (om negatieve cash flow te voorkomen).
- TSM is bereid om, indien gewenst, in overleg te treden met belanghebbenden om te bespreken of er behoefte is aan meer inspraak en zo ja, op welke wijze. Dit in aanvulling op de reeds bestaande structuren (waaronder het klantenpanel en het klanttevredenheidsonderzoek).

Ministerie Infrastructuur en Milieu (inclusief Rijkswaterstaat)

Om het standpunt van het ministerie van I&M en Rijkswaterstaat te bepalen heeft JBR gesproken met diverse personen. Wat betreft het ministerie is er in belangrijke mate gesproken met de heer Fukken, mevrouw Streefkerk-Arts en mevrouw Broeyer. Wat betreft Rijkswaterstaat heeft JBR gesproken met de heren Poel en Bakker, waarbij de heer Poel zoals genoemd is opgetreden als aanspreekpunt richting JBR namens de commissie boottendiensten, en de heer Bakker als contactpersoon voor dossiers en praktische zaken. Gedurende het proces heeft JBR regelmatig contact gehad met voornoemde personen. Om het juridisch kader te overzien heeft JBR daarnaast een bespreking gehad met mevrouw Ruyken en de heer Walsweer.

Bevindingen op hoofdlijnen:

- Voor I&M en RWS geldt de zienswijze van de Staatssecretaris, die ook in antwoorden op Kamervragen is verwoord. Aangegeven is dat de maatschappelijke gevolgen van een wijziging van de dienstregeling niet te ingrijpend moeten zijn en dat de veerverbinding mensen in de gelegenheid moet stellen onder meer naar school, werk en vakantiebestemming te gaan.
- Het ministerie hecht aan een oplossing die gedragen wordt door de partijen van het ODC, die past binnen het kader van het ODC en die een maatschappelijk draagvlak kent.
- Het is voor het ministerie geen optie om gewenste maar onrendabele afvaarten financieel te steunen.

EVT

Met betrekking tot EVT heeft JBR gesproken met de heren Van Zwol en Pol. EVT heeft zelf aangegeven welke personen JBR mocht spreken. Op hoofdlijnen is het gesprek gevoerd over de huidige situatie; hoe deze is ontstaan, welke oplossingen denkbaar zijn en wat de visie is van EVT op het geheel.

Bevindingen op hoofdlijnen:

- De vertegenwoordigers van EVT geven aan dat er eigenlijk geen ruimte is voor twee rederijen in dit vaargebied; dit leidt tot een vershraling van de verbindingen en service.
- EVT wil slechts dan de 'gaten in de winterdienstregeling' middels extra afvaarten oplossen indien er voor haar een level playing field (volwaardige positie in rechten en plichten) voor jaargebruik wordt gecreëerd en zij een redelijke termijn krijgt om over de juiste schepen te kunnen beschikken.

4 Oplossingsrichting

4.1 Inleiding

Zoals beschreven in de inleiding spitst de discussie tussen partijen en de procesbegeleiding door JBR zich toe op de door TSM voorgestelde winterdienstregeling op 31 juli 2013. De oplossingsrichting is derhalve gezocht binnen deze dienstregeling.

Gedurende het proces heeft JBR de belangen, bedenkingen en bezwaren van partijen uitgewisseld, om te trachten te komen tot een gedragen geheel. In reactie op punten, aangedragen door partijen en de gemeenschap, heeft TSM de vervolgens dienstregeling aangepast. Deze herziene dienstregeling is op 23 september jl. besproken met de commissie bootdiensten tijdens een informeel overleg en wordt in dit hoofdstuk kort en bondig uiteengezet. Voor details wordt verwezen naar de bijlagen, waar de diensregelingen als geheel zijn opgenomen; bijlage 2 heeft betrekking op Terschelling en bijlage 3 op Vlieland.

Kern van de wijzigingen door TSM betreft het wijzigen van tijden van afvaarten, het wegnemen van dubbele vaarten (sneldienst en veerdienst), het langzamer varen (op Vlieland) en het inzetten van een alternatief vaartuig (voor Vlieland). De voorgestelde prijsverhoging is overeind gebleven. TSM heeft verder aangegeven dat nader overleg over de exacte invulling van tijden en diensten eventueel mogelijk is.

Onderstaand zijn de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de dienstregeling beschreven, gevolgd door de belangrijkste belangen, bedenkingen en bezwaren, genoemd door de gemeenschap.

4.2 Herziene dienstregeling Terschelling

Belangrijkste wijzigingen dienstregeling:

- De verhoging van het eilandertarief met € 0,50/enkele reis blijft gehandhaafd, evenals de sneldienst toeslag van € 0,50/enkele reis.
- De dubbele afvaarten in de ochtend van de veer- en sneldienst worden weggenomen uit de dienstregeling.
- Dit leidt er toe dat in de winter alleen de veerdienst in de ochtend vaart, met een reistijd van circa 2 uur. Deze afvaart (naar Harlingen) is in het voorstel teruggebracht naar het tijdstip 06:30 uur. Het tijdstip kan eventueel iets gewijzigd worden, in overleg met belanghebbenden en om tegemoet te komen aan de tijden van openbaar vervoer, scholen, sportwedstrijden en andere zaken.

- De eerste afvaart van de sneldienst (naar Harlingen) is vervolgens om 11:00 u. Dit tijdstip komt ook reeds voor in de zomerdienst. De wijziging resulteert in een arbeidskostenbesparing en creëert meer eenduidigheid in de dienstregeling.
- In de zomerdienst vervallen op zondag de laag bezette 7:15 u. sneldienst van Terschelling naar Harlingen en de 8:30 u. sneldienst van Harlingen naar Terschelling. Dit resulteert in arbeid- en brandstofkostenbesparing. De veerdienst blijft in de ochtend varen.
- Het tijdstip van de vroege maandagochtend afvaarten van de sneldienst worden in de zomer gelijk gesteld aan het tijdstip op de overige dagen in de week. Dit resulteert in lagere arbeidskosten.
- Mede ten gevolge van gewijzigde treintijden, wordt in de zomer de ochtendafvaart van Terschelling naar Harlingen van de sneldienst verschoven naar 07:30 u.. Dit resulteert in een beperkte arbeidskostenbesparing.
- De zomerdienst afvaart van 11:15 u. van Terschelling naar Harlingen met de sneldienst wordt jaarrond verschoven naar 11:00 u.. Dit maakt een hogere wisselfrequentie tussen de Koegelwiek en de Tiger mogelijk, na aankomst in Harlingen, hetgeen resulteert in enige brandstofkostenbesparing.

Toelichting wijzigingen:

- De ondernemersvereniging TOV heeft de zorg geuit dat de derde avondreis van de veerdienst op vrijdag nodig is voor toeristen, teneinde het eiland gedurende een weekend te kunnen bezoeken. TSM heeft daartoe op vrijdagavond de sneldienst (om 17:15 u.) en de veerdienst (19:30 u.) van Harlingen naar Terschelling toegevoegd.
- Voor patiënten is het belang om na een behandeling aan wal snel terug te kunnen keren naar het eiland, ook in de middag. Om daaraan tegemoet te komen heeft TSM dagelijks de veerdienst afvaart om 06:30 u. naar Harlingen en de retour sneldienst naar Terschelling om 12:30 u. mogelijk gemaakt.
- De sportclubs hebben aangegeven dat walvoetbal op de zaterdagochtend niet meer mogelijk zal zijn met de nieuwe winterdienstregeling. Competitie zal lastig tot onmogelijk worden en de voetballers zullen met lange wachttijden te maken krijgen. In reactie daarop heeft TSM de zaterdag veerdienstafvaart om 06:30 u. naar Harlingen en de retour sneldienst naar Terschelling om 12:30 u. mogelijk gemaakt.
- Voor scholieren is het bezwaar geuit dat de sneldienst van 18:15 u. naar Terschelling te laat is op de dag. Daarmee worden de schooldagen te lang voor deze groep kinderen. TSM heeft derhalve de afvaart van de sneldienst teruggezet naar 17:15 u. (van Harlingen naar Terschelling).
- De veehouders hebben aangegeven dat in de winterdienst minstens drie maal per week aan/afvoer op één dag nodig is voor het melktransport, vanwege wettelijke voorwaarden voor opslag en transport. Met de herziene dienstregeling heeft TSM dit mogelijk gemaakt op de dagen maandag, donderdag en vrijdag, door de gewijzigde inzet van het vrachtveer en de derde reis van de veerdienst op vrijdag.
- De gemeente heeft laten weten dat de middag sneldienst essentieel is voor zakelijke passagiers; voor vergaderingen en andersoortige bezoeken. Om hieraan tegemoet te komen heeft TSM voor de dagen maandag tot en met zaterdag de ochtendafvaart om 11:00 u. naar Harlingen en de middagdienst om 12:30 u. naar Terschelling toegevoegd in schema, jaarrond.

- De bevrachters hebben aangegeven hun lading naar Terschelling bij voorkeur te vervoeren tussen 9 en 10 uur in de ochtend. TSM acht de ochtendafvaart van de veerdienst om 9:30 u. naar Terschelling hiervoor geschikt.
- De bevrachters hebben net als de veehouders verzocht om in de winterdienst een aantal keer per week een aan- en afvoermogelijkheid te hebben op één dag. Met de inzet van het vrachtveer en de derde reis van de veerdienst op vrijdag is dit mogelijk gemaakt, op de dagen maandag, donderdag en vrijdag.
- In het algemeen is de reactie vernomen dat een verschraling van het aantal afvaarten van de veerdienst op dinsdag en woensdag in september niet wenselijk is, in verband met toerisme en vracht. In reactie daarop geeft TSM aan dat het basisvaarschema in de zomerdienst in september gelijk zal blijven aan het basisvaarschema van mei en juni.
- Tenslotte geeft TSM aan dat de genoemde tijden in de herziene diensregeling, in overleg met partijen, verder afgestemd kunnen worden op de wensen en behoeften van gebruikers (bijvoorbeeld het verschuiven van de ochtendboot van 06:30 u. naar 07:00 u.).

4.3 Herziene dienstregeling Vlieland

Belangrijkste wijzigingen dienstregeling:

- De oorspronkelijk voorgestelde verhoging van het eilandertarief met € 0,50/enkele reis blijft gehandhaafd.
- In de winterdienstregeling zal de veerdienst op vrijdag drie afvaarten kennen en op de overige dagen van de week twee. TSM stelt een watertaxi beschikbaar om de dienstverlening aan te vullen tot drie afvaarten per dag. Dit zal in ieder geval op dinsdag en donderdag in de middag plaatsvinden en optioneel tevens op maandag, woensdag en zaterdag, in de avonden. Zondagochtend wordt de watertaxi in principe niet ingezet, vanwege de beperkte vraag op dat tijdstip, in overleg is dit wellicht echter tevens mogelijk.
- De watertaxi zal online geboekt kunnen worden en heeft een capaciteit van 12 personen. De dienst zal een tarief kennen van circa € 17,- (enkele reis) en een vaartijd van ongeveer een uur. TSM zal geen alternatief schip bieden voor de watertaxi in geval van uitval van dit schip. Bij geen gebruik van bepaalde diensten van de watertaxi zullen deze, in overleg, uit het vaarschema gehaald worden. De watertaxi kan, indien gewenst, tevens in de zomerdienst ingezet worden.
- De watertaxi zal op Vlieland waarschijnlijk af-/aanmeren in de jachthaven. TSM heeft met de lokale taxidiens dienst gesproken over een logistieke oplossing. Details van het gebruik van de watertaxi zullen nader worden afgestemd met partijen.
- De vaarsnelheid van de veerdienst zal omlaag worden gebracht. Dit resulteert in een vaartijd van circa 1 uur en 45 minuten (vast), in plaats van circa 1 uur en 30 minuten. De maatregel zal leiden tot lagere brandstofkosten per afvaart.

- In de zomerdienst zullen er ook in de maanden mei en juni twee afvaarten van de veerdienst zijn in plaats van drie, (op dinsdag en woensdag), conform het basis vaarschema van september. Dit resulteert in arbeids- en brandstofkostenbesparing.
- De laatste afvaart in de zomerdienst zal zijn om 18:45 uur, van Harlingen naar Vlieland. Hierdoor is er geen sprake van een langere vaartijd, hetgeen zou leiden tot een langere arbeidstijd.

Toelichting wijzigingen:

- De afvaart om 8:30 u. wordt te laat geacht voor scholieren en forenzen. Men wenst dagelijks een afvaart om 07:00 u. naar Harlingen. TSM stelt dagelijks een afvaart voor om 06:30 u. naar Harlingen.
- Meerdere partijen hebben aangegeven dat een middagafvaart naar Vlieland zeer wenselijk is. Daartoe heeft TSM de vrijdagmiddagreis om 11:15 u. naar Harlingen en om 13:30 u. naar Vlieland toegevoegd.
- De bevrachters hebben aangegeven in de winter minimaal twee keer per week een aan- en afvoermogelijkheid te moeten hebben op één dag. TSM heeft dit in het herziene schema mogelijk gemaakt op de dagen dinsdag, donderdag en vrijdag.
- De ondernemersvereniging heeft aangegeven dat aanvoer van vracht om 12:00 u. te laat is. Daartoe heeft TSM de aankomst dagelijks vervroegd.
- TSM geeft ten slotte aan dat ook bij Vlieland de genoemde tijden in de herziene diensregeling in overleg met partijen verder afgestemd kunnen worden op de wensen en behoeften van gebruikers.

5 Conclusie en vervolgstappen

5.1 Inleiding

JBR heeft met partijen besproken dat er sprake is van twee vraagstukken. Op de korte termijn is er de door TSM voorgelegde winterdienstregeling waarover partijen van het ODC het niet eens zijn, hetgeen onderwerp is van de procesbegeleiding door JBR. Op de achtergrond speelt echter het vraagstuk met betrekking tot het medegebruik van EVT en het ongelijke speelveld (met verschillende rechten en plichten voor de twee reders), hetgeen leidt tot de ongewenste situatie.

5.2 Herziene dienstregeling

In de voorgaande hoofdstukken is kernachtig een samenvatting gegeven van de belangen, bedenkingen en bezwaren die genoemd zijn door partijen en de gemeenschap met betrekking tot de door TSM voorgestelde winterdienstregeling. TSM heeft hierop gereageerd met een herziene winterdienstregeling, die eveneens beschreven is in onderhavig rapport. Het is nu aan de contractpartijen van het ODC, te weten TSM, de gemeenten Vlieland en Terschelling en het ministerie van I&M, om te bepalen of deze aanpassingen op draagvlak kunnen rekenen en TSM groen licht krijgt voor het invoeren van de herziene dienstregeling.

Zoals aangegeven heeft JBR haar oor te luisteren gelegd bij gemeenschap van de beide eilanden. Tijdens deze peilingen was de conclusie: deze aangepaste dienstregeling is beter dan de eerste. Als tijdelijke oplossing is het mogelijk acceptabel, als duurzame of structurele oplossing echter niet.

De inwoners van Terschelling zien met de herziene dienstregeling nog een beperking voor het zakelijke onderhoud- en serviceverkeer, omdat er alleen op vrijdag een 'in één dag' verbinding zal zijn en vrijdag daarnaast niet de meest aangewezen dag is voor dergelijke werkzaamheden. De toegevoegde ochtendafvaart van de veerdienst naar Harlingen geeft daarnaast wel een verbinding op dit belangrijke tijdstip, maar het tijdstip van vertrek is voor schoolkinderen en werkenden aan de vroege kant. Daarbij rijst de vraag of dit een toereikende oplossing is. De langzame boot op dinsdagavond zit daarnaast (vooralsnog) niet in het schema. De prijsverhoging lijkt niet tot al te veel weerstand te leiden.

Voor de inwoners van Vlieland blijft het met de herziene winterdienstregeling een ongewenste situatie dat voor de wintertaxi, die op een aantal dagen de derde verbinding is, geen alternatief schip beschikbaar is. Dat maakt deze dienst in de herfst, winter en voorjaar kwetsbaar voor uitval. Tevens is de capaciteit van deze verbinding, met twaalf personen en geen toegang voor auto's, meer beperkt dan de capaciteit van de

huidige verbinding. Tot slot zal de voorgestelde prijsverhoging naar verwachting lastiger liggen dan op Terschelling.

Voor TSM biedt de herziene dienstregeling de nodige tegemoetkoming voor de verlieslatende exploitatie (die met de voorstelde wijzigingen overigens nog niet omslaat in een winstgevende exploitatie) en kan een negatieve cashflow voorkomen worden. Indien gewenst is TSM verder flexibel en bereid om nadere aanpassingen op het schema door te voeren, om tegemoet te komen aan de wensen van belanghebbenden, doch binnen het gestelde financiële kader. TSM is tevens bereid om, indien gewenst en in overleg met partijen, de inspraak van belanghebbenden te verruimen. Dit in aanvulling op reeds bestaande structuren zoals het klantenpanel. Tot slot heeft TSM aangegeven de oude dienstregeling te hervatten zodra EVT de concurrerende activiteiten stopt.

5.3 Conclusie en vervolgstappen

Ten behoeve van het publieke belang; de bereikbaarheid van de eilanden en het voorkomen van mogelijke maatschappelijke ontwrichting, is het gewenst dat partijen op korte termijn overeenstemming bereiken over een herziene dienstregeling. Juridische trajecten zullen naar verwachting ter zake geen oplossing bieden en daarnaast meer tijd in beslag nemen. Partijen zijn het er echter over eens dat met een gewijzigde dienstregeling de kern van het probleem, die ligt in de combinatie van het medegebruik en een ongelijk speelveld voor de twee reders, niet wordt opgelost.

JBR constateert dat, op basis van de tot nu toe gevoerde gesprekken en de uitgesproken intentie van partijen er samen uit te willen komen, er mogelijk draagvlak te vinden is voor een herziene, gewijzigde winterdienstregeling mits deze een tijdelijk karakter heeft en partijen zich tegelijkertijd committeren om de situatie structureel en op korte termijn (per 2014) op te lossen.

Het is aan de commissie bootdiensten en aan de individuele partijen der commissie bootdiensten, om te besluiten hoe verder te gaan.

Bijlage 1 – Overzicht gesproken partijen

Organisatie	Vertegenwoordiger	Toelichting
Partijen ODC		
Gemeente Harlingen	Mevrouw M. le Roy	Wethouder
Gemeente Terschelling	De heer T. de Jong	Wethouder en Loco Burgemeester, portefeuillehouder Waddenveren
Gemeente Terschelling	De heer R. Bats	Burgemeester (waarnemend)
Gemeente Terschelling	De heer P. de Bos	Dossierhouder
Gemeente Terschelling	Fractievoorzitters + enkele raadsleden	Alle politieke partijen, inclusief het afgesplitste deel van Plaatselijk Belang
Gemeente Terschelling	Belangenorganisaties	TOV, LTO, klantenpanel TSM, Sportclub Terschelling, Aester Voetbal Vereniging, Oudergroep Forensenleerlingen
Gemeente Vlieland	Mevrouw E. Schadd-de Boer	Burgemeester
Ministerie I&M	De heer J. Fukken	Directeur Openbaar Vervoer en Spoor
Ministerie I&M	Mevrouw L. Streefkerk-Arts	Hoofd Vervoersketen
Ministerie I&M	Mevrouw C. Broeyer	DGB
Ministerie I&M	Mevrouw A. Ruyken	HBJZ
Ministerie I&M	De heer Walsweer	HBJZ
Rijkswaterstaat	De heer S. Poel	HID/DNN en Voorzitter Commissie Boottendiensten
Rijkswaterstaat	De heer J.M. Bakker	Dossierhouder
TSM	De heer P. Melles	Directeur
TSM	De heer R. Herrema	Controller
Overige belanghebbenden		
EVT	De heer A.J. van Zwol	Voorzitter Raad van Commissarissen
EVT	De heer F. Pol	Adviseur van de vennootschap
Wagenborg	De heer R. Wagenborg	Directeur
Wagenborg	De heer E. Vuursteen	Directeur

Bijlage II – Herziene dienstregeling Terschelling

Gewijzigde dienstregeling TSM –zoals besproken in commissie bootdiensten op 23 september 2013

Versie Ts-2C

Basisdienstregeling Terschelling Winterdienst 1-11-2013 t/m 24-4-2014 en van 1-10-2014 t/m 31-12-2014

Route	TH	TH	TH	TH	TH	TH	TH	TH	HT	HT	HT	HT	HT	HT	HT	HT
Schip	FRL	SD	NN	SD	FRL	NN	SD	FRL	SD	NN	FRL	NN	SD	FRL	SD	FRL
Maandag	6:30			11:00	12:00	16:00	16:15				9:30	13:45	12:30	14:30	17:15	
Dinsdag	6:30			11:00	12:00		16:15				9:30		12:30	14:30	17:15	
Woensdag	6:30			11:00	12:00		16:15				9:30		12:30	14:30	17:15	
Donderdag	6:30			11:00	12:00	16:00	16:15				9:30	13:45	12:30	14:30	17:15	
Vrijdag	6:30			11:00	12:00		16:15	17:00			9:30		12:30	14:30	17:15	19:30
Zaterdag	6:30			11:00	12:00						9:30		12:30	14:30		
Zondag		9:15			12:00		16:15	17:00	10:15					14:30	17:15	19:30

Opmerkingen

Vaartijd 2 u

Logistieke voorzieningen treffen voor scheiden pax/voertuigen Ts met die van Vlie

Gem. bezetting zaterdagmiddag SD in 2012 16:30/17:30 was 114 incl. Pasen en herfstvakantie. Deze vervallen ten faveure van 2x SD vrijdagmiddag

Gem bezetting zaterdagochtend SD in 2012 9:30/12:30 was 155 incl. Pasen/Herfst. Deze wel houden ten faveure van sport.

Basisdienstregeling Terschelling Zomerdienst/voorzeizoen 25-4-2014 t/m 30-6-2014

Route	TH	TH	TH	TH	TH	TH	TH	HT	HT	HT	HT	HT	HT	HT
Schip	SD	FRL	SD	FRL	SD	FRL	SD	SD	FRL	SD	FRL	SD	SD	FRL
Maandag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50
Dinsdag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50
Woensdag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50
Donderdag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50
Vrijdag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50
Zaterdag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50
Zondag		7:00	11:00	12:30	16:15	17:30	18:30		9:45	12:30	15:00	17:15	19:30	19:50

Opmerkingen zomerdienst/voorzeizoen

Gem bezetting Zondag SD in mei, juni, sep '12 7:30/8:30 < 63 pax. Daardoor in voor- en naseizoen vervallen. Alleen nog inzetten bij strandweer

Basisdienstregeling Terschelling Zomerdienst/grote vakantie 1-7-2014 t/m 31-8-2014

Route	TH	TH	TH	TH	TH	TH	TH	HT	HT	HT	HT	HT	HT	HT	TV	TV	VT	VT
Schip	SD	FRL	SD	FRL	SD	FRL	SD	SD	FRL	SD	FRL	SD	SD	FRL	SD	SD	SD	SD
Maandag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50				
Dinsdag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50				
Woensdag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50	9:30	18:10	10:05	18:50
Donderdag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50				
Vrijdag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50				
Zaterdag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50				
Zondag		7:00	11:00	12:30	16:15	17:30	18:30		9:45	12:30	15:00	17:15	19:30	19:50				

Opmerkingen zomerdienst/grote vakantie

Gem bezetting Zondag SD in juli, aug '12 7:30/8:30 < 83 pax. Daardoor alleen nog inzetten bij strandweer

Bron: TSM

Basisdienstregeling Terschelling Zomerdienst/September 1-9-2014 t/m 30-9-2014

Route	TH	TH	TH	TH	TH	TH	TH	HT	HT	HT	HT	HT	HT	HT
Schip	SD	FRL	SD	FRL	SD	FRL	SD	SD	FRL	SD	FRL	SD	SD	FRL
Maandag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50
Dinsdag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50
Woensdag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50
Donderdag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50
Vrijdag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50
Zaterdag	7:30	7:00	11:00	12:30	16:15	17:30		8:30	9:45	12:30	15:00	17:15		19:50
Zondag		7:00	11:00	12:30	16:15	17:30	18:30		9:45	12:30	15:00	17:15	19:30	19:50

Opmerkingen zomerdienst/naseizoen

Gem bezetting Zondag SD in mei, juni, sep '12 7:30/8:30 < 63 pax. Daardoor in voor- en naseizoen vervallen. Alleen nog inzetten bij strandweer

Opmerkingen:

Zomerdienst vanaf vrijdag 25-4-2014 t/m 30-9-2014

In april en oktober meestal 3 reizen FRL op de vrijdagen i.v.m. capaciteitsvraag.

Afvaarten Midsland buiten beschouwing gelaten in overzichten.

In zomerdienst afvaarten Noord Nederland (vracht) buiten beschouwing gelaten

Tarief voorwaarden m.b.t. bovengenoemd schema ingaande per 1-11-2013:

De inzet van minimaal 2 sneldienstafvaarten op zo t/m vrij in de winter wordt gecompenseerd met een verhoging van de sneldiensttoeslag met € 0,50/enkele reis voor zowel gast als eilander.

Voor de inzet van minimaal 2 veerdienst reizen per dag, in plaats van het op 2-5-2013 gepresenteerde vaarschema, zal het eilander tarief met **€ 0,50 /enkele reis** worden verhoogd (excl. OV indexering).

Bijlage III – Herziene dienstregeling Vlieland

Gewijzigde dienstregeling TSM –zoals besproken in commissie bootdiensten op 23 september 2013

Versie VI-2C

Basisdienstregeling Vlieland Winterdienst 1-11-2013 t/m 24-4-2014 en van 1-10-2014 t/m 31-12-2014

Route	VH	VH	VH	HV	HV	HV
Schip	VL	VL	VL	VL	VL	VL
Maandag	6:30	11:15		9:00	13:30	
Dinsdag	6:30		16:00	9:00		18:30
Woensdag	6:30	11:15		9:00	13:30	
Donderdag	6:30		16:00	9:00		18:30
Vrijdag	6:30	11:15	16:00	9:00	13:30	18:30
Zaterdag	6:30	11:15		9:00	13:30	
Zondag		11:15	16:00		13:30	18:30

Basisdienstregeling Vlieland Zomerdienst/voorseizoen 25-4-2014 t/m 30-6-2014

Route	VH	VH	VH	HV	HV	HV
Schip	VL	VL	VL	VL	VL	VL
Maandag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45
Dinsdag	7:00		16:30	9:15		18:45
Woensdag	7:00	11:45		9:15	14:15	
Donderdag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45
Vrijdag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45
Zaterdag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45
Zondag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45

Basisdienstregeling Vlieland Zomerdienst/grote vakantie 1-7-2014 t/m 31-8-2014

Route	VH	VH	VH	HV	HV	HV	TV	TV	VT	VT
Schip	VL	VL	VL	VL	VL	VL	SD	SD	SD	SD
Maandag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45				
Dinsdag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45				
Woensdag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45	9:30	18:10	10:05	18:50
Donderdag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45				
Vrijdag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45				
Zaterdag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45				
Zondag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45				

Bron: TSM

Basisdienstregeling Vlieland Zomerdienst/september 1-9-2014 t/m 30-9-2014

Versie VI-2C

Route	VH	VH	VH	HV	HV	HV
Schip	VL	VL	VL	VL	VL	VL
Maandag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45
Dinsdag	7:00		16:30	9:15		18:45
Woensdag	7:00	11:45		9:15	14:15	
Donderdag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45
Vrijdag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45
Zaterdag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45
Zondag	7:00	11:45	16:30	9:15	14:15	18:45

Algemene opmerkingen:

Vaartijd veerdienst 1 u 45 min.

Zomerdienst vanaf vrijdag 25-4-2014 t/m 30-9-2014

Afvaarten Midsland buiten beschouwing gelaten in overzichten.

In zomerdienst afvaarten Noord Nederland (vracht) buiten beschouwing gelaten

Het vraaggestuurd inzetten van extra afvaarten blijft onverkort van toepassing.

Tarief voorwaarden m.b.t. bovengenoemd schema ingaande per 1-11-2013:

De inzet van minimaal 2 sneldienstafvaarten op zo t/m vrij in de winter wordt gecompenseerd, met een verhoging van de sneldiensttoeslag met € 0,50/enkele reis voor zowel gast als eilander.

Voor de inzet van minimaal 2 veerdienst reizen per dag, in plaats van het op 2-5-2013 gepresenteerde vaarschema, zal het eilander tarief met **€ 0,50 /enkele reis** worden verhoogd (excl. OV indexering).

Bron: TSM