

**Indicatieve marktconforme vergoeding
voor de Horecavoorzieningen en overige
commerciële activiteiten (winkel/souvenirs)
van de Friese Waddenveren:**

**Harlingen-Vlieland (Doeksen)
Harlingen-Terschelling (Doeksen)**

**Holwerd-Ameland (Wagenborg)
Lauwersoog-Schiermonnikoog (Wagenborg)**

ADVIESRAPPORTAGE

WWW.VDWEERD.NL

ADVIESRAPPORTAGE

Indicatieve markconforme vergoeding voor de horecavoorzieningen en overige commerciële activiteiten (winkel en souvenir) van de Friese Waddenveren: Harlingen-Vlieland, Harlingen-Terschelling, Holwerd-Ameland en Lauwersoog-Schiermonnikoog



Opdrachtgever	: Rijksvastgoedbedrijf, Directie Transacties & Projecten Afdeling Verhuur, in deze vertegenwoordigd door: Persoonsgegevens
Doel advies	: Inzicht marktconforme vergoeding horecavoorzieningen Friese Waddenveren in verband met nieuwe concessies
Peildatum	: Per oktober 2024
Omvang werkzaamheden	: Definitief advies op basis van desk research
Type object	: Horecavoorzieningen en overige commerciële activiteiten (winkel/souvenirs) op de veerboden van voornoemde veerdiensten, alsmede in de terminals van de rederijen

SAMENVATTING ADVIES

Indicatieve markconforme vergoeding voor de horecavoorzieningen en overige commerciële activiteiten (winkel en souvenir) van de Friese Waddenveren: Harlingen-Vlieland, Harlingen-Terschelling, Holwerd-Ameland en Lauwersoog-Schiermonnikoog, peildatum per oktober 2024

Objecttype	Horeca/leisure	Subtype	Waddenveren
------------	----------------	---------	-------------

Opdrachtgever	Rijksvastgoedbedrijf
Contactpersoon	Persoonsgegevens
Adviseur	Persoonsgegevens
Externe adviseur	Niet van toepassing

REDERIJ DOEKSEN		
BASISINFORMATIE		
Trajecten	Harlingen - Vlieland	
	Harlingen - Terschelling	
Aantal afvaarten 2023	8.001	
Aantal passagiers 2023	761.457	
Omzet horeca 2022 (laatst gerapporteerd)	€ 6.110.000	
INDICATIEVE VERWACHTE OMZET	€ 6.250.000	
INDICATIEVE MARKTHUUR	€ 427.500	
In percentage van omzet	6,85%	
Bandbreedte marktconform vergoeding (in % van omzet)	5,85%	minimaal
	7,85%	maximaal

REDERIJ WAGENBORG		
BASISINFORMATIE		
Trajecten	Holwerd - Ameland	
	Lauwersoog - Schiermonnikoog	
Aantal afvaarten 2023	17.654	
Aantal passagiers 2023	1.044.599	
Omzet horeca	wordt niet gerapporteerd	
INDICATIEVE VERWACHTE OMZET	€ 6.500.000	
INDICATIEVE MARKTHUUR	€ 470.000	
In percentage van omzet	7,25%	
Bandbreedte marktconform vergoeding (in % van omzet)	6,25%	minimaal
	8,25%	maximaal

INHOUD

1. ADVIESRAPPORT

- 1.1. Algemene Uitgangspunten en voorwaarden
- 1.2. Adviseurs en omschrijving object
- 1.3. Opdrachtgever
- 1.4. Eigendom
- 1.5. Indicatieve waarderingen en uitgangspunten

2. EIGENDOM

- 2.1. Kadastrale gegevens
- 2.2. Actuele concessies

3. BESTEMMING

4. ALGEMENE INFORMATIE

4.1. Veerdienst Harlingen – Vlieland – Terschelling (Doeksen)

- 4.1.1. Geschiedenis en achtergrond
- 4.1.2. Algemene gegevens huidige veersc epen
- 4.1.3. Aantallen passagiers en vaarbeweg ngen
- 4.1.4. Gegevens inzake horecafuncties

4.2. Veerdienst Holwerd Ameland en Lauwersoog – Schi ermonnikoog (Wagenborg)

- 4.2.1. Geschieden s en ach ergrond
- 4.2.2. Algem en gegevens huidige veerscheperen
- 4.2.3. Aantallen passagiers en vaarbewegingen
- 4.2.4. Geg vens inzake horecafuncties

5. MARKTANALYSE

- 5.1. Marktsituatie
- 5.2. SWOT-analyse

6. WAARDE OORDEEL MET OVERWEGINGEN

6.1. Waardebepaling marktconforme vergoeding horecavoorzieningen (Doeksen, Harlingen-Vlieland en Harlingen-Terschelling)

- 6.1.1. Rentabiliteitswaarde

6.2. Waardebepaling marktconforme vergoeding horecavoorzieningen (Wagenborg, Holwerd-Ameland en Lauwersoog-Schi ermonnikoog)

- 6.2.1. Rentabiliteitswaarde

7. ANALYSE OMZET- EN KOSTENSTRUCTUUR

8. BACKTRACKING EERDER ADVIES 2020

9. VOORWAARDEN

10. BIJLAGEN

1. Rekenkundig model Rentabiliteitswaarde
2. Kamer van Koophandel
3. Concessies
4. Vervoerkundige jaaroverzichten (Doeksen)
5. Vervoerkundige jaaroverzichten (Wagenborg)
6. Jaarstukken Doeksen (2022, 2020 en 2018, g deeltelijk)
7. Vervoersplan 2024 (Doeksen)
8. Vervoersplan 2024 (Wagenborg)
9. Opdrachtbrief en offerte advies
10. Definitielijst begrippen
11. Plausibiliteitsverklaring

Niets uit dit adviesrapport mag worden gepubliceerd, gefotokopieerd of vermenigvuldigd, anders dan na schriftelijke toestemming van de adviseur.

1. ADVIESRAPPORT

1.1. ALGEMENE UITGANGSPUNTEN EN VOORWAARDEN

In dit advies wordt uitgegaan van onderstaande uitgangspunten en algemene voorwaarden:

Opdracht:	Dit advies is uitgevoerd conform de bijgevoegde offerte. Er is in dit rapport niet afgeweken van de opdracht.	
Procedure	<i>Offerte:</i>	16 september 2024
	<i>Opdrachtverstrekking:</i>	30 september 2024
	<i>Peildatum:</i>	Oktober 2024
	<i>Conceptrapportage</i>	14 oktober en 23 oktober 2024
	<i>Definitieve rapportage</i>	Klik of tik om een datum in te voeren.
Basis voor opdracht:	Als basis voor de opdracht is gevraagd voor het object vast te stellen; Een marktconforme vergoeding vastgesteld te worden voor de commerciële activiteiten in de opstallen (terminals) en horecafuncties op de veerboten van de volgende trajecten/veerdiensten: Harlingen – Vlieland (Doeksen), Harlingen – Terschelling (Doeksen), Holwerd – Ameland (Wagenborg), Lauwer oog – Schiermonnikoog (Wagenborg). Het betreft hier in beginsel alleen de vergoeding voor de commerciële activiteiten (horeca/souvenirs/etc.), de ticketinkomsten worden hierin expliciet niet meegewogen. Tevens is in het initiële gesprek in 2020 aangegeven dat de infrastructuur wel volledig buiten beschouwing gelaten worden).	
Peildatum	Voor het advies wordt de peildatum per heden (oktober 2024) gehanteerd;	
Doel:	Het verkrijgen van inzicht in de marktconforme vergoeding voor de commerciële activiteiten in de opstallen (terminals) en horecafuncties op de veerboten van de vier omschreven veerdiensten. Dientengevolge aanvaardt ondergetekende ten aanzien van de inhoud van dit rapport geen verantwoordelijkheid jegens anderen dan opdrachtgever en slechts bij gebruik van het doel waartoe het is opgesteld.	
Omvang werkzaamheden:	Het betreft een volledige advies zonder verdere opname (alle objecten zijn in de zomer van 2024 reeds bezocht).	

Adviseur:	Persoonsgegevens , ingeschreven in het Nederlands Register Vastgoed Taxateurs (NRVT), Kamer Bedrijfsmatig Vastgoed en Grootzakelijk Vastgoed, registratienummer Persoonsgegevens en REV-taxateur, certificaatnummer Persoonsgegevens, als Register-Taxateur verbonden aan Van de Weerd Taxaties B.V., gevestigd aan de Maliebaan 80a te Utrecht.
Plausibiliteit	De plausibiliteitstoets zal uitgevoerd worden door: Persoonsgegevens RT, ingeschreven in het Nederlands Register Vastgoed Taxateurs (NRVT), Kamer Bedrijfsmatig Vastgoed en Grootzakelijk Vastgoed, registratienummer Persoonsgegevens, als Register-Taxateur verbonden aan Van de Weerd Taxaties B.V. (gevestigd aan de Maliebaan 80A te 3581 CW Utrecht) en lid van de Nederlandse Vereniging van Makelaars NVM, sectie BOG, onder nummer Persoonsgegevens
Kwalificaties:	De adviseur verklaart voldoende theoretische- en praktische kennis om te voldoen aan de vereisen van professionele deskundigheid en beschik over de vakbekwaamheid, professionele deskundigheid, ervaring, vaardigheden en inzicht om dit advies op deskundige wijze uit te voeren en is ter zake professioneel geregistreerd en gekwalificeerd. De adviseur heeft voldoende actuele lokale en nationale kennis en inzicht in de specifieke markten aan onderhavige objecten. Hij voldoet aan de criteria voor permanente educatie van het NRVT.
Onafhankelijkheid:	De adviseur verklaart, voor zover van toepassing, het Reglement Gedrags- en Beroepsregels van het NRVT na te leven en zich te houden aan de fundamentele beginselen van professioneel gedrag, vakbekwaamheid, integriteit, objectiviteit, onafhankelijkheid, zorgvuldigheid en transparantie alsmede vertrouwelijkheid. Hij bevestigt hierdoor dat bij het uitvoeren van dit advies is voldaan aan de fundamentele beginselen en/of vereisten van objectiviteit en onafhankelijkheid en verder te voldoen aan de onafhankelijkheidsvereisten in de EVS Blue Book. Er is vastgesteld dat er geen conflicterende belangen zijn bij de uitvoering van dit advies. Verder wordt het 25% omzetprincipe eerbiedigd uit artikel 11 Reglement Gedrags- en Beroepsregels NRVT 2020.
Aansprakelijkheid:	Dit adviesrapport is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door opdrachtgever ten behoeve van hetgeen omschreven in het doel van het advies. Ondergetekende aanvaardt ten aanzien van de inhoud van dit rapport geen verantwoordelijkheid jegens anderen dan genoemde opdrachtgever, tenzij met uitdrukkelijke schriftelijke toestemming van adviseur. Niets uit het adviesrapport mag worden gepubliceerd, gefotokopieerd of vermenigvuldigd, anders dan na schriftelijke toestemming van de adviseur.

Roulatie:	Door adviseur is er op 24 april 2020 een advies uitgevoerd van de betreffende objecten. Adviseur verklaart hierbij de beginselen van het NRVt te hanteren met betrekking tot roulatie.
Standaarden en richtlijnen:	Dit advies is uitgevoerd in overeenstemming met: - Het Reglement gedrags- en beroepsregels en Reglement Definities Nederlands Register Vastgoed Taxateurs (NRVT), vastgesteld op 19 oktober 2019 en in werking vanaf januari 2020; - Het Reglement Kamers NRVt, vastgesteld op 9 december 2021, in werking per 1 januari 2022 en, voor zover van toepassing, het Subreglement Grootzakelijk Vastgoed NRVt (vastgesteld op 21 juni 2018); Dit advies is, waar van toepassing, uitgevoerd met inachtneming van de aanbevelingen en de richtlijnen van EVS 2020 en IVS 2022. Ingeval van strijdigheid tussen genoemde standaarden prevaleren de richtlijnen van de EVS. De adviseur is op de hoogte van de inhoud van deze richtlijnen en heeft geandeld overeenkomstig deze richtlijnen. Dit advies is verder geschied overeenkomstig de Voorwaarden Bedrijfsonroerend goed van de Nederlandse Vereniging van Makelaars NVM (professionele opdrachtgevers, versie 2023) zoals aan opdrachtgever verstrekt en door opdrachtgever expliciet aanvaard.
Waarderingsmethodiek:	De in dit rapport gehanteerde methodiek voor de onroerende zaken betreft de bedrijfswaardemethodiek, op basis van de: - De rentabiliteitswaarde Er is voor deze methodieken gekozen door het specifieke, exploitatiegebonden, karakter van de onroerende zaken.

Informatie-voorziening:	Informatie	Geraad-pleegd	Bron/additionele informatie:
	Kamer van koophandel	Ja	Kamer van Koophandel
	Kadaster	Ja	Kadaster/originele rapportage
	Akte van levering	Nee/NVT	
	Gegevens erfpacht	Nee/NVT	
	Gegevens VvE	Nee/NVT	
	Concessies	Ja	Opdrachtgever/originele rapport
	Huurfactuur	Nee	Opdrachtgever/eigenaar
	Bestemmingsplan	Ja	Ruimtelijkeplannen.nl
	Plattegrondtekeningen	Nee/NVT	
	Energie-labelgegevens	Nee/NVT	
	Jaarrekeningen	Ja	Kamer van Koophandel
	Bodemonderzoeken	Nee	
	Asbestonderzoeken	Nee	
	Additionele informatie	Ja	Websites zoals benoemd
	Regioplattengronden	Ja	Google Maps
	Referentiegegevens	Ja	- Online database NVM - Database Vastgoeddata (incl. horecabedrijfsvergelijking) - Eigen archief
Het advies en de waardering zijn gedeeltelijk gebaseerd op door de opdrachtgever verstrekte gegevens. De door de opdrachtgever verstrekte gegevens worden door adviseur steekproefsgewijs op juistheid gecontroleerd. De adviseur neemt geen verantwoordelijkheid voor de juistheid van de betreffende gegevens.			
Schattings-onzekerheid	Aangezien het in advies gaat om zeer specifieke objecten (Veerdiensten) is er geen sprake van een feitelijke marktwerking (monopoliesituatie). Derhalve achten adviseurs het in dit geval geoorloofd om een aangepaste waarderingssysteem hodie te hanteren (zie verder ook hoofdstuk 6). Derhalve hebben adviseurs gekozen om door middel van een rentabiliteitswaardemethodiek te komen tot een reële marktconforme vergoeding per veerdienst voor de horeca (en winkel/souvenirs)functies. Doordat het om een monopolistische situatie gaat zonder marktwerking heeft een hogere schattingsonzekerheid dan bij de vaststelling van markthuren van reguliere objecten. Daarnaast is er slechts gedeeltelijk inzage in de exploitatieresultaten van de ondernemingen (omzet- en inkoop bij Doeksen) tot geen inzage in de exploitatieresultaten (Wagenborg). Wat in de basis leidt tot een hogere schattingsonzekerheid.		
Aantal versies:	Het betreft een conceptversie (2e versie). Ten opzichte van het eerste concept zijn er diverse tekstuele wijzigingen doorgevoerd en is de aflossingstermijn / beschouwingsperiode van het concessierecht gewijzigd (gelijkgesteld aan de concessieperiode van vijftien jaar, wat resulteerde in een marginaal verschil in bandbreedte). Verder zijn er geen wijzigingen t.o.v. het conceptrapport		

1.2. ADVISEURS EN OMSCHRIJVING OBJECT:

Ondergetekende:

Persoonsgegevens, ingeschreven in het Nederlands Register Vastgoed Taxateurs (NRVT), Kamer Bedrijfsmatig Vastgoed en Grootzakelijk Vastgoed, registratienummer **Persoonsgegevens** en REV-taxateur, certificaatnummer **Persoonsgegevens**, als Register-Taxateur verbonden aan Van de Weerd Taxaties B.V. (gevestigd aan de Maliebaan 80A te 3581 CW Utrecht),

VERKLAART PER:

Peildatum oktober 2024

TE HEBBEN GEWAARDEERD:

De indicatieve marktconforme vergoeding voor de horecafaciliteiten en overige commerciële activiteiten als winkel en souveniractiviteiten (op zowel de veerboten als in de Terminals) van de veerdiensten op de trajecten van (beide zijden):

Rederij Doeksen:

- Harlingen - Vlieland (Doeksen);
- Harlingen - Terschelling (Doeksen);

Rederij Wagenborg

- Holwerd - Ameland (Wagenborg);
- Lauwersoog - Schiermonnikoog (Wagenborg);

De activiteiten uit ticketverkoop voor de veerdiensten behoort expliciet niet tot bovenstaande

1.3. OPDRACHTGEVER:

De Staat der Nederlanden, Directie Transacties & Projecten Afdeling Verhuur, in deze vertegenwoordigd door:

Persoonsgegevens (contactpersoon)

Postbus 16169
2500 BD Den Haag

1.4. EIGENDOM VAN:

Veerdiensten : Koninklijke Doeksen B.V.
- B.V. Terschelling Stoomboot Maatschappij
- T.S.M. Horeca B.V.

Koninklijke Wagenborg B.V.
- Wagenborg Passagiersdiensten B.V.

Het uittreksel uit het register van de Kamer van Koophandel is als **bijlage 2** bij dit rapport gevoegd.

CONCEPT

1.5. INDICATIEVE WAARDERINGEN EN UITGANGSPUNTEN:

A. VEERDIENSTEN DOEKSEN (HARLINGEN – VLIELAND EN HARLINGEN – TERSCHELLING):

Marktconforme vergoeding per jaar: 5,85% tot 7,85% van horeca-omzet, indicatieve markthuur derhalve circa € 427.500,--, zegge: vierhonderd zevenentwintigduizend vijfhonderd euro (exclusief BTW)

B. VEERDIENSTEN WAGENBORG (HOLWERD – AMELAND EN (LAUWERSOOG - SCHIERMONNIKOOG):

Marktconforme vergoeding per jaar: 6,25% tot 8,25% van horeca-omzet, indicatieve markthuur derhalve circa € 470.000 --, zegge: vierhonderd zeventigduizend euro (excl. BTW)

Deze waardering kwam tot stand op basis van de gegevens, toelichtingen en overwegingen zoals in de rapportage en de bijlagen aangegeven, vergelijking en plaatsopname, alsmede op grond van:

- a. prijspeil oktober 2024;
- b. zonder mogelijke rechten van derden uit enige overeenkomst, anders dan vermeld;
- c. exclusief eventueel verschuldigde omzetbelasting;
- d. er van uitgaande dat de gronden vrij zijn van giftige stoffen c.q. stoffen die gevaarlijk zijn voor de volks gezondheid en/of milieu (hiernaar is geen onderzoek verricht);
- e. de gegevens inzake de veerdiensten en bedrijfsexploitatie zoals deze door de opdrachtgever zijn verstrekt, alsmede door uit te gaan van gegevens die bekend zijn van soortgelijke exploitaties en kengetallen die jaarlijks door HorecaDNA worden gepubliceerd.
- f. Conform expliciet aangegeven informatie betreft het alleen omzet die wordt behaald uit horeca-activiteiten op de boot en in de horeca-functies in de terminals. De opbrengsten uit ticketverkoop e.d. zijn expliciet niet in deze rapportage (en derhalve de vergoeding) meegewogen. Derhalve zijn ook expliciet de kosten voor logistieke delen van de bedrijfsvoering en investeringen in schepen en infrastructurele werken geen onderdeel van de kostenstructuur in dit advies.
- g. De in dit rapport benoemde omzet- en kostenstructuur betreft een optimale bedrijfsvoering van de objecten. Adviseurs hebben geen inzage gehad in de volledige jaarrekeningen (met toelichting op de horeca-omzet en kostenstructuur) van exploitanten. Indien deze omzet- en kostenstructuur substantieel en structureel niet behaald wordt kan dat een negatief effect hebben op de in dit rapport benoemde waarde.

Aldus gedaan te goeder trouw, naar beste kennis en wetenschap te Utrecht, de drieëntwintigste oktober 2024.

De Register-Taxateur

Persoonsgegevens

NVM Taxateur
Register-Taxateur



rev
Rechtspraak Enkele Notarissen

CONCEPT

2. EIGENDOM

2.1. Kadastrale gegevens

Hieronder wordt een overzicht weergegeven van de terreinen die door de rederijen op de locaties worden gebruikt. Het betreft een overzicht zoals aangegeven in het originele adviesrapport, d.d. 24 april 2020. Aangezien het in de basis om de marktconforme vergoeding gaat (in % van de horeca-omzet) dient deze informatie slechts als ondersteunend gezien te worden en is hiernaar geen actuele recherche verricht. In het bestand van de Dienst voor het kadaster en de openbare registers in Nederland zijn de objecten bekend als:

Harlingen (5 percelen):

Object	:	Gemeente Harlingen, sectie A, nummer 8922 (ged), groot 281 vierkante mete
Omschrijving	:	Wegen
Tenaamstelling	:	Provincie Fryslân
Object	:	Gemeente Harlingen, sectie A, nummer 9428, groot 182 vierkante meter
Omschrijving	:	Wegen
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat)
Object	:	Gemeente Harlingen, sectie A, nummer 10464, groot 20.441 vierkante meter
Omschrijving	:	Haven
Tenaamstelling	:	De Staat (Rijksvastgoedbedrijf)

Object	:	Gemeente Harlingen, sectie A, nummer 10465, groot 1.705 vierkante meter
Omschrijving	:	Openbaar vervoer - Haven
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat), Belast met recht van erfpacht
Object	:	Gemeente Harlingen, sectie A, nummer 10466, groot 230 vierkante meter
Omschrijving	:	Wegen
Tenaamstelling	:	Gemeente Harlingen, Belast met recht van opstal

Vlieland (3 percelen):

Object : Gemeente Vlieland, sectie B, nummer 660 (ged), groot 822 vierkante meter

Omschrijving : Wonen met bedrijvigheid

Tenaamstelling : De Staat (Infrastructuur en Waterstaat)
Belast met recht van erfpacht en opst

Object : Gemeente Vlieland, sectie B, nummer 874 (ged), groot 3.312 vierkante meter

Omschrijving : Terrein (natuur)

Tenaamstelling : De Staat (Infrastructuur en Waterstaat)

Object : Gemeente Vlieland, sectie B, nummer 898 (ged), groot 130 vierkante meter

Omschrijving : Wegen

Tenaamstelling : Gemeente Vlieland

Terschelling (3 percelen):

Object : Gemeente Terschelling, sectie A, nummer 3591 (ged), groot 9.757 vierkante meter

Omschrijving : Parkeren wegen

Tenaamstelling : De Staat (Infrastructuur en Waterstaat)

Object : Gemeente Terschelling, sectie A, nummer 3782 (ged), groot 8.063 vierkante meter

Omschrijving : Water

Tenaamstelling : De Staat (Infrastructuur en Waterstaat)

Object : Gemeente Terschelling, sectie A, nummer 4058 (ged), groot 125 vierkante meter

Omschrijving : Wegen

Tenaamstelling : Gemeente Terschelling

Holwerd (4 percelen):

Object	:	Gemeente Holwerd, sectie A, nummer 4431, groot 1.000 vierkante meter
Omschrijving	:	Water
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat)
Object	:	Gemeente Holwerd, sectie A, nummer 4432, groot 7.500 vierkante meter
Omschrijving	:	Bedrijvigheid (kantoor en kas)
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat), Belast met recht van erfpacht
Object	:	Gemeente Holwerd, sectie A, nummer 4746, groot 1.029 vierkante meter
Omschrijving	:	W gen
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat)
Object	:	Gemeente Nes, sectie D, nummer 19 (ged.), groot 1.945 vierkante meter
Omschrijving	:	Onbekend
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat)

Ameland (8 percelen):

Object : Gemeente Nes Ameland, sectie F, nummer 43 (ged.), groot 12.272 vierkante meter

Omschrijving : Water

Tenaamstelling : De Staat (Infrastructuur en Waterstaat)

Object : Gemeente Nes Ameland, sectie F, nummer 520, groot 1.598 vierkante meter

Omschrijving : Water

Tenaamstelling : De Staat (Infrastructuur en Waterstaat),
Belast met recht van erfpacht

Object : Gemeente Nes Ameland, sectie F, nummer 521 (ged.), groot 515 vierkante meter

Omschrijving : Bedrijvigheid (industrie)

Tenaamstelling : De Staat (Infrastructuur en Waterstaat)

Object : Gemeente Nes Ameland, sectie F, nummer 522 (ged.), groot 6.855 vierkante meter

Omschrijving : Bedrijvigheid (kantoor)

Tenaamstelling : De Staat (Infrastructuur en Waterstaat),
Belast met recht van erfpacht

Object	:	Gemeente Nes Ameland, sectie F, nummer 523, groot 1.405 vierkante meter
Omschrijving	:	Wegen
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat)
Object	:	Gemeente Nes Ameland, sectie F, nummer 524, groot 77 vierkante meter
Omschrijving	:	Bouwwerken - water
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat), Belast met recht van erfpacht
Object	:	Gemeente Nes Ameland, sectie F, nummer 525, groot 80 vierkante meter
Omschrijving	:	Bouwwerken - water
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat), Belast met recht van erfpacht
Object	:	Gemeente Nes Ameland, sectie F, nummer 526, groot 50 vierkante meter
Omschrijving	:	Bouwwerken - water
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat), Belast met recht van erfpacht

Lauwersoog (5 percelen):

Object	:	Gemeente Ulrum, sectie I, nummer 41, groot 230 vierkante meter
Omschrijving	:	Bedrijvigheid (kantoor)
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat) Belast met recht van erfpacht
Object	:	Gemeente Ulrum, sectie I nummer 42, groot 10 vierkante meter
Omschrijving	:	Wonen
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat), Belast met recht van erfpacht
Object	:	Gemeente Ulrum, sectie I, nummer 347 (ged.), groot 1.630 vierkante meter
Omschrijving	:	Bouwwerken en waterwerken
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat), Belast met recht van erfpacht

Object	:	Gemeente Ulrum, sectie I, nummer 387 (ged.), groot 104 vierkante meter
Omschrijving	:	Bedrijvigheid (kantoor)
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat), Belast met recht van erfpacht
Object	:	Gemeente Ulrum, sectie I, nummer 102, groot 7.407 vierkante meter
Omschrijving	:	Parken en Plantsoenen
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat)

Schiermonnikoog (3 percelen):

Object	:	Gemeente Schiermonnikoog, sectie A, nummer 846, groot 267 vierkante meter
Omschrijving	:	Bedrijvigheid (kantoor)
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat) Belast met recht van erfpacht
Object	:	Gemeente Schiermonnikoog, sectie A, nummer 994, groot 770 vierkante meter
Omschrijving	:	Bedrijvigheid (kantoor)
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat), Belast met recht van erfpacht
Object	:	Gemeente Schiermonnikoog, sectie A, nummer 1117 (ged), groot 6.571 vierkante meter
Omschrijving	:	Wegen
Tenaamstelling	:	De Staat (Infrastructuur en Waterstaat), Belast met recht van erfpacht

2.3. Huidige concessies:

Concessie tussen De Minister van Infrastructuur en Milieu (concessieverlener) en B.V. Terschellinger Stoomboot Maatschappij (concessiehouder).

Concessie tussen De Minister van Infrastructuur en Milieu (concessieverlener) en Wagenborg Passagiersdiensten B.V. (concessiehouder).

“Algemene toelichting op de concessie, Inleiding

Doelstelling van de concessieverlening is het personenvervoer tussen het vasteland en de Waddeneilanden in stand te houden op een zodanige wijze dat deze verbindingen voor het publiek en de eilandbevolking toe eikend zijn. De toereikendheid van de verbinding is met name gelegen in reguliere structurele, betaalbare, betrouwbare en financieel gezonde bootdiensten gedurende het hele jaar, ook in de perioden waarin het vervoeraanbod (vraag van de reiziger naar vervoer) gering en de exploitatie niet of nauwelijks rendabel is.

De concessieverlening is gebaseerd op de wens van alle betrokken partijen om tot een structurele regeling te komen voor de bootdiensten van en naar de Waddeneilanden. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de nota van toelichting bij het Besluit van 23 december 2009 tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met de invoering van concessies voor het personenvervoer van en naar de Waddeneilanden Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog (Stb. 2010, 30). De in deze concessie geregelde verbindingen zijn voor alle bewoners en bezoekers van de eilanden (vrijwel) de enige mogelijkheid om van en naar de eilanden te reizen. Velen zijn derhalve afhankelijk van deze verbindingen.

Door een aantal artikelen uit de Wet personenvervoer 2000 van toepassing te verklaren op het vervoer van en naar de Waddeneilanden is een wettelijke basis gecreëerd voor de concessieverlening. De concessiehouder krijgt het exclusieve recht tot het verrichten van de in de concessie gedefinieerde vervoerdiensten met een wettelijke basis in de Wet personenvervoer 2000 en het Besluit personenvervoer 2000.

Het gaat hier om de eerste concessie voor het personenvervoer tussen Ameland of Schiermonnikoog en het vaste land, als gedefinieerd is in artikel 7a van het Besluit personenvervoer 2000. In beginsel moet deze concessie worden aanbesteed. Op grond van het vierde lid van artikel 7a van het Besluit personenvervoer 2000 is de Minister echter bevoegd de eerste concessie onderhands te gunnen, indien de concessie voldoet aan een van vereisten van artikel 5, vierde lid, van de PSO-verordening). Op grond van artikel 5, lid 4 van de PSO verordening kunnen concessies onderhands worden gegund indien het jaarlijks aantal kilometers openbaar personenvervoer lager ligt dan 300.000. Dat is bij de onderhavige concessie het geval.

Voor deze concessie, die de verbinding tussen Ameland en Holwerd alsmede Schiermonnikoog en Lauwersoog betreft, bedraagt het totaal aantal vervoerskilometers (inclusief de zogenaamde extra afvaarten die waar nodig bovenop de dienstregeling plaatsvinden) op jaarbasis voor de reguliere dienst tezamen rond de 100.000.

Gekozen is met het oog op de continuïteit en in het licht van de daartoe met de zittende reders overeengekomen inspanningsverplichting de huidige reders deze eerste concessie onderhands te gunnen. Voor de overige motivering omtrent de keuze voor en de mogelijk tot onderhandse gunning wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van de nota van toelichting bij het Besluit tot wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 in verband met de invoering van concessies voor het personenvervoer van en naar de Waddeneilanden Vlieland, Terschelling, en Ameland en Schiermonnikoog, op grond waarvan artikel 7a in het Besluit personenvervoer is opgenomen (Stb. 2010, 30)."

In de concessie worden verdere afspraken en richtlijnen beschreven over het vervoerplan, de dienstregeling en reisinformatie tariefstelling, het gebruik van de infrastructuur (aanleginrichtingen en walfaciliteiten), informatie en verantwoording, overleg met consumenten en decentrale overheden, termijnen en overige bepalingen.

Ingangsdatum : Per april 2014
Looptijd concessie : 15 jaar;
Vergoeding concessie : € 0,- per jaar

In het kader van dit advies worden de nadere bepalingen van de concessies niet verder uitgewerkt, voor verdere informatie wordt verwezen naar **bijlage 3**.

3. BESTEMMING

In het kader van dit advies wordt er vanuit gegaan dat het huidige feitelijke gebruik van alle locaties, inclusief de horecafuncties, geheel binnen de vigerende bestemmingen zijn toegestaan. In het kader van dit advies is hiernaar geen uitgebreide recherche verricht.

Door adviseurs is geen uitgebreid planologisch onderzoek verricht, zodat de bovenstaande gegevens als indicatief beschouwd moeten worden.

4. ALGEMENE INFORMATIE

Het betreft vier veerdiensten met in totaal zeven locaties.

4.1. *Veerdienst Harlingen – Vlieland en Harlingen – Terschelling (Doeksen)*

Rederij Doeksen voert de veerdiensten vanuit Harlingen naar de Waddeneilanden Vlieland en Terschelling (en vice versa) uit

4.1.1. Geschiedenis en achtergrond

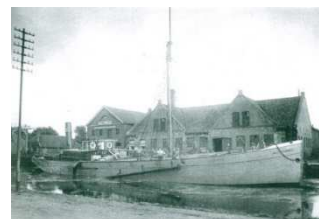
Historie Rederij Doeksen

Rederij Doeksen is een familiebedrijf, opgericht door mannen die hun brood op zee verdienden met schelpen zuigen, slepen en bergen. Het waren mannen met visie, die niet bang waren risico's te nemen om te groeien. Ze liepen voorop in hun keuze in schepen, lieten die vaak naar hun eigen inzichten bouwen en voorzagen ze van de state-of-the-art-techniek van dat moment.

In de jaren twintig werd ook de passagiersdienst van en naar Terschelling en Vlieland interessant en vanaf dat moment onderhouden we een betrouwbare dienstregeling naar deze Waddeneilanden. Nog steeds met moderne schepen, voorzien van innovatieve toepassingen. Graag nemen we u mee langs een aantal highlights in onze historie. (BRON: Historie van Rederij Doeksen vanaf 1908 (www.rederij-doeksen.nl))

1908 - Oprichting 'Reederij Doeksen'

Rederij Doeksen is op 1 juli 1908 opgericht door Gerrit Doeksen en zijn oudste zonen Jan en Daan. Ze verdienen de kosten met schelpen zuigen en zijn vooral op de Waddenzee onder Ameland te vinden met hun schip Willem Barentsz. Helaas vergaat het schip in 1911, maar de familie Doeksen laat zich niet kisten.



1912 - Reederij Doeksen gaat in scheepsberging

In 1912 bestelt Doeksen een nieuwe schelpenzuiger, die – heel efficiënt – ook voor de scheepsberging ingezet kan worden. Het schip krijgt de toepasselijke naam 'Volharding'. Op 1 november 1913 loopt de nieuwe boot de haven van Terschelling in. Terschelling is een berger rijker.



1923 - Rederij Doeksen in passagiersvervoer

Op 5 juli 1923 neemt Reederij Doeksen de Terschellinger Stoomboot Maatschappij (TSM) over. Vanaf dat moment onderhoudt Doeksen de bootdienst tussen Terschelling, Vlieland en Harlingen. De lijn Terschelling wordt uitgevoerd door o.a. raderboot Minister Kraus.



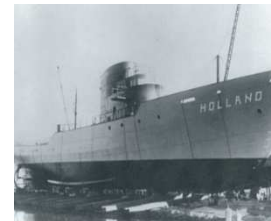
1931 - Het snelste passagiersschip van Europa

De aanleg van de Afsluitdijk zorgt ervoor, dat de eilanden Terschelling en Vlieland beter bereikbaar worden voor een groter publiek. Het toerisme neemt toe en Doeksen besluit haar bergingsleper Holland I te voorzien van een luxe passagiersaccommodatie. Het schip kan een snelheid halen van 16 knopen (bijna 30 km/uur). We adverteren dan ook trots met "het snelste passagiersschip in harer klasse in Europa".



1942 - Sterkste sleepboot ter wereld

Snelheid is een belangrijk gegeven in de sleep en bergingswereld. Wie het eerst arriveert bij een schip in nood, krijgt het contract. Met de inmiddels vergaarde kennis en ervaring laat Doeksen een nieuwe bergingsjager bouwen. Hiermee is scheepswerf J. Smit & Zoon te Foxhol ver gevorderd als WOII uitbreekt. De op 15 mei 1940 geplande tewaterlating wordt zo lang mogelijk uitgesteld. De Holland (II) is een voor die tijd revolutionair schip. Rank en snel en met een motorvermogen van bijna 4500 pk de sterkste sleepboot ter wereld! Maar de bezetter krijgt er lucht van en pikt het schip in, als het in 1942 af is. Varend voor de Duitse Kriegsmarine wordt het in 1943 bij Kopenhagen getorpedeerd.



1951 - Holland IV, jarenlang ons vlaggenschip

Om de sleepbootvloot weer op peil te brengen worden in 1947 plannen gemaakt voor het laten bouwen van een sleepboot/passagiersschip. Dit zal weer een Holland worden, de vierde met die naam. Het schip wordt gebouwd bij Ferus Smit in Foxhol en komt op 6 december 1951 voor het eerst in de thuishaven Terschelling. Voor een bergingssleepboot is snelheid een eerste vereiste en met een snelheid van 17 mijl is ze haar concurrenten veruit de baas. Ook het motorvermogen mag er wezen: 3000 pk! In de zomermaanden assisteert de Holland ook bij de passagiersdienst, dat zal tot 1971 het geval blijven. Van 1975 tot 1998 huurt Rijkswaterstaat het schip voor metingen op de Noordzee. Sinds 2000 is de Holland in goede handen bij de Stichting Zeesleepboot Holland, die het schip weer geheel in oude luister heeft hersteld.



1956 - Radar

In 1956 komt het MS Friesland (I) in de vaart. Gebouwd op jachtwerf "Alphen" van P. de Vries Lentsch in opdracht van Doeksen en op dat moment het grootste passagiersschip van onze vloot. Waren op de Noord-Nederland (I) en Schellingerland (I) nog stokers nodig, nu niet meer want de Friesland is een motorschip. Nadat men op de Holland goede ervaringen heeft opgedaan met radar, wordt in december 1957 ook dit schip als eerste voorzien van deze nieuwe techniek. Het schip vaart tot 1988 bij Doeksen op de lijn Terschelling.



1962 - Rechtstreekse verbinding Harlingen - Vlieland

Tot 1962 moeten passagiers van en naar Vlieland heel vaak op de Vlieree (dus midden op zee!) overstappen. Dit zorgt voor oponthoud en bij slecht weer is het soms onmogelijk (de Vlieland boot vaart dan door naar Harlingen). Na 1962 kwam dit gelukkig niet meer voor. Rederij Doeksen laat MS Oost-Vlieland bouwen, die vanaf dat moment voor een rechtstreekse verbinding zorgt. Minder avontuur, maar méér comfort! Op de foto MS Oost-Vlieland in vol ornaat tijdens haar proefvaart in juni 1962.



1963 - De strenge winter van 1962-1963

De winter van 1962-1963 is zo streng, dat de Waddenzee dicht vriest. Dit maakt het de schepen van Doeksen erg moeilijk de zo belangrijke veerverbinding tussen eilanden en buitenwereld te handhaven. Maar toch lukt dit. Omdat Harlingen onbereikbaar is, vaart de Vlieland van Vlieland via de Vlieland Ree naar Den Helder en op een gegeven moment zelfs helemaal naar IJmuiden. Vanaf de Ree varen de Vlieland en de Stortemelk II naar Terschelling. Spoedgevallen en post gaan per vliegtuig. Op de foto: Stortemelk II.



1973 - Eerste snelle passagierscatamaran in Nederland

Eind jaren zestig bloeit het toerisme naar de eilanden. De overtocht duurt dan ca. 2 uur naar Terschelling en 1.45 uur naar Vlieland en Doeksen gaat op zoek naar een snelboot om de reistijd korter te maken. Na uitvoerig onderzoek en een aantal proefvaarten bestelt Doeksen een gloednieuwe catamaran van het type Westamaran 86 bij de Noorse snelvaarspecialist Westermoen Hydrofoil. Koegelwieck I wordt gemaakt van aluminium en voorzien van twee dieselmotoren, die zorgen voor een snelheid van 26 knopen (ca. 50 km/u). Op 12 oktober 1973 wordt het schip – als eerste catamaran in een Nederlandse veerdienst – officieel in de vaart genomen.



1974 - Prinses Beatrix vaart mee op de sneldienst

Op 7 mei 1974 brengt prinses Beatrix, vergezeld door prins Claus, een bezoek aan Terschelling. De overtocht maken ze per gloednieuwe sneldienst Koegelwieck I.



1975 - Eerste ro-ro-veerboot komt in dienst

Op 2 juli 1974 koopt de Rederij de ro-ro veerboot Bayern (ex Rheinland) van A.G. Ems. De naam wordt Midsland. Op diezelfde dag wordt het schip door een Doeksen-bemanning overgevoerd naar Terschelling. Ro-ro staat overigens voor "roll on roll off", wat betekent dat auto's aan de ene kant het schip op rijden en na aankomst aan de andere kant er weer afdraaien. Nadat de Midsland en ook de walvoorzieningen zijn aangepast voor de dienst tussen Harlingen en Terschelling komt het op 26 maart 1975 in de vaart. Nadat in 1983 de Schellingerland (IV) in de vaart gekomen is, komt de Midsland (I) beschikbaar voor de dienst op Vlieland, zodat ook naar dit eiland klaar ro-ro verkeer mogelijk wordt. In die dienst wordt de naam veranderd in Vlieland, alweer het derde schip met die naam



1975 - De laatste marconist

Zolang Rederij Doeksen zich houdt met het slepen en bergen van schepen, zijn er marconisten in dienst. Zij luisteren het radioverkeer 24 uur per dag uit, op verschillende frequenties. Bijt er een schip in nood te zijn, dan gaat de sleepboot er in volle vaart op af. De eerste reder die ter plekke is krijgt vaak het bergingscontract. Onze laatste marconist stopt in 1975, omdat de Holland in dat jaar gaat varen voor Rijkswaterstaat. Op de foto oud-collega Henk van Brakel in de radiohut van de Holland, één van de laatste marconisten. Van Brakel zal als wal-kapitein nog vele jaren voor de Rederij werkzaam blijven.



2002 - Eerste roro-vrachtcatamaran in Europa

Op 9 augustus 2002 maakt de nieuwe vrachtboot MS Noord-Nederland (IV) haar eerste rit. Door de introductie van deze vrachtboot, kan vuile lading (GFT, destructiewagens, etc.) gescheiden worden vervoerd van de passagiers. Bovendien kan MS Noord-Nederland worden ingezet als extra auto-boot. Leuk detail: het is het eerste schip van onze vloot waarbij tijdens de kielleggingsceremonie een Euro-muntstuk (voor voorspoed) wordt geplaatst. MS Noord-Nederland kan meer lading vervoeren dan haar eigen gewicht en is de allereerste roll on roll off-vrachtcatamaran in Europa.



2008 - Holdingmaatschappij Doeksen Koninklijk verklaard

Op 8 november 2008, in het jaar dat Rederij Doeksen haar honderdjarige bestaan viert, behaagt het Koningin Beatrix onze Holdingmaatschappij het predicaat 'Koninklijk' te verlenen. Vanaf dat moment is er sprake van Koninklijke Doeksen. Een grote eer!



2020 - De eerste LNG-veerboot in Nederland

Vrijdag 3 juli 2020: de eerste dienstreis van ms Willem Barentsz. Door de vele duurzame en innovatieve kenmerken betekent een reis met deze 'groene' boot een aanzienlijke vermindering in uitstoot.



2021 - Ms Willem de Vlamingh in de vaart

Op 30 december 2020 maakt de Willem de Vlamingh de eerste vrachtreis en een maand later, op dinsdag 26 januari 2021 wordt deze tweede, groene LNG-catamaran van Rederij Doeksen officieel in de passagiersdienst ingezet.

(Bron: www.rederij-doeksen.nl/historie-rederij-doeksen)



4.1.2. Algemene gegevens huidige veerschepen

Rederij Doeksen heeft de volgende schepen in de vaart (veerbotten, catamarans en vrachtschepen)

Ms Willem de Vlamingh en Ms Willem Barentsz

Ms Willem de Vlamingh en ms Willem Barentsz zijn de eerste LNG-veerbotten in Nederland. Door de vele duurzame en innovatieve kenmerken betekent een reis met deze 'groene' boot een aanzienlijke vermindering in uitstoot. Aan boord zijn moderne salons, waaronder een kindersalon. Er is een goed gevuld zelfbedieningsbuffet en op de eerste verdieping is een bar. Alle ruimtes en dekken zijn goed toegankelijk voor mindervaliden. Aan boord kunt u gratis gebruik maken van wifi.



Ms Friesland

Ms Friesland is het grootste schip op de lijn Harlingen – Terschelling. Aan boord zijn moderne salons, waaronder een aparte familiesalon met videohoekje. Heeft u trek, dan kunt u een keuze maken bij de zelfbedieningsbuffetten. Ook is er een gezellige bar. Handig: op de eerste verdieping vindt u de babyverzorgingskamer en er zijn werkplekken met stopcontacten. Aan boord kunt u gratis gebruik maken van wifi.



Ms Vlieland

Ms Vlieland is het grootste schip op de lijn Harlingen – Vlieland. Aan boord is een zelfbedieningsbuffet en een bar. In de salon kunt u een keuze maken uit zitgroepjes met een tafel, loungebanken en stoelen in vliegtuigopstelling en er zijn werkplekken met stopcontacten. Er is een kindersalon op de begane grond. Aan boord kunt u gratis gebruik maken van wifi. Het gehele schip, dus ook het zonnedek, is toegankelijk voor rolstoelgebruikers.



Ms Koegelwieck

De sneldienst is sinds 1973 niet meer weg te denken bij Rederij Doeksen! Ms Koegelwieck is alweer het derde snelle schip van de Rederij. Aan boord staan de stoelen in vliegtuigopstelling. Er zijn geen horecavoorzieningen, maar een krantje is wel verkrijgbaar en er wordt gratis wifi aangeboden. Het panoramaraam op de eerste verdieping biedt een prachtig uitzicht over de Waddenzee. De overtocht per sneldienst gaat lekker snel: reist u rechtstreeks, dan bent u in 50 minuten aan de overkant. Op de sneldiensten zijn geen speciale kindersalons. Ook blijven de passagiers tijdens de reis i.v.m. de snelheid zoveel mogelijk op hun plaats zitten.



Ms Tiger

Ms Tiger is de nieuwste snelboot van Rederij Doeksen. Aan boord staan comfortabele stoelen in vliegtuigopstelling opgesteld. In de bovensalon is een groepstafel, waaraan u gezellig kunt zitten. Er zijn geen horecavoorzieningen. Wel kunt u tijdens uw reis gratis gebruik maken van wifi. De overtocht per sneldienst gaat lekker snel: reist u rechtstreeks, dan bent u in 50 minuten aan de overkant. Op de sneldiensten zijn geen speciale kindersalons. Ook blijven de passagiers tijdens de reis i.v.m. de snelheid zoveel mogelijk op hun plaats zitten.



Ms Noord-Nederland

De Noord-Nederland is onze enige vrachtboot. Het schip vervoert vooral vuile lading (GFT, destructiewagens) en vracht zodat de passagiersschepen hier geen last van hebben. Daarnaast wordt het schip op drukke momenten ingezet als extra autoboot. Ms Noord-Nederland kan meer lading vervoeren dan haar eigen gewicht en is de allereerste roll on roll of-vrachtcatacmaran in Europa. In 2017 is de Noord-Nederland verlengd met 20 meter.



Ms Zeehond

Het schip heeft een capaciteit van maximaal twaalf personen, hun bagage en twaalf fietsen. De Waddentaxi is ook geschikt voor spoedeisend (zieken)vervoer. De dienst snelheid is 24 knopen (ca 45 km/uur). (Bron: www.rederij-doeksen.nl)



Specificaties schepen

Technische gegevens	Ms W. de Vlaming en Ms. W. Barentsz	Ms Frijsland	Ms Vlieland
Lengte:	70 meter	69 meter	68 meter
Breedte:	17,3 meter	16 meter	17 meter
Maximale snelheid:	16 m/u (ca. 26 km/u)	14 m/u (ca. 25 km/u)	14 m/u (ca. 25 km/u)
Aantal passagiers:	692	1100	950
Aantal auto's:	60	100	50
Gebouwd in:	2020	1989	2004

(Bron: www.rederij-doeksen.nl)

Technische gegevens	Ms Koegelwieck	Ms Tiger
Lengte:	35,5 meter	52 meter
Breedte:	10 meter	12 meter
Maximale snelheid:	32 m/u (ca. 58 km/u)	32 m/u (ca. 58 km/u)
Aantal passagiers:	312	414
Aantal auto's:	geen	0
Gebouwd in:	1992	2002

(Bron: www.rederij-doeksen.nl)

Technische gegevens	Ms Noord-Nederland	Ms Zeehond
Lengte:	65,6 meter	13 meter
Breedte:	15 meter	5 meter
Maximale snelheid:	12 m/u (ca. 22 km/u)	24 m/u (ca. 40-45 km/u)
Aantal passagiers:	12	12
Vracht:	449,1 ton (182 meter)	n.v.t.
Gebouwd in:	2002	2011

(Bron: www.rederij-doeksen.nl)

Overzicht schepen en eigendomssituatie

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) = sneldienst, (v) = veerdienst

(Bron: Vervoersplan 2024 Doeksen)

De vaartijd van Harlingen naar Vlieland bedraagt circa één uur en 35 minuten met de reguliere veerscheperen en circa 45 minuten met de sneldienst. De vaartijd van Harlingen naar Terschelling bedraagt circa twee uur met de reguliere veerscheperen en circa 50 minuten met de sneldienst. (Bron: www.red-ij-doeksen.nl)

4.1.3. Aantallen passagiers en vaarbewegingen

Onderdeel van de concessie is dat de rederijen jaarlijkse vervoerplannen maken en deze voorleggen aan de staatssecretaris. In deze vervoerplannen worden de resultaten, verwachtingen, dienstregeling en overige zaken beschreven. Hieronder wordt een gedeelte van dit vervoersplan uitgelicht.

Ontwikkeling van het aantal vervoerde toeristen

Het aantal toeristen dat Rederij Doeksen naar de eilanden Vlieland en Terschelling hebben vervoerd in 2022, is met respectievelijk 0,2% en 1,6% gestegen ten opzichte van 2021. In 2022 zijn er in totaal 213.454 toeristen naar Vlieland vervoerd en 467.110 toeristen naar Terschelling. Het aantal personenauto's naar Terschelling is in 2022 met 1,4% gedaald ten opzichte van 2021. In 2022 zijn er in totaal 42.246 personenauto's van toeristen naar Terschelling vervoerd.

Ontwikkeling van het aantal vervoerde eilanders

Het aantal vervoerde eilanders van en naar Terschelling is in 2022 met 22,2% gestegen ten opzichte van 2021. Voor Vlieland steeg het aantal vervoerde eilanders met 16,9%. In 2022 zijn er in totaal 74.395 eilanders van Terschelling naar Harlingen vervoerd en 23.124 eilanders van Vlieland naar Harlingen. Het aantal vervoerde personenauto's van inwoners van Terschelling is in 2022 met 12,3% gestegen ten opzichte van 2021. Het aantal vervoerde personenauto's van inwoners van Vlieland is in 2022 met 16,9% gestegen ten opzichte van 2021. In 2022 zijn er in totaal 13.573 personenauto's van inwoners van Terschelling naar Harlingen vervoerd en 7.152 personenauto's van inwoners van Vlieland. Deze ontwikkelingen laten zich uiteraard grotendeels verklaren door de coronacrisis.

Sneldienst vs. veerdienst

De verhouding tussen veerdienst en sneldienst was in het jaar 2022 respectievelijk 72,8% (veerdienst) en 27,2% (snelboot). Het aantal veerdienstafvaarten is de laatste jaren substantieel toegenomen (door o.a. verlenging van de zomerdienstregeling, het jaarrond aanbieden van drie retourreizen van de veerboot naar Vlieland en de ingebruikname van een extra veerboot).

Landelijke trend

Het NBTC schrijft dat het Nederlands toerisme zich in 2022 sterk heeft hersteld met in totaal circa 44 miljoen gasten. Dit is nog maar 4% minder dan het aantal toeristen dat Nederland als vakantieland koos vóór de coronapandemie. Volgens de prognose laat het binnenlands toerisme met een plus van 10% zelfs een grote groei zien, waarmee het binnenlands verblijfstoerisme voor 2022 boven het niveau van 2019 uitkomt. Als er gekeken wordt naar het inkomend toerisme en de herkomstlanden die voor Terschelling en Vlieland interessant zijn, dan kan geconcludeerd worden dat het niveau van voor corona nagenoeg wordt behaald.

Het NBTC stelde een aantal trends vast die positief zouden kunnen bijdragen aan het toerisme voor Nederland. De reislust is, na de coronajaren, groot en door grotere spaartegoeden ook te realiseren. Op het zakelijke vlak is er een grote behoefte om elkaar weer persoonlijk te ontmoeten. Het gedrag van consumenten is bovendien veranderd; er is meer aandacht voor binnenlandse vakanties in natuurlijke omgevingen en activiteiten in de open lucht. Dit laatste is voor de bestemmingen Terschelling en Vlieland een mooie kans om meer gasten te trekken

Tegelijkertijd kunnen de onder druk staande koopkracht van consumenten en de dreiging van een recessie er de komende jaren voor zorgen dat het herstel van het toerisme afvlakt, met name voor wat betreft het inkomende toerisme. Uit het verleden is bekend dat consumenten in periodes van economisch onzekerheid minder vaak en minder ver reizen. Het laatste biedt weer kansen voor Nederland in het algemeen en Terschelling en Vlieland in het bijzonder, omdat de binnenlandse markt en die van de directe buurlanden traditioneel het meest belangrijk zijn. (bron: NBTC *Verblijfstoerisme in Nederland in 2022 & 2023*)

Prognose marktontwikkeling en vervoersaanbod

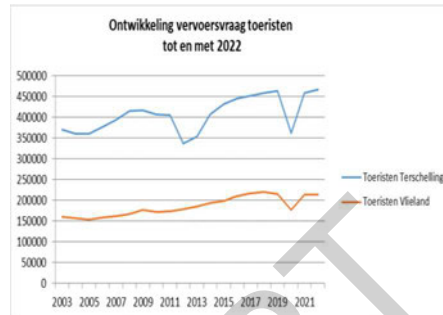
In de periode tussen 2003 en 2022 is het aantal vervoerde toeristen naar Vlieland in totaal met 33,6% (53.670) gestegen en naar Terschelling in totaal met 25,9% (96.119) gestegen. Het aantal vervoerde eilanders in diezelfde periode betrof voor Vlieland een stijging van 20,9% (3.990) en voor Terschelling een stijging van 12,4% (8.206). Gemiddeld was de stijging aan het aantal toeristen in de genoemde periode naar Vlieland 1,7% per jaar en naar Terschelling was de stijging gemiddeld 1,3% per jaar. Voor wat betreft het aantal overzettingen van eilanders was de stijging voor Vlieland gemiddeld 1,0% per jaar en voor Terschelling was de stijging gemiddeld 0,6% per jaar. Ook deze percentages worden uiteraard nog enigszins beïnvloed door de coronacrisis.

Een prognose voor de lange termijn is op dit moment lastig te geven. Er zijn (zoals onder het kopje 'landelijke trend' beschreven) factoren die het aantal binnenlandse vakanties positief kunnen beïnvloeden en factoren die juist een negatieve invloed kunnen hebben op het aantal (binnenlandse) vakanties. Wij gaan daarom uit van stabiele marktomstandigheden.

(Bron: *Vervoersplan 2024 Doeksen*)

Bovenstaande inzichten leiden voor ons tot de volgende prognose van de ontwikkeling van de vervoersvraag van toeristen naar Vlieland en Terschelling ten opzichte van het jaar daarvoor:

Jaar	Terschelling	Vlieland
2011	-0,6%	0,7%
2012	-16,8%	2,2%
2013	5,1%	4,1%
2014	15%	4,9%
2015	6%	2%
2016	4%	6%
2017	0,5%	3%
2018	1,4%	1,9%
2019	1,1%	-2,6%
2020	-22,0%	-17,8%
2021	27%	21%
2022	1,6%	0,2%
2023	0% tot 1%	0% tot 1%
2024	0% tot 1%	0% tot 1%
2025	1% tot 2%	1% tot 2%
2026	1% tot 2%	1% tot 2%
2027	1% tot 2%	1% tot 2%
2028	1% tot 2%	1% tot 2%



Bron: Vervoersplan 2024 Doeksen

NB: De betreffende percentages voor 2023 t/m 2028 zijn schattingen / verwachtingen van directie en management van Doeksen.

(Bron: Vervoersplan 2024 Doeksen)

Facts & Figures 2022 en 2023

Rederij Doeksen heeft over de jaren 2022 en 2023 een overzicht gepubliceerd met de hoofdfactoren van het vervoer naar Terschelling en Vlieland (zie hiervoor ook de vervoerskundige jaaroverzichten van Doeksen zoals bijgevoegd als **bijlage 4**).

Terschelling

Fact Sheet			
	2023*	t.o.v. 2022	2022
Terschelling			
Autoveerboot, afvaarten	2.899	-3,8%	3.009
Snelboot, afvaarten	2.592	-4,1%	2.698
Totaal	5.491	-3,9%	5.707
Terschelling			
Passagiers, toeristen	450.196	-3,8%	467.110
Passagier, eilanders	78.283	6,2%	73.395
Totaal	528.479	-2,3%	540.505
Terschelling			
Voertuigen, toeristen	42.423	-4,2%	44.217
Voertuigen eilanders	14.318	5,2%	13.573
Totaal	56.741	-1,8%	57.790

(Bron: Vervoerskundige jaaroverzichten Doeksen, www.rederij-doeksen.nl, bewerkt Van de Weerd Taxaties BV)

Terschelling

Fact Sheet			
	2023*	t.o.v. 2022	2022
Vlieland			
Autoveerboot, afvaarten	2.195	-0,7%	2.211
Snelboot, afvaarten	315	-5,7%	333
Totaal	2.510	-1,4%	2.544
Vlieland			
Passagiers, toeristen	209.219	-2,0%	213.454
Passagier, eilanders	23.759	2,7%	23.124
Totaal	232.978	-1,5%	236.578
Vlieland			
Voertuigen, toeristen	2.501	1,5%	2.464
Voertuigen eilanders	7.473	4,3%	7.152
Totaal	9.974	3,6%	9.616

(Bron: Vervoerskundige jaaroverzichten Doeksen, www.rederij-doeksen.nl, bewerkt Van de Weerd Taxaties BV)

Fact Sheet			
	2023*	t.o.v. 2022	2022
TOTAAL			
Autoveerboot, afvaarten	5.094	-2,5%	5.220
Snelboot, afvaarten	2.907	-4,3%	3.031
Totaal	8.001	-3,1%	8.251
TOTAAL			
Passagiers, toeristen	659.415	-3,2%	680.564
Passagier, eilanders	102.042	5,4%	96.519
Totaal	761.457	-2, %	777.083
TOTAAL			
Voertuigen, toeristen	44.924	- 9%	46.681
Voertuigen eilanders	21.791	4,9%	20.725
Totaal	6 715	-1,0%	67.406

(Bron: Vervoerskundige jaaroverzichten Doeksen, www.red-rij-doeksen.nl, b werkt Van de Weerd Taxaties BV)

4.1.4. Gegevens inzake horecafuncties

De horecafuncties van Doeksen bestaan uit vier componenten. De voorzieningen in Harlingen, de voorzieningen op de schepen en de voorzieningen op respectievelijk Vlieland en Terschelling.

Op het veerhaventerrein van Harlingen bevindt zich een restaurant (Grand Café Promenade). Het assortiment bestaat uit een traditionele drankenkaart, diverse koffies, gebak, ontbijt, lunch, diner en borrelkaart. Het restaurant heeft zowel binnen als op het terras diverse zitplaatsen. Het bedrijf is dagelijks geopend vanaf 7:30 uur tot 20:00 uur. Tevens is er in de veerterminal een winkel aanwezig (Parlevinker) met o.a. tijdschriften, snoep, specialiteiten van de eilanden, spelletjes en souvenirs. Daarnaast is er een frisdrankautomaat aanwezig in de terminal.

Op alle reguliere veerschepen zijn buffetrestaurant gevestigd met diverse dranken (koffie, frisdrank en wijn/bier), lunchgerechten, snacks, broodjes, gebak ontbijt en warme maaltijden). Daarnaast zijn er souvenirwinkels aanwezig met divers souvenirs en lokale specialiteiten. Aan boord van de snelboten (ms Tiger en ms Koegelwieck) en de overige schepen (waddentaxi) zijn geen horecafaciliteiten aanwezig.

In de veerterminal op Terschelling bevindt zich een frisdrankautomaat, verder zijn er geen horecavoorzieningen aanwezig. In de veerterminal van Vlieland zijn geen horecavoorzieningen aanwezig. (Bron www.rij-doeksen.nl)

Opbrengsten uit Horeca (conform jaarverslag Doeksen)

Boekjaar	Omzet uit horeca	Uitslag/inkoop	Bruto marge (omzet – inkoop)
2017	5.589.000	1.446.000	74,13%
2018	5.863.000	1.522.000	74,04%
2019	5.831.000	1.439.000	75,32%
2020	2.796.000	740.000	73,53%
2021	3.906.000	847.000	78,32%
2022	6.110.000	1.423.000	76,71%
2023*	6.219.811	1.448.575	76,71%

(Bron: Jaarstukken 2022, 2020 en 2018 Koninklijke Doeksen, www.kvk.nl)

* laatste gepubliceerde jaarrapport is 2022, de indicatie uit 2023 is gebaseerd op de ontwikkeling passagiers (daling van 2,1%) én inflatiecorrectie (3,93% over 2023)

4.2. Veerdiensten Holwerd – Ameland en Lauwersoog – Schiermonnikoog (Wagenborg)

4.2.1. Geschiedenis en achtergrond

De veerdiensten tussen Holwerd en Ameland en tussen Lauwersoog en Schiermonnikoog wordt uitgevoerd door Wagenborg Passagiersdiensten B.V.. Deze vennootschap is onderdeel van Royal Wagenborg dat is opgericht 1898. Deze overkoepelende organisatie is een familiebedrijf met circa 3.000 medewerkers en circa 160 vrachtschepen. Het betreft vanaf de oprichting een familiebedrijf dat nog steeds wordt geleid door de familie. Sinds 1999 heeft het bedrijf het predicaat Koninklijk. Het hoofdkantoor van het bedrijf is gevestigd in Delfzijl. Conform gegevens van de website van Wagenborg zijn er bij Wagenborg passagiersdiensten circa 130 medewerkers in dienst. In april 2014 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu aan Wagenborg Passagiersdiensten voor de looptijd van 15 jaar de Concessie Waddenveren Oost verleend. (bron: www.wpd.nl)

4.2.2. Algemene gegevens huidige veerschepen

De vloot van Wagenborg passagiersdiensten bestaat uit in totaal zes schepen, waarvan drie gebruikt worden voor de verbinding Holwerd – Ameland en drie voor de verbinding Lauwersoog – Schiermonnikoog. Het betreft vier veerschepen en twee snelboten.

Sier (Ameland)

Het m.s. Sier had haar tewaterlating op 1 oktober 1994. Daar werd ze gedoopt door de Minister van Verkeer en Waterstaat, Annemarie Jorritsma. De veerboot is gemaakt bij Scheepswerf Bijlsma en is vernoemd naar een in zee verdwenen dorp op Ameland. Sier was een vissersdorpje aan de uiterste westpunt van het eiland, ten westen van Hollum, dat rond 1730 in de golven verdween. De Sier wordt voortgestuwd met schottelpompjets en is uitgerust met een viertal Caterpillar 3508 dieselmotoren.



Oerd (Ameland)

Sinds 2003 is het m.s. Oerd actief op de dienst Ameland - Holwert. De veerboot is gemaakt bij Scheepswerf Bijlsma en is vernoemd naar een dorpje aan de oostpunt van Ameland, Oerd, waar nu het natuurgebied ligt. De Oerd wordt voortgestuwd met schottelpompjets en is uitgerust met een viertal Caterpillar 3508TA dieselmotoren.



Rottum (Schiermonnikoog)

Het m.s. Rottum (voorheen m.s. Sier) werd in 1985 gebouwd op Scheepswerf Hoogezand. Op 9 mei 1985 kwam het schip onder de naam Sier in dienst bij de rederij. 10 jaar lang werd de Rottum ingezet op de route Ameland-Holwert. Daarna werd door Wagenborg een nieuw schip aangeschaft, dat opnieuw m.s. Sier werd genoemd. Het oude schip werd omgedoopt tot m.s. Rottum en werd overgeplaatst naar de route Lauwersoog-Schiermonnikoog v.v. In 2011 en 2012 is het schip verbouwd bij Koninklijke Niestern Sander in Delfzijl. Alle verf werd van de buitenkant verwijderd, het vlakwerk vervangen door een dubbelwandige bodem en de motoren werden vervangen door energiezuinige motoren die zich aanpassen aan de vermogensbehoefte aan boord.



Monnik (Schiermonnikoog)

Het m.s. Monnik (voorheen de Oerd) is in 1985 gebouwd op de scheepswerf Hoogezand voor de route Holwert-Ameland. Op dezelfde werf werd eerder het zusterschip m.s. Sier gebouwd. In 2003 werd door Wagenborg een nieuw schip in dienst genomen, wederom met als naam m.s. Oerd. Dit was een zusterschip van de in 1995 gebouwde m.s. Sier. De eerste Oerd is omgedoopt tot m.s. Monnik en vaart nu op de route Lauwersoog-Schiermonnikoog.



Fostaborg (Ameland)

Sneldienst m.s. Fostaborg werd oorspronkelijk gebouwd als Crew Transfer Vessel (CTV) voor Wagenborg Sleepdienst en gedoopt tot 'Waterlines'. In 2019 werd het schip toegevoegd aan de vloot van Wagenborg Passagiersdiensten en ingezet als sneldienst tussen Ameland en Holwert. Om als passagiersschip te kunnen varen, was een verbouwing van het schip noodzakelijk. Dit gebeurde in sneltreinvaart op de werf van Koninklijke Niestern Sander in Farmsum. Op 5 juli 2019 ging het schip als m.s. Fostaborg in de vaart. De naam 'Fostaborg' refereert aan de verbondenheid met Ameland. Ameland heette ooit Fostalân; vernemd naar beschermvrouwe en godin Fosta uit de Friese mythologie. Er was ooit zelfs een tempel voor Fosta op het eiland. '-borg' verwijst naar het familiebedrijf Royal Wagenborg, waar Wagenborg Passagiersdiensten onderdeel van is.



Esonborg (Schiermonnikoog)

Dit schip werd in 2018 afgebouwd op de scheepswerf van de Gebroeders van Enkhuizen in Makkum. Het nieuwe schip kreeg de naam 'Fostaborg' en werd in maart 2018 ingezet als eerste sneldienst van Wagenborg Passagiersdiensten tussen Ameland en Holwert. In juli 2019 werd het schip hernoemd tot 'Esonborg' en ingezet als sneldienst tussen Schiermonnikoog en Lauwersoog én tussen Oostmahorn en Schiermonnikoog. Deze laatste dienst voert Wagenborg Passagiersdiensten uit in opdracht van Landal, als extra service voor de gasten van vakantiepark Esonstad. Deze sneldienst met ruimte voor 48 passagiers en heeft een snelheid van ongeveer 40 km per uur. Dit betekent dat de overtocht in 20 minuten gemaakt kan worden. (Bron: www.wpd.nl)



Verbinding Ameland

Technische gegevens	Ms Sier	Ms Oerd	Fostaborg
Bouwjaar	1995	2003	2012
Lengte	73,20 m	73,20 m	18,5 m
Breedte	15,90 m	15,90 m	7,00 m
Diepgang max. belading	17,0 dm	17,0 dm	1,25 m
Motoren	4 x 650 kW	4 x 745 kW	2 x 720 kW
Snelheid	19 km/uur	19 km/uur	40 km/uur
Aantal personen	1.200	1.200	48
Aantal personenauto's	72	72	0

(Bron: www.wpd.nl)

Verbinding Schiermonnikoog

Technische gegevens	Ms Rottum	Ms Monnik	Ms Esonborg
Bouwjaar	1985 (2011-12 refit)	1985	2018
Lengte	58 m	58 m	22 m
Breedte	13,82 m	13,82 m	6,10 m
Diepgang max. belading	17,1 dm	17,1 dm	1,10 m
Motoren	4 x 600 kW	4 x 600 kW	2 x 600 kW
Snelheid	20 km/uur	20 km/uur	40 km/uur
Aantal personen	1.000	1.000	48
Aantal personenauto's	48	48	0

(Bron: www.wpd.nl)

Uitsplitsing Capaciteit

Schip	Zitplaatsen Binnen	Zitplaatsen Buiten	Maximale capaciteit op het certificaat
m.s. Sier	994	408	1200
m.s. Oerd	994	408	1200
m.s. Monnik	760	240	1000
m.s. Rottum	760	240	1000
m.s. Fostaborg	48	-	48
m.s. Esonborg	48	-	48

(Bron: Vervoersplan Wagenborg 2024)

Overzicht schepen en eigendomssituatie

Schip	Rechten en plichten t.o.v. productiemiddel	Bouwjaar of jaar van verbouw
m.s. Sier	Eigendom	1995 / verbouw 2014
m.s. Oerd	Eigendom	2003
m.s. Monnik	Eigendom	1985 / verbouw 2015
m.s. Rottum	Eigendom	1980 / verbouw 2012
m.s. Fostaborg	Eigendom	2013 / verbouw 2019
m.s. Esonborg	Eigendom	2018

(Bron: Vervoersplan Wagenborg 2024)

Tevens heeft het bedrijf drie watertaxi's in gebruik. De vaartijd van Holwerd naar Ameland bedraagt circa 50 minuten met de reguliere veerschepen en circa twintig minuten met de sneldienst. De vaartijd van Lauwersoog naar Schiermonnikoog bedraagt circa 45 minuten met de reguliere veerschepen en circa 20 minuten met de sneldienst of watertaxi. (Bron: www.wpd.nl)

4.2.3. Aantallen passagiers en vaarbewegingen

Onderdeel van de concessie is dat de rederijen jaarlijkse vervoerplannen maken en deze voorleggen aan de staatssecretaris. In deze vervoerplannen worden de resultaten, verwachtingen, dienstregeling en overige zaken beschreven. Hieronder wordt een gedeelte van dit vervoersplan uitgelicht.

Onderscheid passagiersgroepen

Er worden twee groepen passagiers onderscheiden. Enerzijds de toeristen en anderzijds de eilanders. Het totaal aantal passagiers dat in 2022 is vervoerd, bedroeg 1.176.884. Dat is een stijging van 58.044, oftewel 5,2%

Ontwikkeling aantal vervoerde toeristen

Het aantal toeristen dat naar Ameland is vervoerd in 2022 is met 4,8% gestegen t.o.v. 2021. In 2022 zijn er in totaal 666.832 toeristen naar Ameland vervoerd. Het aantal vervoerde toeristen naar Schiermonnikoog is in 2022 met 0,9 % gestegen t.o.v. 2021. In 2022 zijn er in totaal 311.529 toeristen naar Schiermonnikoog vervoerd. Het aantal personenauto's van toeristen dat naar Ameland is vervoerd, is in 2022 met 3,7% gedaald t.o.v. 2021. In 2022 hebben zijn in totaal 85.781 personenauto's van toeristen naar Ameland vervoerd. Hieruit blijkt dat tijdens de coronacrisis meer toeristen de auto hebben meegenomen. De cijfers laten zien dat het aantal toeristen naar Ameland en Schiermonnikoog zich sinds de coronacrisis weer stabiel ontwikkelt.

Ontwikkeling aantal vervoerde eilanders

Het aantal vervoerde eilanders van en naar Ameland is in 2022 met 17,6% gestegen t.o.v. 2021. In 2022 zijn er in totaal 78.118 eilanders van en naar Ameland vervoerd. Voor Schiermonnikoog is het aantal vervoerde eilanders met 13,2% gestegen. In 2022 zijn er 25.820 eilanders van en naar Schiermonnikoog vervoerd. Dit beeld bevestigt dat tijdens de coronacrisis eilanders meer thuis zijn gebleven. Het aantal vervoerde personenauto's van inwoners van Ameland is in 2022 met 5% gestegen t.o.v. 2021. In 2022 zijn er in totaal 15.781 personenauto's van inwoners van Ameland vervoerd (retourreizen) en 5.256 personenauto's van inwoners van Schiermonnikoog (retourreizen).

Sneldienst

In 2022 reisden in totaal 138.857 passagiers met m.s. Fostaborg op de dienst Ameland - Holwert v.v. Dat is 8,4% meer dan het jaar voorafgaand. Medio 2019 is m.s. Esonborg in de vaart genomen als sneldienst naar Schiermonnikoog. In 2020 maakten in totaal 11.148 passagiers gebruik van de sneldienst Lauwersoog - Schiermonnikoog v.v. In 2021 waren dit 41.630 passagiers en in 2022 50.312 passagiers. De stijging t.o.v. 2021 bedraagt hier 20,9%. De sneldienst vaart zeven keer per dag (met extra afvaarten 10 keer) op de route Ameland en vier keer op de route Schiermonnikoog. De gemiddelde bezetting vanaf Ameland was in 2021 58% en vanaf Holwert 53%. De gemiddelde bezetting over 2022 bedraagt circa 60%. Voor de afvaart van 16.45 uur vanaf Ameland zien we telkens een bezetting van 100%, voor de ochtend afvaart om 7.30 uur geldt bijna hetzelfde. Vanaf Lauwersoog geldt voor de 16.30 uur afvaart hetzelfde.

Vakantie in eigen land blijft in trek

Inflatie of niet, consumenten zijn vooralsnog niet van plan om een vakantie aan zich voorbij te laten gaan. De gestegen prijzen zorgen er wel voor dat er, net als tijdens de coronacrisis, vaker gekeken wordt naar een vakantie in eigen land in plaats van het buitenland. De inflatie en gestegen prijzen spelen inmiddels een grotere rol bij een vakantiekeuze dan corona, de oorlog in Oekraïne, duurzaamheid of drukte op vliegvelden. Het NBTC verwacht ook dit jaar weer een stijging van het aantal boekingen voor een vakantie in Nederland. Het aantal binnenlandse toeristen groeit nog steeds, op langere termijn is de verwachting dat daar telkens 2% per jaar bij komt. (bron: NBTC Vakantie monitor).

Eilanden

Niet alleen bij Nederlanders is er sprake van een herwaardering voor het eigen land, ook buitenlandse toeristen weten Nederland sinds corona weer meer te vinden. Als we kijken naar bijvoorbeeld de Duitse toerist, dan zit het aantal toeristen alweer boven het niveau van voor corona. Ook komen er steeds meer Belgische toeristen naar Nederland. Zowel de Duitse als Belgische toerist heeft Nederland in de top 5 staan als vakantiebestemming. De eilanden zullen de komende jaren profiteren van de toenemende stroom toeristen. Een stabiele groei wordt voorzien.

Prognose marktontwikkeling

Om een goede prognose te kunnen worden het, vanwege de coronapandemie bijzondere jaar 2020, hier buiten beschouwing gelaten. In de periode van 2012 t/m 2022 is het aantal vervoerde toeristen naar Schiermonnikoog en Ameland gestegen met 19,3% (174.770). Voor Ameland met 20% (124.114) en Schiermonnikoog ruim 17,7% (50.656). De gemiddelde groei over de afgelopen 10 jaar bedraagt voor Ameland 2% per jaar (12.441) en voor Schiermonnikoog 1,8% per jaar (5.065). Deze inzichten over de periode 2012 t/m 2022 leiden voor ons tot een stabiele prognose van de ontwikkeling van de vervoersvraag naar Schiermonnikoog en Ameland voor de komende vijf jaren (zie tabel).

Ontwikkeling 2012-2022 en prognose 2023-2027

Aantallen passagiers per veerdienst naar de eilanden*												
Passagiers	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Gem. groei 2012 - 2022
AH	620.836	618.669	641.679	652.800	673.447	670.668	711.157	721.750	545.541	702.517	744.950	12.411 2%
LS	286.693	295.693	317.549	317.582	338.185	332.901	355.715	345.943	264.496	331.435	337.349	5.065 1,8%
Totaal	907.529	914.362	959.228	970.382	1.011.632	1.003.569	1.066.872	1.067.702	810.037	1.033.952	1.082.299	17.476 1,9%
Verskil		0,8%	4,9%	1,2%	4,3%	-0,8%	6,3%	0,1%	-24,1%	27,6%	4,5%	

Prognose 2023 - 2027					
Passagiers	2023	2024	2025	2026	2027
AH	759.104	773.527	788.224	803.200	818.461
LS	343.758	350.290	356.946	363.728	370.638
Totaal	1.102.862	1.123.817	1.145.170	1.166.928	1.189.099
Groei*	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%	1,9%

(Bron: Vervoersplan Wagenborg 2024)

NB: De betreffende perce tages voor 2023 t/m 2027 zijn schattingen / verwachtingen van WPD.

(Bron: Vervoersplan Wagenborg 2024)

Vervoerkundige jaaroverzichten

Rederij Wagenborg publiceert jaarlijks een vervoerkundig jaaroverzicht met de hoofdfactoren van het vervoer van Holwerd naar Ameland en van Lauwersoog naar Schiermonnikoog (zie hiervoor ook de vervoerskundige jaaroverzichten van Wagenborg) zoals bijgevoegd als **bijlage 5**).

Ameland

Fact Sheet									
	2023	% ontw.	2022	% ontw.	2021	% ontw.	2020	% ontw.	2019
Ameland									
Autoveerboot, afvaarten	6.167	-12,9%	6.960	0,9%	6.896	13,7%	5.952	-11,6%	6.642
Snelboot, afvaarten	4.569	-13,7%	5.197	4,7%	4.952	14,0%	4.258	-8,6%	4.623
Totaal	10.736	-13,2%	12.157	2,5%	11.848	13,8%	10.210	-10,3%	11.265
Ameland									
Passagiers, toeristen	632.489	-5,4%	666.832	4,6%	636.02	23,4%	487.306	-31,4%	640.090
Passagier, eilanders	82.880	5,7%	78.118	15,0%	66.415	12,3%	58.235	-40,2%	81.669
Totaal	715.369	-4,1%	744.950	5, %	702.517	22,3%	545.541	-32,3%	721.759
Ameland									
Voertuigen**, toeristen	77.197	-11,1%	85.781	-3,9%	89.118	19,2%	71.963	-4,1%	74.898
Voertuigen eilanders	15.717	-0,4%	15.781	4,8%	15.026	3,9%	14.436	-20,7%	17.430
Totaal	92.914	-9,3%	101.562	-2,5%	104.144	17,0%	86.399	-6,9%	92.328

(Bron: Vervoerskundige jaaroverzichten Wagenborg, www.wpd.nl, bewerkt Van de Weerd Taxaties BV)

Schiermonnikoog

Fact Sheet									
	2023	% ontw.	2022	% ontw.	2021	% ontw.	2020	% ontw.	2019
Schiermonnikoog									
Autoveerboot, afvaarten	3.638	-0,4%	3.654	-0,6%	3.676	7,7%	3.394	-10,1%	3.736
Snelboot, afvaarten	3.280	1,7%	3.225	15,5%	2.725	68,8%	850	55,1%	382
Totaal	6.918	0,6%	6.879	6,9%	6.401	33,7%	4.244	3,0%	4.118
Schiermonnikoog									
Passagiers, toeristen	302.228	-3,1%	311.529	0,9%	308.616	21,2%	243.241	-29,2%	314.186
Passagier, eilanders	27.002	4,4%	25.820	11,6%	22.819	6,9%	21.255	-49,4%	31.757
Totaal	329.230	-2,5%	337.349	1,8%	331.435	20,2%	264.496	-30,8%	345.943
Schiermonnikoog									
Voertuigen**, toeristen	1.540	-2,8%	1.583	-12,4%	1.779	14,6%	1.520	-19,1%	1.810
Voertuigen eilanders	5.371	2,5%	5.236	0,1%	5.231	11,1%	4.651	-4,3%	4.853
Totaal	6.911	1,3%	6.819	-2,8%	7.010	12,0%	6.171	-8,0%	6.663

(Bron: Vervoerskundige jaaroverzichten Wagenborg, www.wpd.nl, bewerkt Van de Weerd Taxaties BV)

Totaal

Fact Sheet									
	2023	% ontw.	2022	% ontw.	2021	% ontw.	2020	% ontw.	2019
Totaal									
Autoveerboot, afvaarten	9.805	-8,3%	10.614	0,4%	10.572	11,6%	9.346	-11,0%	10.378
Snelboot, afvaarten	7.849	-7,3%	8.422	8,8%	7.677	33,5%	5.108	2,0%	5.005
Totaal	17.654	-7,8%	19.036	4,1%	18.249	20,8%	14.454	-6,4%	15.383
Totaal									
Passagiers, toeristen	934.717	-4,7%	978.361	3,4%	944.718	22,7%	730.547	-30,6%	954.276
Passagier, eilanders	109.882	5,4%	103.938	14,1%	89.234	10,9%	79.490	-42,7%	113.426
Totaal	1.044.599	-3,6%	1.082.299	4,5%	1.033.952	21,7%	810.037	-31,8%	1.067.702
Totaal									
Voertuigen**, toeristen	78.737	-11,0%	87.364	-4,0%	90.897	19,2%	73.483	-4,4%	76.708
Voertuigen eilanders	21.088	0,3%	21.017	3,6%	20.257	5,8%	19.087	-16,7%	22.283
Totaal	99.825	-8,6%	108.381	-2,6%	111.154	16,7%	92.570	-6,9%	98.991

(Bron: Vervoerskundige jaaroverzichten Wagenborg, www.wpd.nl, bewerkt Van d' Weerd Taxaties BV)

4.2.4. Gegevens inzake horecafuncties

De horecafuncties van Wagenborg bestaan uit een tweetal componenten. De voorziening in Holwerd alsmede de voorzieningen op de schepen. Er zijn geen horecavoorzieningen in de veerhaven van Ameland, Lauwersoog en Schiermonnikoog.

Op het veerhaventerrein van Holwerd bevindt zich een restaurant ('Café Restaurant Land- en Zeezicht' (dit restaurant is geen onderdeel van de exploitatie van Wagenborg). Daarnaast bevindt zich in de terminal "Wagenborg Plaza" (een winkel met een diverse aanbod) tezamen met "Nobeltje Experience Shop" en is er onder andere een koffieautomaat beschikbaar. In de veerterminal van Lauwersoog is enkel een koffieautomaat beschikbaar.

Op alle reguliere veerscheppen zijn buffetrestaurant gevestigd met diverse dranken (koffie, frisdrank en wijn/bier), lunchgerechten, snacks, broodjes, gebak ontbijt en warme maaltijden). Daarnaast zijn er souvenirwinkels aanwezig met divers souvenirs en lokale specialiteiten. Aan boord van de snelboten zijn geen horeca-faciliteiten aanwezig. (Bron: www.wpd.nl)

Er zijn geen volwaardige horecafuncties aanwezig in de Veerterminals op Ameland en Schiermonnikoog. Het is bij adviseurs niet bekend of er automaten aanwezig zijn in de veerterminals.

Wagenborg rapporteert verder geen gespecificeerde horeca-omzetten in hun jaarrekeningen.

5. MARKTANALYSE

5.1. Marktsituatie

Algemene economische situatie

De Nederlandse economie groeide in 2021 met 4,4% en in 2022 met 4,2%. De Nederlandse economie koelde echter sinds halverwege 2022 jaar af en stabiliseerde in 2023 met een groei van 0,1% van het bruto binnenlands product (bbp). Het aantal onzekere factoren is echter groot. Voornoemde afkoeling werd veroorzaakt door de hoge inflatie en de lagere groei van de wereldhandel. Herstelend uit de coronarecessie, draaide de Nederlandse economie in de eerste helft van 2022 relatief zeer goed, waardoor de groei over het gehele jaar 2022 alsnog uitkomt op 4,2%. Vanaf 2024 trekt de economie weer aan, met in 2024 naar verwachting een bbp-groei met het trendmatige (potentiële) tempo van circa 0,3% en in 2025 een groei van 1,0% (Bron: De Nederlandsche Bank, www.dnb.nl, bewerkt Van de Weerd Taxaties, 2024).

De arbeidsmarkt blijft de komende jaren uiterst krap. De werkloosheid stijgt van 3,6% dit jaar naar 4,2% in 2023, om vervolgens licht te dalen naar 4,0% in 2024. Door de krapte en de hoge inflatie nemen de loonstijgingen toe. Naar verwachting loopt de contractloonstijging bij bedrijven op van 2,9% dit jaar naar 5,0% in 2023 en 4,2% in 2024.

De coronacrisis heeft de overheidsfinanciën niet doen ontsporen. Door de koopkrachtmaatregelen van het kabinet, stijgt het begrotingstekort in 2023 naar 3,0% bbp. De overheidsschuld zakt volgend jaar net onder 50% bbp en daalt in 2024 verder naar 47,7% bbp.

Economische groei in 2024

Na een korte dip eind 2022 is de economie in 2023 weer langzaam op gang gekomen. Geholpen door het prijsplafond van de overheid om de gevolgen van de energieprijsstijging op te vangen. DNB verwacht een economische groei van 0,3% in 2024 en 1,0% in 2025. Dit zijn de meest recente vooruitzichten van december 2023.



Inflatie omlaag

Na een recordhoogte in 2022 is de inflatie in 2023 gedaald naar 4,1%. Dit komt vooral doordat de energieprijzen niet verder oplopen en door het prijsplafond van de overheid. DNB verwacht een verdere daling in 2024 en 2025. (Bron: De Nederlandsche Bank, www.dnb.nl, bewerkt Van de Weerd Taxaties, 2024).



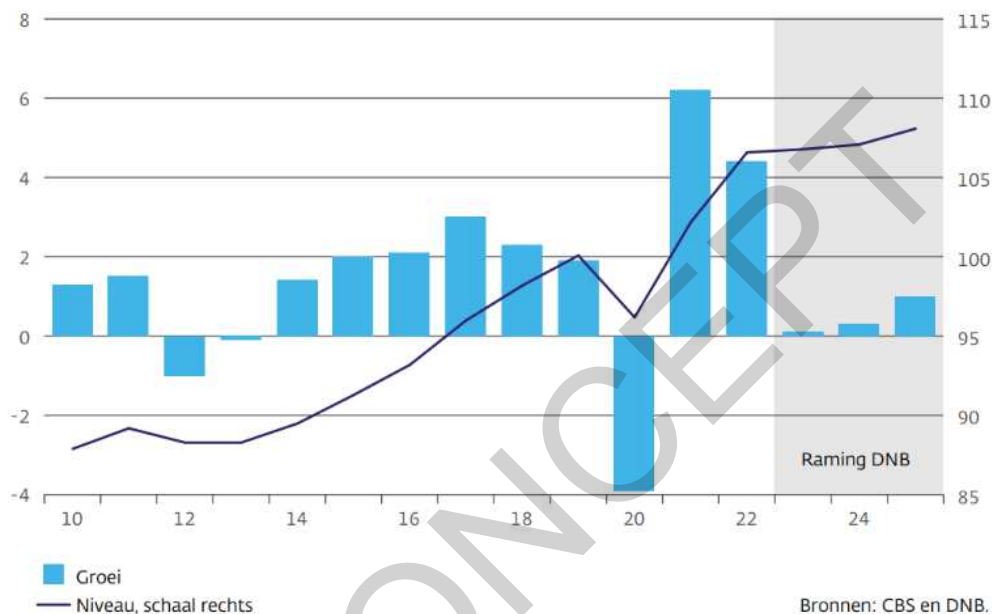
Economische vooruitzichten

De economische activiteit stagneerde in 2023, door de terugval van de wereldhandel, de scherp gestegen rente en de hoge inflatie. De jaar-op-jaargroei van het bruto binnenlands product (bbp) viel in 2023 terug tot circa 0,1%, na de stevige groei van 4,4% in 2022 (zie ook figuur 1). Op kwartaalbasis kromp het bbp zelfs in de eerste drie kwartalen van 2023, dit wordt voor een belangrijk deel verklaard door de Nederlandse uitvoer, die in 2023 krimpt (met 0,9%), net als de wereldhandelsgroei. De wereldhandel krijgt een tik van de mondiale economische groeivertraging, een gevolg van het in veel landen verkrapte monetair beleid. In dit internationale klimaat staan ook de binnenlandse bestedingen onder druk. In de tweede helft van 2023 werd de investeringsgroei negatief. Investeringsgroei in vaste activa zijn gevoelig voor de gestegen rente, wat is terug te zien in de afnemende vraag naar bankkrediet. Bij huishoudens staan de bestedingen onder druk door de hoge inflatie, die de reële inkomens fors heeft aangetast. In de eerste twee kwartalen van 2023 kromp daardoor de particuliere consumptie. Ook op de woningmarkt laat de gestegen rente zijn sporen na en daalt de gemiddelde huizenprijs in 2023 met 3,3%. In 2024 herstelt de economie en gaat de bbp-groei licht omhoog naar 0,3%. De bestedingen van de overheid leveren dan de grootste bijdrage aan de groei. Hogere uitgaven aan onder andere zorg en defensie, en meer investeringen, zoals in de infrastructuur, dragen hieraan bij. De consumptie van huishoudens neemt in 2024 met slechts 0,4% toe. Dit hangt samen met de reële beschikbare inkomens, waarvan de groei nauwelijks herstelt na de terugval in 2023. In 2024 ondersteunt de overheid de koopkracht weliswaar, met onder andere een verhoging van het minimumloon, kindregelingen en huurtoeslag. Daarnaast zien huishoudens de reële inkomens gemiddeld weer wat herstellen door de hogere nominale loongroei en de afnemende inflatie. De hoge loongroei

in 2023 en 2024 is niet alleen een gevolg van de voorafgaande inflatieschok, maar hangt ook samen met de krappe arbeidsmarkt. De geraamde werkloosheid loopt slechts licht op, van 3,6% in 2023 naar 4,0% in 2024. (Bron: DNB, bewerkt Van de Weerd Taxaties, 2024)

Figuur 1 Bruto binnenlands product

Volume, procentuele mutaties jaar op jaar en 2019 = 100



(Bron: De Nederlandsche Bank, www.dnb.nl 2024)

Economische onzekerheid

In februari 2022 is Rusland een oorlog gestart in Oekraïne en, in oktober 2023 is er een oorlog ontstaan in Israël. Deze oorlogen zorgen voor internationale spanningen en grote onzekerheden in de (wereld)economie. Hoewel het natuurlijk in het niet valt bij het menselijk leed in Oekraïne en Israël zelf raakt de oorlog ook de Nederlandse economie. De ontwikkelingen volgen elkaar snel op, wat leidt tot extra onzekerheid in de vooruitzichten en ramingen. De impact van de oorlogen verloopt voor de sectoren grotendeels via twee mechanismes die voornamelijk met de internationale handel te maken hebben: de import en de export. Door de stijging van grondstoffen- en energieprijzen kunnen de kosten voor bedrijven hoog oplopen. Aan de andere kant kunnen de extra verstoringen in de internationale handel de export voor bepaalde bedrijven bemoeilijken. (Bron: Sectorprognose Rabobank, www.rabobank.nl, bewerkt Van de Weerd Taxaties, 2024)

Vooruitzichten horeca 2024

De vooruitzichten voor de horeca voor 2024 zijn, met een minimale volumegroei van 1%, mager. Dit komt door een lage economische groei, een licht stijgende werkloosheid, een aanhoudend laag consumentenvertrouwen en oplopende prijzen in de horeca. Na de inhaalslag in 2022 en begin 2023 maakt de consument in 2024 een pas op de plaats voor wat betreft horecabezoek (Bron: ING Research, 2024)

Prijzen en kosten in de horeca

De horeca heeft de afgelopen twee jaar te maken gehad met flinke kostenstijgingen voor energie, inkoop, huur en personeel. De horeca berekent de hogere kosten deels door aan de gast om marge over te houden (wat deels ook de hogere omzetniveaus verklaard). Het is voor de horeca echter lang niet altijd mogelijk om de hogere energie-, inkoop- en personeelskosten ten volledig door te berekenen. Slechts één op de drie horecaondernemers kan de hogere kosten volledig of grotendeels aan de gast doorberekenen. Dit is beduidend lager dan in andere sectoren. Vooral restaurants en cafés hebben moeite om de hogere kosten volledig bij de gast neer te leggen. Immers, als de prijs van een biertje of een maaltijd te hoog wordt blijven de gasten weg. Omdat hotelgasten minder prijsgevoelig zijn, kunnen hotels de hogere kosten relatief makkelijker doorberekenen. (Bron: ING Research, www.ing.nl, bewerkt Van de Weerd Taxaties, 2024).

Personeelstekorten

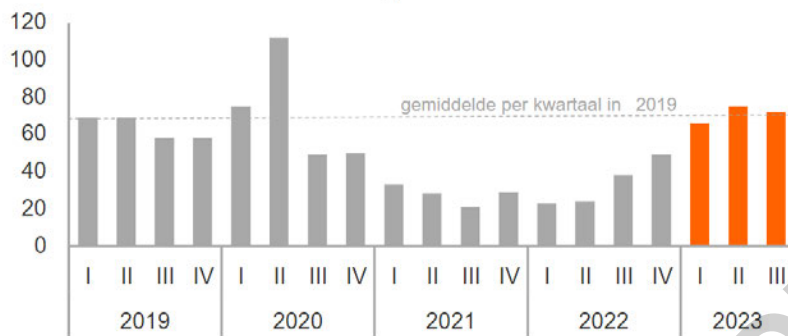
Evenals veel andere sectoren heeft ook de horeca te kampen met personeelsschaarste. Ruim vier op de tien horecaondernemers geeft aan het personeelstekort als een belemmering voor hun bedrijfsactiviteiten te zien. Niet alleen zorgt de krapte op de arbeidsmarkt voor hogere personeelskosten, het zet ook een rem op de groei. Zo sluiten sommige horecazaken een dag extra in de week of gaat de zaak eerder dicht of later open vanwege een tekort aan personeel. Naar verwachting zal dit tekort ook de komende jaren aanhouden. De sector zal daarom moeten investeren in digitalisering, zoals QR-codes om te bestellen en af te rekenen, bestelzuilen en robots in de bediening, om het tekort aan personeel deels op te vangen (Bron: ING Research, www.ing.nl, bewerkt Van de Weerd Taxaties, 2023).

Faillissementen en bedrijfsbeëindigingen in 2024

Na twee jaren met extreem weinig faillissementen, ligt het aantal faillissementen in 2023 weer boven het pre-coronaniveau van 2019. In de eerste drie kwartalen van 2023 waren er bijna 9% meer faillissementen dan in 2019. Het zijn vooral restaurants en cafés die failliet gaan. Ook waren er in 2023 10% meer bedrijfsbeëindigingen dan in 2019. Gezien de verwachte matige groei voor de horeca in 2024, hogere personeelskosten en de coronaschuld die moet worden afbetaald is de verwachting dat het aantal bedrijven dat stopt of failliet gaat in de horeca in 2024 hoger zal zijn dan in 2023. (Bron: ING Research, www.ing.nl, bewerkt Van de Weerd Taxaties, 2023).

Aantal faillissementen in de horeca in 2023 weer terug op het pre coronaniveau van 2019

Aantal faillissementen in de horeca, per kwartaal



Bron: CBS, ING Research

Personeelstekorten in de horeca zijn in het derde kwartaal niet verder opgelopen ten opzichte van een kwartaal eerder

Aandeel horecabedrijven dat een tekort aan arbeidskrachten als belangrijke belemmering ziet voor hun activiteiten



Bron: CBS, bewerking ING Research

Verwachtingen 2024/overzicht

- Na de grote inhaalslag in 2022 en 2023 wordt voor de horeca in 2024 op een volumegroei van circa 2 tot 3% gerekend.
- Ondanks een historisch laag consumentenvertrouwen zal de vraaguitval in 2024 naar verwachting enigszins worden gedempt door het omvangrijke financiële steunpakket van de overheid voor huishoudens.
- De prijzen in de horeca stijgen in 2024 naar verwachting met minimaal 3%.
- Omdat het lang niet altijd mogelijk is de hogere inkoop-, personeels- en energiekosten volledig bij de klant neer te leggen, staan de winstmarges in de horeca verder onder druk.

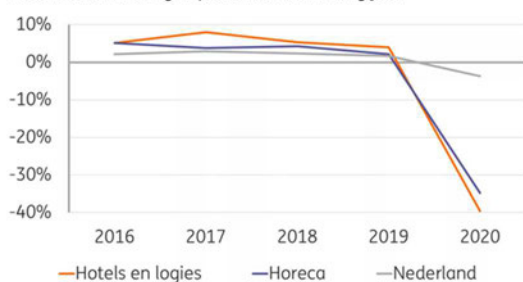
(Bron: ING Research, www.ing.nl, bewerkt Van de Weerd Taxaties, 2024).

Branches

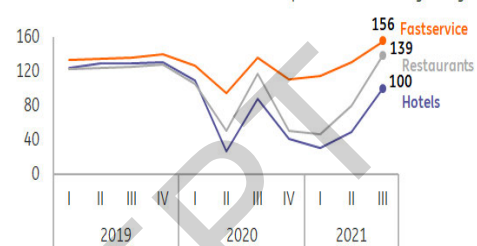
Hotels en logies

Er was sprake van een substantiële omzetstijging in de periode 2015-2019, echter betrof het een daling in de jaren 2020 en 2021. Ondanks deze ontwikkeling is het aantal nieuwe bedrijven in 2020 en 2021 alsnog gestegen. De hotelsector maakt 0,3% van de totale Nederlandse economie uit (in % van BBP, 2020). Het grootste gedeelte van de hotelsector bestaat uit relatief kleine bedrijven (0-20 werkzame personen).

Volumeontwikkeling in procenten t.o.v. vorig jaar



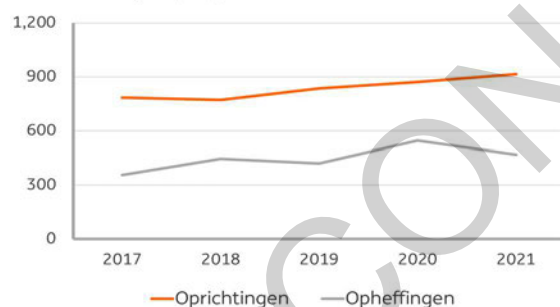
Omzetwaarde (index 2015 = 100), kwartaal-op-kwartaal, seizoensgecorrigeerd



Bron: CBS, ING Research

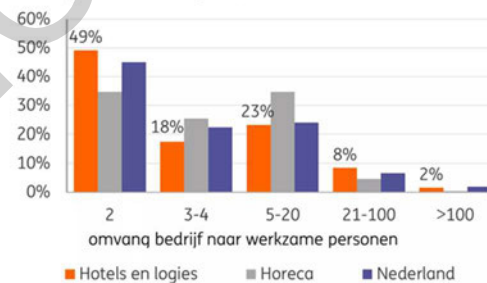
Oprichtingen en opheffingen hotels

In aantal bedrijven per jaar



Grootte van bedrijven

Schaalgrootte in % bedrijven (2022)



(Bron: ING Economisch Bureau, 2024).

Ontwikkelingen

De hotelbranche is conjunctuurgevoelig en profiteerde (tot de Covid-19 Pandemie) van de aantrekkende consumentenbestedingen. Het aanbod in de logiesmarkt groeide in 2020-2022, waardoor de feitelijke concurrentie is toegenomen.

Er is sprake van vergaande ketenvorming in de sector, met ook nieuwe toetreders. Deze ketens zullen in staat zijn om te concurreren op onder meer prijs, door onder andere inkoopvoordelen, waardoor marges onder druk komen te staan.

Een consument oriënteert zich steeds vaker online op review- en boekingswebsites zoals Booking.com, Tripadvisor en The Fork. De afhankelijkheid van horecagelegenheden van dit soort websites neemt toe. Een goede online propositie is dan ook essentieel om te kunnen overleven (bron: Rabobank, Cijfers en Trends).

Omzet hotels terug op pre-coronaniveau

Na bijna twee jaar van lockdowns en beperkende maatregelen vanwege de coronapandemie maakt de horeca in 2022 een grote inhaalslag met een verwachte volumegroei rond de 30%. Binnen de sector zijn er echter grote verschillen in de mate van herstel. Na het wegvallen van alle beperkingen in februari 2022 zit de omzet van zowel hotels als restaurants in de lift. De omzet van hotels is ook in 2022 sterk verbeterd.

Zakelijke hotelgast laat nog op zijn wachten

Het herstel van de coronapandemie verloopt bij de hotels langzamer dan bij de restaurants. Dit komt met name doordat de terugkeer van de zakelijke en intercontinentale reiziger nog enig zins achterblijft. Veel bedrijven zijn nog terughoudend met betrekking tot zakenreizen. Bovendien gelden soms nog beperkende maatregelen voor reizigers. Niettemin deden Nederlandse hotels in het tweede en derde kwartaal 2022 goede zaken. Met het wegvallen van de beperkende maatregelen kwamen, naast de binnenlandse gasten, ook de buitenlandse toeristen weer in grotere getalen terug naar Nederland.

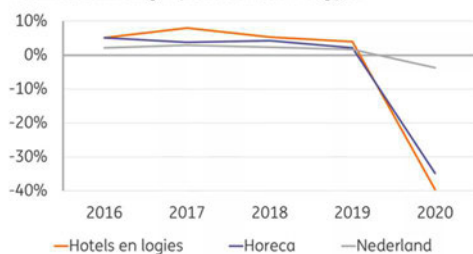
Doorbelasting kosten

Voor de horeca is het lang niet altijd mogelijk om de kosten volledig door te berekenen aan de klant. Dit geldt vooral voor restaurants en cafés. Als de prijs van een biertje of een maaltijd te hoog wordt blijven de klanten weg. Hotels zijn wat dat betreft iets minder prijsgevoelig en kunnen de hogere kosten relatief makkelijker doorberekenen aan de gast. Zo lagen de prijzen bij hotels in het derde kwartaal 2022 inmiddels een kwart hoger ten opzichte van eind 2019. Bij restaurants, campings en vakantieparken lagen de prijzen gemiddeld 15% hoger. (Bron: ING Research, www.ing.nl, bewerkt Van de Weerd Taxaties, 2023).

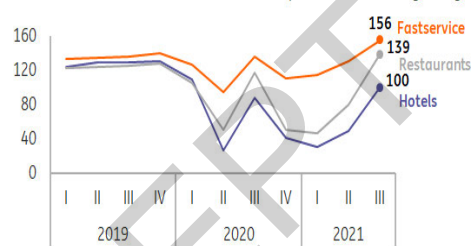
Eet- en drinkgelegenheden

De omzetsijting in de eet- en drinkgelegenheden in de periode 2015-2019 zwakte in grootte lijn af. In 2020 en 2021 is dit gedaald. De verwachting is dat een groot deel van de eetgelegenheden in 2022 weer op het niveau van pre-corona zit. Het aantal nieuwe bedrijven in de eet- en dranksector is in de afgelopen jaren substantieel gestegen. De eet- en drinksector maakt 1,0% van de totale Nederlandse economie uit (in % van BBP, 2020). Het grootste gedeelte van de eet- en drinkgelegenheden bestaat uit relatief kleine bedrijven (0-20 werkzame personen).

Volumeontwikkeling in procenten t.o.v. vorig jaar



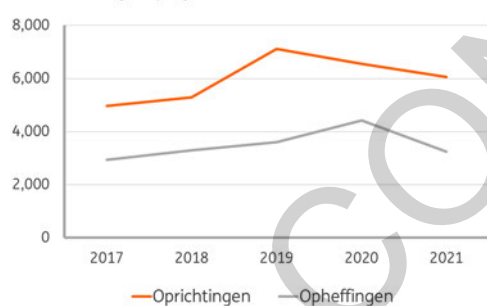
Omzetwaarde (index 2015 = 100), kwartaal-op-kwartaal, seizoensgecorrigeerd



Bron: CBS, ING Research

Oprichtingen en opheffingen eet- en drinkgelegenheden

In aantal bedrijven per jaar



Schaalgrootte in % bedrijven (2022)



(Bron: ING Economisch Bureau, 2022).

Ontwikkelingen

De drank- en eetgelegenhedenbranche is conjunctuurgevoelig en profiteerde (tot de Covid-19 Pandemie) van de aantrekkende consumentenbestedingen. Het aanbod groeide in 2020-2022, waardoor de feitelijke concurrentie is toegenomen.

Er is sprake van vergaande ketenvorming in de sector, met ook nieuwe toetreders vanuit de food(etail). Deze ketens zullen in staat zijn om te concurreren op onder meer prijs, door onder andere inkoopvoordelen, waardoor marges onder druk komen te staan.

Een consument oriënteert zich steeds vaker online op review- en boekingswebsites zoals Tripadvisor of The Fork. De afhankelijkheid van horecagelegenheden van dit soort websites neemt toe. Een goede online propositie is dan ook essentieel om te kunnen overleven (bron: Rabobank, Cijfers en Trends).

Ontwikkeling drankensector

Het zijn vooral kantines en cateringzaken die worden beëindigd, gevolgd door cafés en restaurants. Bij hotels en campings is het aantal bedrijfsbeëindigingen daarentegen relatief laag. Tijdens de coronapandemie is het aantal cateringzaken explosief toegenomen. Doordat consumenten niet uit eten konden tijdens de verschillende lockdowns, zagen cateringbedrijven kansen door maaltijden aan huis te bezorgen. Nu de pandemie achter de rug is, blijkt de behoefte hieraan te zijn afgenomen. Het aantal cafés dat de deuren sluit is al langere tijd aan de gang. Zo zijn er in 2022 bijna een kwart minder cafés dan tien jaar geleden.

Doorbelasting kosten

Voor de horeca is het nog niet altijd mogelijk om de kosten volledig door te berekenen aan de klant. Dit geldt vooral voor restaurants en cafés. Als de prijs van een biertje of een maaltijd te hoog wordt blijven de klanten weg. Hotels zijn wat dat betreft iets minder prijsgevoelig en kunnen de hogere kosten relatief makkelijker doorberekenen aan de gast. Zo lagen de prijzen bij hotels in het derde kwartaal 2022 inmiddels een kwart hoger ten opzichte van eind 2019. Bij restaurants, campings en vakantieparken lagen de prijzen gemiddeld 15% hoger (Bron: ING Research, www.ing.nl, bewerkt Van de Weerd Taxaties, 2023).

Marktsituatie Provincie: Friesland

Om een beeld te krijgen van de algemene regio waarin de objecten zich bevinden, wordt hieronder een aantal basisgegevens weergegeven die een indicatie geven van de aanbod (en vraagzijde) van de betreffende provincie. Een belangrijke graadmeter is het aantal bedrijven en daarnaast de dichtheid van deze horecabedrijven per 10.000 inwoners.

Het aantal bedrijven in de provincie is als volgt opgebouwd:

Friesland					Nederland			
Sector	2021	2022	Ontw.	Ontw. %	2021	2022	Ontw.	Ontw. %
Drankensector	508	519	11	2,2%	12.169	12.456	287	2,4%
Fastservicesector	711	734	23	3,2%	20.829	21.339	510	2,4%
Restaurantsector	672	692	20	3,0%	20.034	20.532	498	2,5%
Hotelsector	491	503	12	2,4%	8.158	8.368	210	2,6%
Partycatering	621	669	48	7,7%	26.52	27.566	1.514	5,8%
Totaal	3.003	3.117	114	3,8%	87.242	90.261	3.019	3,5%

(Bron: Vastgoeddata, 2022)

De bevolkingsopbouw van de provincie is als volgt opgebouwd:

Friesland			Nederland	
Bevolkingsopbouw	2019	I %	Bevolkingsopbouw	
0-14 jaar	72.739	11,8%	11,4%	
15-24 jaar	78.833	12,8%	13,0%	
25-44 jaar	141.774	23,0%	25,9%	
45-64 jaar	186.013	30,2%	29,5%	
65+ jaar	137.597	22,3%	20,2%	
Totaal	616.936	100,0%	100,0%	

(Bron: Vastgoeddata, 2022 (gegevens per 2019))

Op basis van deze gegevens kan een indicatie van de dichtheid van de verschillende sectoren weergegeven worden:

Friesland			Nederland
Sector	Aantal bedrijven	Dichtheid per 10.000 inwoners	Dichtheid per 10.000 inwoners
Drankensector	519	8,4	7,7
Fastservicesector	734	11,9	11,7
Restaurantsector	692	11,2	11,8
Hotelsector	503	8,2	4,7
Partycatering	669	10,8	14,2
Totaal	3.117	50,5	50,1

(Bron: Vastgoeddata, 2022)

Algemene conclusie

Op basis van deze gegevens kan geconcludeerd worden dat in algemene zin de fastservice- en hotelsector oververtegenwoordigd zijn ten opzicht van het landelijke gemiddelde en de dranken- en restaurantsector ondervertegenwoordigd. Het aantal bedrijven in alle sectoren in de periode 2021-2022 is toegenomen.

Friese Waddenveren

De markt waarin de rederijen zich bevinden betreft een gesloten markt waarin geen sprake is van directe concurrentie (feitelijke betreft het een monopoliepositie op de betreffende veerlijn). De rederijen zijn, voor een vooraf bepaalde periode van vijftien jaar, middels een concessie verzekerd van het mogen aanbieden van de veerdiensten (tot 2029). Binnen de concessie worden voorwaarden gesteld aan het minimale aantal afvaarten en de prijs van de tickets om de verbinding tussen de eilanden en het vaste land te waarborgen.

Op de schepen (behalve sneldiensten) worden horecafuncties geëxploiteerd waarbij ook hiervan concurrentie geen sprake is. Derhalve is het niet mogelijk een vergelijking te maken met een regulier horecabedrijf of een reguliere marktsituatie. Derhalve kan gesteld worden dat de mate van concurrentie nihil is.

Derhalve wordt er in deze rapportage gesteld dat theoretisch de kansen van het in deze rapport omschreven horecafuncties goed tot zeer goed zijn.

5.2. SWOT-analyse

In een SWOT-analyse worden de eigenschappen van het object (sterktes en zwaktes) en de markt waarin het opereert (kansen en bedreigingen) in de vorm van een eenvoudige tabel weergegeven.

Sterktes	Zwaktes
- Monopolistische situatie - Inzicht in piekmomenten	- Exploitatieverplichting die jaarrond is - Concessietermijn (in relatie tot benodigde investeringen)
Kansen	Bedreigingen
- Trend verduurzaming	- Gebrek aan personeel/stijgende personeelskosten - Economische onzekerheid/inflatie - Concessie

Uit bovenstaande gegevens kan worden geconcludeerd:

Sterktes

- Er is sprake van een alleenrecht voor de horeca op de veerdiensten waardoor er sprake is van een monopolistische situatie en daardoor zijn er zeer goede exploitatiemogelijkheden.
- De horecaexploitaties zijn gelieerd aan de veerdiensten waardoor piekmomenten inzichtelijk zijn middels kaartverkoop. Hierdoor kan er effectief worden ingekocht en het benodigde personeel ingeschat in vergelijking tot een reguliere horecabedrijfsexploitatie;

Zwaktes

- Vanuit de concessie bestaat een expliciete verplichting om de vervoersdiensten jaarrond aan te bieden. Hierdoor dienen de veerdiensten ook in het laagseizoen c.q. rustige tijden de veerdiensten aan te bieden. Hierdoor is er sprake van tijdelijk (relatief) hogere overige kosten waarbij geen afschaling mogelijk is.
- De termijn van vijftien jaar in de lopende concessies (van 2014 tot 2029) zijn relatief kort in relatie tot de benodigde investeringen in de veerdiensten (de betreffende voerscheppen hebben een ruim langere levensduur dan voornoemde vijftien jaar)

Kansen

- Verduurzaming wordt steeds belangrijker voor ondernemingen en de verwachting is dat de regelgeving hierin steeds uitgebreider zal worden. Door hierop in te spelen en te investeren in duurzaamheid kunnen kansen worden ontwikkeld;

Bedreigingen

- Diverse sectoren kampen de laatste jaren met een tekort aan vakkundig personeel (dit effect viel deels weg tijdens de lockdowns, echter is momenteel weer volledig actueel). Dit gebrek aan goed opgeleide werknemers kan de dagelijkse bedrijfsvoering van het getaxeerde beïnvloeden, waardoor er niet optimaal kan worden geëxploiteerd. Daarnaast wordt geconstateerd dat de personeelskosten substantieel zijn gestegen, waardoor het brutoresultaat onder druk komt te staan;
- Door internationale spanningen, stijgende rentes en substantiële prijsstijgingen door inflatie (o.a. inkoopkosten en kosten voor gas en elektriciteit) is er sprake van een hogere mate van financiële onzekerheid. Deze onzekerheid en inflatie zijn een bedreiging voor de marges van horecabedrijfsobjecten en kunnen een negatief effect hebben op de marges van de onderneming. De exacte impact hiervan is echter momenteel nog niet juist in te schatten;
- Afhankelijkheid van de concessie die afloopt in 2029 en daarna weer opnieuw zal worden uitgegeven. Gezien de looptijd van de concessies (15 jaar) is men na vijftien jaar afhankelijk van de uitkomsten van een nieuwe concessie, waarbij deze uitkomsten deels buiten de eigen invloedssfeer vallen.

6. WAARDE OORDEEL MET OVERWEGINGEN

Methodieken en overwegingen

In het kader van waarderingen van exploitatiegebonden vastgoed zijn er meerdere methodieken die gehanteerd (kunnen) worden. Het vaststellen van markthuren in de horeca is echter bijzonder uitgebreid en complex. Door de unieke eigenschappen van elk horecabedrijfspan/-ruimte en bijbehorende exploitatiemogelijkheden is elke waardering op zichzelf staand. Om al deze factoren zo goed mogelijk mee te wegen wordt er doorgaans gebruik gemaakt van een combinatie van methodieken, waarbij elke methode op een eigen wijze kijkt naar de markthuur. In exploitatiegebonden object worden doorgaans drie methodieken gebruikt:

- Markthuurkapitalisatie;
- Bedrijfseconomische markthuur
- Rentabiliteitswaarde;

Markthuur op basis van vierkante meters

Bij deze methode worden alle relevante vierkante meters van een (horeca)object opgemeten en wordt er een maximale markthuur per meter vastgesteld. Voor elke afzonderlijke ruimte wordt een afgeleide van deze markthuur gehanteerd. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen vier hoofdgroepen, waarbij er binnen deze groepen ook weer gekeken wordt naar de positie binnen een gebouw/object (begane grond, verdiepingen, kelders)

- Algemene ruimten (verkeersruimten, toiletgroepen, garderobes, etc);
- Verkoopruimten (restaurant, café, zalen, hotelkamers, etc.);
- Productieruimten (keuken, productieruimten);
- Dienstruimten (opslagruimten, dienstruimten, personeelsruimten).

De som van alle markthuren wordt bij elkaar opgeteld om tot een totale markthuur te komen.

Bedrijfseconomische markthuur

Bij deze berekeningsmethodiek wordt er gekeken naar welk percentage van de horeca-omzet bij dat type bedrijf aan huur zou mogen worden betaald. Dit percentage verschilt per type bedrijf, locatie, grootte en hoogte van de omzet. Bij F&B-omzet wordt een globale bandbreedte aangehouden tussen de 6,0 en 11,0%, voor zalencentra ligt dit globaal tussen de 10% tot 12,50% en bij hotels kan dit variëren van 15% tot 30,0%. De oorsprong van de omzet en de omzetmix zijn hierin van doorslaggevend belang.

Verder dient er aangegeven te worden dat het bij de vaststelling van de omzet gaat om een genormaliseerde horeca-omzet voor het specifieke object (afhankelijk van alle eigenschappen van dit object). De daadwerkelijk behaalde omzetten zijn hierin niet leidend, aangezien deze kunnen worden beïnvloed door bovengemiddeld ondernemerschap (ondernemer zet meer om dan op basis van de locatie en het object verwachtte zou mogen worden) of benedengemiddeld ondernemerschap (er wordt substantieel minder omgezet dan de potentie van het object). Dergelijke ondernemersafhankelijke omzetten kunnen niet als basis dienen voor de markthuur van het object.

Rentabiliteitswaarde

Het begrip rentabiliteitswaarde staat voor het bedrag dat men volgens strikt economische maatstaven zou mogen investeren in een bedrijf, waarbij als uitgangspunt dient, dat men op basis van de bestaande bedrijfsgegevens, alsmede gegevens welke gebaseerd zijn op de jaarlijks door het Bedrijfschap Horeca- en catering gepubliceerde kengetallen en de marktsituatie ter plaatse, tot een bedrag komt dat ter beschikking staat voor rente en aflossing van het totaal geïnvesteerd vermogen.

Er wordt derhalve gekeken naar een genormaliseerde omzet- en kostenstructuur om tot een bruto resultaat te komen dat men kan gebruiken voor jaarlijkse rente en aflossingen. Op basis van deze methodiek wordt een totaalbeeld gegeven van de maximale investeringen (in zowel het concessierecht als de daadwerkelijke bedrijfsexploitatie (inventaris en goodwill)). Om uiteindelijk tot een markthuur te kunnen komen wordt er vervolgens een splitsing hierin gemaakt. Afhankelijk van de grootte, het type, de omzet, de kostenstructuur variëren deze splitsingen tussen concessierecht en exploitatie). Op basis van de uitkomst van deze splitsing is er een markthuur vast te stellen. Hier wordt een Yield voor gehanteerd bestaande uit verschillende componenten (genormaliseerde NAR + exploitatielasten).

Conclusie/markthuur

Nadat deze drie methodieken zijn gehanteerd kan er een gemiddelde worden genomen van de markthuren om tot een eindoordeel te komen. Hierbij dient in acht genomen te worden dat de benadering op basis van rentabiliteitswaarde nimmer onder het gemiddelde zal kunnen liggen (indien op basis van omzet- en kostenstructuur een markthuur niet betaald kan worden, kan dit ook niet als markthuur worden gedefinieerd). Tevens worden de uitkomsten van de methodieken vergeleken met referenties (comparatieve methode). Door het specifieke karakter van horecabedrijfsruimten en de unieke eigenschappen van elke horecabedrijfsruimte in het bijzonder (op basis van locatie, grootte, functionele indeling, exploitatiemogelijkheden, terrasmogelijkheden, bouwjaar, etc.) en de veelzijdigheid van deze factoren dienen deze referenties slechts ter ondersteuning gezien te worden en kunnen nimmer als leidend beschouwd te worden.

Afwijkingen reguliere methodieken

In sommige situaties zijn afwijkingen van bovenstaande methodieken noodzakelijk. Aangezien het hier om zeer specifieke objecten gaat (Veerdiensten), zonder feitelijke marktwerking (monopoliesituatie) achten adviseurs het in dit geval geoorloofd om een aangepaste waarderingsmethode te hanteren.

Een reguliere benadering op basis van markthuurskapitalisatie wordt niet als realistisch beschouwd (door de specifieke exploitatie op de veerdiensten is een markthuur niet uit te drukken in een vierkante meterprijs).

Een benadering op basis van bedrijfsseconomische markthuur is in het kader van het specifieke doel van dit advies eerder een uitkomst dan een inputcomponent. Derhalve wordt het niet realistisch geacht om deze (relatief eenvoudige) methodiek toe te passen op de onderhavige objecten.

Bovenstaande wordt mede veroorzaakt door het gebrek aan relevant referentiemateriaal.

Derhalve resteert de rentabiliteitswaardemethodiek. Deze methodiek is relatief complex en geeft op basis van omzetten en kosten een goed beeld van de bedrijfseconomische ruimte om een marktconforme vergoeding te kunnen betalen.

Derhalve hebben adviseurs gekozen om door middel van een rentabiliteitswaardemethodiek te komen tot een reële marktconforme vergoeding per veerdienst voor de horeca (en winkel/souvenirs)functies.

**6.1. Waardebepaling marktconforme vergoeding horecavoorzieningen
(Doeksen, Harlingen – Vlieland, Harlingen – Terschelling):**

6.1.1. Rentabiliteitswaarde:

Het begrip rentabiliteitswaarde staat voor het bedrag dat men volgens strikt economische maatstaven zou mogen investeren in een bedrijf, waarbij als uitgangspunt dient, dat men op basis van de bestaande bedrijfsgegevens, alsmede gegevens welke gebaseerd zijn op de jaarlijks door het Bedrijfschap Horeca- en catering gepubliceerde kengetallen en de marktsituatie ter plaatse, tot een bedrag komt dat ter beschikking staat voor rente en aflossing van het totaal geïnvesteerd vermogen.

Analyse omzetgegevens

De daadwerkelijk behaalde resultaten door Rederij Doeksen worden gerapporteerd in de jaarstukken van Koninklijke Doeksen B.V. (zie ook **bijlage 6**). In 2022 bedroeg de omzet € 6.110.000,-- met een inslag van circa 23,29%. Indien een korte analyse wordt uitgevoerd op de omzette per passagier. Hierbij wordt de totale omzet gedeeld door het totaal aantal passagier (er wordt derhalve rekening te houden met sneldiensten zonder horecafunctie) dan leidt tot een omzet per passagier van gemiddeld € 7,86 in 2022.

Bij het bepalen van de rentabiliteitswaarde is uitgegaan van de navolgende genormaliseerde exploitatieprognose.

Exploitatie Overzicht	x € 1.000
Omzet	6.250
Bruto Winst	4.750
Personeelskosten ¹	1.990
Overige kosten	1.025
Bruto exploitatie resultaat	1.735

Verder is er van uitgegaan dat de verdeling tussen concessierecht en bedrijfsexploitatie is als 60:40, dit betreft een arbitraire verdeling op basis van een inschatting van adviseur (afgeleid uit de reguliere verdeling bij exploitatiegebonden vastgoed). De aflossing op het concessierecht is gesteld op 5 jaar (gelijkgesteld aan de lengte van de concessie) en die van de bedrijfsexploitatie op 6 jaar (gemiddelde periode waarin een exploitatie terugverdient zou kunnen worden c.q. nieuwe investeringen nodig zijn). Dit betekent een gemiddeld aflossingspercentage van 10,67%². De gewaardeerde ondernemersvergoeding is gesteld op € 250.000,- per jaar. Het gemiddelde rentepercentage is gesteld op 6,91% per jaar (zie uitsplitsing volgende pagina).

Bovenstaand rentepercentage is als volgt tot stand gekomen:

Het rentepercentage van het concessierecht is gebaseerd op een eigen vermogen van 40% van de totale financieringslast tegen 7,75% ($40\% \times 7,75\% = 3,10\%$ rente) en 60% vreemd vermogen van de totale financieringslast tegen 5,00% rente³ ($60\% \times 5,00\% = 3,00\%$ rente). De totale rente voor de bedrijfsmatige zaak is derhalve 6,10%. Het concessierecht bedraagt 60% van de rentabiliteitswaarde, waardoor de effectieve rente 3,66% bedraagt ($60\% \times 6,10\%$).

Het rentepercentage van de bedrijfsexploitatie is gebaseerd op een eigen vermogen van 50% van de totale financieringslast tegen 9,50% ($50\% \times 9,50\% = 4,75\%$ rente) en 50% vreemd vermogen van de totale financieringslast tegen 6,75% rente¹ ($50\% \times 6,75\% = 3,375\%$ rente). De totale rente voor de bedrijfsmatige zaak is derhalve 8,125%. De bedrijfsexploitatie bedraagt 40% van de rentabiliteitswaarde, waardoor de effectieve rente 3,25% bedraagt ($40\% \times 8,125\%$). De totale rente bedraagt dan ook 6,91% ($3,66\% + 3,25\%$).

¹ De personeelskosten zijn berekend op basis van productiviteit keer een gemiddeld bruto loon per mensjaar en exclusief ondernemersbeloning (er wordt in deze rapportage vanuit gegaan dat er geen sprake is van daadwerkelijk meewerkend ondernemers).

² Het aflossingspercentage van 10,40% is derhalve opgebouwd uit de aflossing op onroerende zaken/schepen van 60% van het totaal in 25 jaar ($60\% / 25 \text{ jaar} = 2,40\%$ per jaar) en de aflossing op de bedrijfsexploitatie van 40% van het totaal in 5 jaar ($40\% / 5 = 8,00\%$ per jaar).

³ Voornoemde rente is gebaseerd op de kapitaalmarktrente (10 jaar vast voor de onroerende zaak/schepen en 5 jaar vast voor de bedrijfsexploitatie) vermeerderd met een risico-opslag en een liquiditeitsopslag.

Het rentabiliteitspercentage in deze betreft derhalve 17,58% (het totaal van de gemiddelde rente- en aflossingspercentages). Na aftrek van de ondernemersvergoeding van het Bruto Exploitatie Resultaat resteert het bedrag dat beschikbaar is voor rente en aflossingen. De rentabiliteitswaarde is dan berekend op € 8.446.164,--. Hiervan is 60% concessierecht of te wel € 5.067.699,-.

Op basis van een Yield van 8,44%* bedraagt de markthuur:

Concessierecht	x	Yield	=	Markthuur
€ 5.145.768,--	x	8,44%	=	€ 427.500,-- (afgerond)

Toelichting bandbreedte

Een indicatieve markthuur van € 427.500,-- per jaar staat gelijk aan een bedrijfseconomisch markthuurpercentage van 6,85% (op basis van het in deze waardering gehanteerde omzetniveau).

Gelet het gebrek aan vergelijkbare horecabedrijfsconcepten (de Waddenveren zijn uniek in Nederland), restricties vanuit de concessie en beperkingen in de inzage in de gespecificeerde winst- en verliesrekening van de horeca-exploitatie dient het gewaarde percentage slechts als uitgangspunt voor een bandbreedte.

Op basis van bovengenoemde uitgangspunten, de gebruiksmogelijkheden en het intuïtief oordeel van adviseur wordt de bandbreedte gesteld op 5,85% tot 7,85% van de horeca-gerelateerde omzet.

Indien deze bandbreedte wordt gelegd naast reguliere F&B-omzetten van horecabedrijven (conform gegevens HorecaDNA), (circa 8,00 tot 11,00% van de omzet) betreft dit een lagere bandbreedte. Gezien het specifieke karakter van de exploitaties en de verwachte hogere kostenstructuur wordt dit als realistisch beschouwd.

* Indicatieve opbouw Yield

De indicatieve NAR wordt opgebouwd uit drie factoren:

Risicovrije gedeelte

Het risicovrije gedeelte is gebaseerd op de rente van 10-jaars staatsleningen. De gemiddelde rente op Nederlandse 10-jaars staatsleningen van het afgelopen jaar is 2,65%. Tot en met december 2021 betrof dit een negatieve rente en sinds januari stijgt de rente. Indien er langer terug gekeken wordt lag de rente de afgelopen drie jaar onder 0,00%. Deze basis wordt voor de waarderingen van vastgoed niet als realistisch geacht, waardoor er is gekozen om een gecorrigeerd risicovrije gedeelte te hanteren met een opslag van 2,00% (derhalve 2,00% als basis voor het risicovrije gedeelte).

Sector/type

Binnen de horecabranche zijn diverse sectoren te onderscheiden die allen een eigen risicoprofiel hebben op basis van de waardering van vastgoed (afhankelijk van (onder andere) een algemeen marktbeeld, exploitatievooruitzichten, concurrentiepositie, etc.). Dit risicoprofiel varieert van de hotelsector waarbij een relatief laag risico wordt ingeschaald, tot cafetaria, restaurant en cafés (gemiddeld risico) tot zalencentra en discotheken (relatief hoog risico).

Branche object

De horecabranche op veerdiensten wordt door taxateur beoordeeld als een beneden gemiddeld risico met een risico-opslag van 2,50% (de bandbreedte in risico-opslagen voor de sector/type is globaal tussen de 2,00% (laag risico) tot circa 5,00% (hoog risico)).

Objectrisico

Naast de branche-bede risicoprofielen zijn er voor een te taxeren object ook specifieke eigenschappen die worden beoordeeld in het objectrisico. Hier worden vijf grootheden beoordeeld naar orde van risico (objecten, concurrentie, investeringen, exploitatie en risicoprofiel). De bandbreedte in risico per grootheid betreft zeer laag (0,10%) tot zeer hoog (1,50%). Op basis van deze mix wordt een object-risico vastgesteld.

Objectrisico's

	Risico	
Objecten	0,50%	Gemiddeld
Concurrentie	0,25%	Laag
Investerings	1,00%	Hoog
Exploitatie	0,25%	Laag
Risicoprofiel	1,00%	Hoog
Objectrisico	3,00%	

Nadat de drie componenten zijn bepaald kan het indicatieve Netto-aanvangsrendement worden bepaald:

Opbouw NAR

Risicovrij	2,00%
Sector/type	2,50%
Objectrisico	2,50%
NAR	7,50%

Vanuit bovengenoemde NAR is een indicatieve hoogte van exploitatielasten vast te stellen, die varieert in regulier horecavastgoed van circa 10% tot 15 à 20% (afhankelijk van grootte, locatie, type, etc.). Gezien deze factoren is een indicatieve component aan exploitatielasten aangehouden van 12,50% en bevindt zich daarmee onderin de bandbreedte. De indicatieve Yield bedraagt hiermee $7,50 \times 1,125 = 8,44\%$.

6.2. Waardebepaling marktconforme vergoeding horecavoorzieningen (Wagenborg, Holwerd – Ameland, Lauwersoog – Schiermonnikoog):

6.2.1. Rentabiliteitswaarde:

Het begrip rentabiliteitswaarde staat voor het bedrag dat men volgens strikt economische maatstaven zou mogen investeren in een bedrijf, waarbij als uitgangspunt dient, dat men op basis van de bestaande bedrijfsgegevens, alsmede gegevens welke gebaseerd zijn op de jaarlijks door het Bedrijfschap Horeca- en catering gepubliceerde kengetallen en de marktsituatie ter plaatse, tot een bedrag komt dat ter beschikking staat voor rente en aflossing van het totaal geïnvesteerd vermogen.

Analyse omzetgegevens

De daadwerkelijk behaalde resultaten uit horeca worden niet gerapporteerd door Wagenborg Passagiersdiensten. Derhalve is er geen inzage in de daadwerkelijke horecaomzetten op beide veerdiensten. Indien gekeken wordt naar een benchmark (Rederij Doeksen en TESO) kan worden geconcludeerd dat bij Rederij Doeksen de gemiddelde omzet per passagier op circa € 7,86 in 2022 lag (zie ook **hoofdstuk 6.1.1.**). Bij TESO ligt het aantal passagiers substantieel hoger (4.274.000 passagiers in 2023/2024) en ligt het omzetniveau uit horeca lager € 4.416.000,--, derhalve een gemiddelde omzet per passagier van € 1,03.

Indien de aard van de veerdiensten wordt vergeleken is adviseur van mening dat de veerdiensten van Wagenborg meer vergelijkbaar zijn met de veerdiensten van Doeksen en minder met die van TESO. De vaartijd van de veerdiensten naar Texel is circa twintig minuten en daarmee ligt een (uitgebreide) horecafaciliteit minder voor de hand. De vaartijd naar Schiermonnikoog en Ameland is weliswaar substantieel korter dan naar Vlieland en Terschelling, maar naar oordeel van adviseur wel voldoende om ruimer gebruik te maken van de horecafaciliteiten dan de veerdienst naar Texel. In dit advies wordt uitgegaan van een gemiddelde conversie van € 6,25 per passagier (derhalve substantieel lager dan bij Doeksen). Gezien het substantieel hogere aantal passagiers (1.044.599 in 2023) wordt de verwachte omzet vastgesteld op € 6.500.000,--.

Bij het bepalen van de rentabiliteitswaarde is uitgegaan van de navolgende exploitatieprognose.

Exploitatie Overzicht	x € 1.000
Omzet	6.500
Bruto Winst	4.966
Personeelskosten ¹	2.031
Overige kosten	1.027
Bruto exploitatie resultaat	1.908

Verder is er van uitgegaan dat de verdeling tussen concessierecht en bedrijfsexploitatie is als 60:40, dit betreft een arbitraire verdeling op basis van een inschatting van adviseur (afgeleid uit de reguliere verdeling bij exploitatiegebonden vastgoed). De aflossing op het concessierecht is gesteld op 5 jaar (gelijkgesteld aan de lengte van de concessie) en die van de bedrijfsexploitatie op 6 jaar (gemiddelde periode waarin een exploitatie terugverdient zou kunnen worden c.q. nieuwe investeringen nodig zijn). Dit betekent een gemiddeld aflossingspercentage van 10,67%². De gewaardeerde ondernemersvergoeding is gesteld op € 275.000,- per jaar. Het gemiddelde rentepercentage is gesteld op 6,91% per jaar (zie uitsplitsing volgende pagina).

Bovenstaand rentepercentage is als volgt tot stand gekomen:

Het rentepercentage van het concessierecht is gebaseerd op een eigen vermogen van 40% van de totale financieringslast tegen 7,75% ($40\% \times 7,75\% = 3,10\%$ rente) en 60% vreemd vermogen van de totale financieringslast tegen 5,00% rente³ ($60\% \times 5,00\% = 3,00\%$ rente). De totale rente voor de bedrijfsmatige zaak is derhalve 6,10%. Het concessierecht bedraagt 60% van de rentabiliteitswaarde, waardoor de effectieve rente 3,66% bedraagt ($60\% \times 6,10\%$).

Het rentepercentage van de bedrijfsexploitatie is gebaseerd op een eigen vermogen van 50% van de totale financieringslast tegen 9,50% ($50\% \times 9,50\% = 4,75\%$ rente) en 50% vreemd vermogen van de totale financieringslast tegen 6,75% rente¹ ($50\% \times 6,75\% = 3,375\%$ rente). De totale rente voor de bedrijfsmatige zaak is derhalve 8,125%. De bedrijfsexploitatie bedraagt 40% van de rentabiliteitswaarde, waardoor de effectieve rente 3,25% bedraagt ($40\% \times 8,125\%$). De totale rente bedraagt dan ook 6,91% ($3,66\% + 3,25\%$).

¹ De personeelskosten zijn berekend op basis van productiviteit keer een gemiddeld bruto loon per mensjaar en exclusief ondernemersbeloning (er wordt in deze rapportage vanuit gegaan dat er geen sprake is van daadwerkelijk meewerkend ondernemers).

² Het aflossingspercentage van 10,40% is derhalve opgebouwd uit de aflossing op onroerende zaken/schepen van 60% van het totaal in 25 jaar ($60\% / 25 \text{ jaar} = 2,40\%$ per jaar) en de aflossing op de bedrijfsexploitatie van 40% van het totaal in 5 jaar ($40\% / 5 = 8,00\%$ per jaar).

³ Voornoemde rente is gebaseerd op de kapitaalmarktrente (10 jaar vast voor de onroerende zaak/schepen en 5 jaar vast voor de bedrijfsexploitatie) vermeerderd met een risico-opslag en een liquiditeitsopslag.

Het rentabiliteitspercentage in deze betreft derhalve 17,58% (het totaal van de gemiddelde rente- en aflossingspercentages). Na aftrek van de ondernemersvergoeding van het Bruto Exploitatie Resultaat resteert het bedrag dat beschikbaar is voor rente en aflossingen. De rentabiliteitswaarde is dan berekend op € 9.289.304,--. Hiervan is 60% concessierecht of te wel € 5.573.582,-

Op basis van een Yield van 8,44%* bedraagt de indicatieve marktconforme vergoeding:

Concessierecht	x	Yield	=	Markthuur
€ 5.573.582,--	x	8,44%	=	€ 470.000 - (afgerond)

Toelichting bandbreedte

Een indicatieve markthuur van € 470.000,-- per jaar staat gelijk aan een bedrijfseconomisch markthuurpercentage van 7,25% (op basis van het in deze waardering gehanteerde omzetriveau).

Gelet het gebrek aan vergelijkbare horecabedrijfsconcentraties (de Waddenveren zijn uniek in Nederland), restricties vanuit de concessie en beperkingen in de inzage in de gespecificeerde winst- en verliesrekening van de horeca-exploitatie dient het gewaarde percentage slechts als uitgangspunt voor een bandbreedte.

Op basis van bovengenoemde uitgangspunten, de gebruiksmogelijkheden en het intuïtief oordeel van adviseur wordt de bandbreedte gesteld op 6,25% tot 8,25% van de horeca-gerelateerde omzet.

Indien deze bandbreedte wordt gelegd naast reguliere F&B-omzetten van horecabedrijven (conform gegevens HorecaDNA), (circa 8,00 tot 11,00% van de omzet) betreft dit een lagere bandbreedte. Gezien het specifieke karakter van de exploitaties en de verwachte hogere kostenstructuur wordt dit als realistisch beschouwd.

* Indicatieve opbouw Yield

De indicatieve NAR wordt opgebouwd uit drie factoren:

Risicovrije gedeelte

Het risicovrije gedeelte is gebaseerd op de rente van 10-jaars staatsleningen. De gemiddelde rente op Nederlandse 10-jaars staatsleningen van het afgelopen jaar is 2,65%. Tot en met december 2021 betrof dit een negatieve rente en sinds januari stijgt de rente. Indien er langer terug gekeken wordt lag de rente de afgelopen drie jaar onder 0,00%. Deze basis wordt voor de waarderingen van vastgoed niet als realistisch geacht, waardoor er is gekozen om een gecorrigeerd risicovrije gedeelte te hanteren met een opslag van 2,00% (derhalve 2,00% als basis voor het risicovrije gedeelte).

Sector/type

Binnen de horecabranche zijn diverse sectoren te onderscheiden die allen een eigen risicoprofiel hebben op basis van de waardering van vastgoed (afhankelijk van (onder andere) een algemeen marktbeeld, exploitatievooruitzichten, concurrentiepositie, etc.). Dit risicoprofiel varieert van de hotelsector waarbij een relatief laag risico wordt ingeschaald, tot cafetaria, restaurant en cafés (gemiddeld risico) tot zalencentra en discotheken (relatief hoog risico).

Branche object

De horecabranche op veerdiensten wordt door taxateur beoordeeld als een beneden gemiddeld risico met een risico-opslag van 2,50% (de bandbreedte in risico-opslagen voor de sector/type is globaal tussen de 2,00% (laag risico) tot circa 5,00% (hoog risico)).

Objectrisico

Naast de branche-bede risicoprofielen zijn er voor een te taxeren object ook specifieke eigenschappen die worden beoordeeld in het objectrisico. Hier worden vijf grootheden beoordeeld naar orde van risico (objecten, concurrentie, investeringen, exploitatie en risicoprofiel). De bandbreedte in risico per grootheid betreft zeer laag (0,10%) tot zeer hoog (1,50%). Op basis van deze mix wordt een object-risico vastgesteld.

Objectrisico's

	Risico	
Objecten	0,50%	Gemiddeld
Concurrentie	0,25%	Laag
Investerings	1,00%	Hoog
Exploitatie	0,25%	Laag
Risicoprofiel	1,00%	Hoog
Objectrisico	3,00%	

Nadat de drie componenten zijn bepaald kan het indicatieve Netto-aanvangsrendement worden bepaald:

Opbouw NAR

Risicovrij	2,00%
Sector/type	2,50%
Objectrisico	2,50%
NAR	7,50%

Vanuit bovengenoemde NAR is een indicatieve hoogte van exploitatielasten vast te stellen, die varieert in regulier horecavastgoed van circa 10% tot 15 à 20% (afhankelijk van grootte, locatie, type, etc.). Gezien deze factoren is een indicatieve component aan exploitatielasten aangehouden van 12,50% en bevindt zich daarmee onderin de bandbreedte. De indicatieve Yield bedraagt hiermee $7,50 \times 1,125 = 8,44\%$.

Samenvattend.

Middels voornoemde overwegingen, berekeningen, vergelijkingen, het intuïtief oordeel van de adviseurs, de courantheid, ligging, bereikbaarheid, de gebruiksmogelijkheden en alle overige voor de waardebeoordeling van belang zijnde factoren wordt het voorschreven object per heden getaxeerd op basis van

A. VEERDIENSTEN DOEKSEN (HARLINGEN – VLIELAND EN HARLINGEN – TERSCHELLING):

Marktconforme vergoeding per jaar: 5,85% tot 7,85% van horeca-omzet, indicatieve markthuur derhalve circa € 427.500,--, zegge: vierhonderd zevenentwintigduizend vijfhonderd euro (exclusief BTW)

B. VEERDIENSTEN WAGENBORG (HOLWERD – AMELAND EN LAUWERSOOG - SCHIERMONNIKOOG):

Marktconforme vergoeding per jaar: 6,25% tot 8 25% van horeca-omzet, indicatieve markthuur derhalve circa € 470 000,--, zegge: vierhonderd zeventigduizend euro (excl. BTW)

CONCEPT

7. Analyse omzet- en kostenstructuur

De in dit rapport gehanteerde omzet is gebaseerd op zowel de daadwerkelijk behaalde resultaten conform de gepubliceerde jaarrekeningen en de jaarlijks door HorecaDNA gepubliceerde kengetallen.

Vornoemde omzetstructuren zijn deels gebaseerd op de daadwerkelijk behaalde resultaten (zie de gepubliceerde jaarrekeningen van Doeksen zoals bijgevoegd als **bijlage 6**). Adviseurs gaan er in het rapport vanuit dat de gehaalde horeca-omzetten marktconform zijn en derhalve kunnen dienen als basis voor de waardering. Indien de omzetten niet uit de jaarrekeningen zijn te herleiden hebben adviseurs een inschatting gemaakt op basis van de gegevens van de overige rederijen, de vaarbewegingen en het aantal passagiers.

Verder is het goed om hierbij aan te geven dat de in de rentabiliteitswaarde gehanteerde omzetniveaus een indicatie zijn van een naar oordeel van adviseurs realistisch geacht omzetniveau.

De gerapporteerde omzetten (horeca en overig) van Doeksen zijn daarnaast ook gestegen van € 5.589.000,-- in 2017 tot € 6.110.000,-- in 2022. De verwachting is dat de in dit rapport aangegeven omzet (€ 6.250.000,--) op de langere termijn als realistisch beschouwd.

Wagenborg rapporteert geen specifieke horecaomzet in hun jaarrekeningen. Om tot een indicatieve omzet te komen van de verwachte horeca (en overige) omzetten van Wagenborg is gekeken naar de overige twee rederijen. Hierbij zijn het aantal vaarbewegingen, het aantal passagiers (substantieel hoger dan Doeksen) en de gemiddelde vaartijd in acht genomen, waarbij een indicatieve omzet wordt gehanteerd van € 6.500.000,-- (zie ook **hoofdstuk 6.2.1.**).

Wat verder hierbij dient te worden aangegeven is dat de rentabiliteitswaarde leidt tot een indicatieve marktconforme vergoeding die vervolgens wordt uitgedrukt in een percentage van de omzet (in de vorm van een bandbreedte). Hierdoor ontstaat enige flexibiliteit in de hoogte van de marktconforme vergoeding (door bijvoorbeeld een hogere of lagere omzet, dan in de rentabiliteitswaarde als uitgangspunt wordt genomen).

De in de waardering benoemde inkooppercentages zijn mede gebaseerd op de in de gepubliceerde jaarrekening aangegeven inkoopcijfers, alsmede de bandbreedte voor horecabedrijfsobjecten (e.e.a. op basis van de gegevens van HorecaDNA).

De gehanteerde personeelskosten zijn een inschatting van adviseur op basis van de aard van de ondernemingen en liggen binnen de bandbreedte van HorecaDNA. In de waardering wordt uitgegaan van een manier van exploiteren zonder daadwerkelijk meewerkend ondernemers. Adviseurs hebben per object een bij de omzet passende ondernemersvergoeding gereserveerd.

In de gepubliceerde jaarrekeningen is geen allocatie gemaakt voor de overige kosten van de horecaexploitaties ten opzichte van de totale overige kosten. De door adviseurs gekozen percentages voor de overige kosten liggen binnen de bandbreedte van het HorecaDNA waarin een vergelijking met reguliere horecabedrijven wordt gemaakt.

De kostenstructuur is verder deels genormaliseerd (er is een ondernemersvergoeding toegevoegd en de rente en afschrijvingen zijn genormaliseerd).

Normaliter wordt er bij het opstellen van de gelijke adviesrapportages volledige inzage verschaft in de omzet- en kostenstructuren van het horecabedrijf. Hier is dat echter niet het geval. Deels zijn de jaarrekeningen toegespitst op vorm van omzet (Doekse) maar bij Wagenborg wordt er geen melding gemaakt van de omzetten van Wagenborg Passagiersdiensten of de onderliggende horecafuncties. Daarnaast is de kostenstructuur voor alleen het horecagedeelte slechts deels vanuit de jaarrekeningen te herleiden (Wagenborg rapporteert dit helemaal niet). Deze niet volledig transparante rapportering leidt tot een beperkte informatievoorziening, hierdoor is de onzekerheidsmarge van een dergelijk advies hoger dan bij volledige inzage in exploitatiegegevens

8. BACKTRACKING EERDER ADVIES 2020

Door Van de Weerd Taxaties is op 24 april 2020 een adviesrapport uitgebracht inzake de marktconforme vergoeding van de horecafiliteiten van de Waddenveren (uitgebracht door **Persoonsgegevens**).

Hieronder is een overzicht bijgevoegd van de destijds afgegeven waardering en de waardering per heden:

DOEKSEN	Advies per 24 april 2020	Advies per heden	Vershil (absoluut)	Vershil (relatief)
Omzetverwachting	€ 5.750.000	€ 6.250.000	€ 500.000	8,7%
Marktconforme vergoeding	€ 420.000	€ 427.500	€ 7.500	1,8%
In percentage van omzet	7,30%	6,85%	-/- 0,45%	-/- 6,2%

WAGENBORG	Advies per 24 april 2020	Advie per heden	Vershil (absoluut)	Vershil (relatief)
Omzetverwachting	€ 6.000.000	€ 6.500.000	€ 500.000	8,3%
Marktconforme vergoeding	€ 450.000	€ 470.000	€ 20.000	4,4%
In percentage van omzet	7,50%	7,25%	-/- 0,25%	-/- 3,3%

Derhalve kan geconcludeerd worden dat, ondanks dat de omzetverwachting substantieel is gestegen, de verwachte markthuurlast minder hard is gestegen en zelfs een lager percentage van de omzet bevat. Dit wordt naar oordeel van adviseur veroorzaakt door de stijgende kosten (inkoop, personeel, overig) die niet volledig kan worden doorbelast in die prijsvoering van de horecaproducten/-services.

10. VOORWAARDEN

Bij dit advies is rekening gehouden met de volgende veronderstellingen en omstandigheden:

- De adviseur verklaart dat hij niet betrokken is c.q. is geweest bij een transactie die ten grondslag zou kunnen liggen aan dit advies.
- De waardering is gedeeltelijk gebaseerd op door de opdrachtgever verstrekte gegevens. De door de opdrachtgever verstrekte gegevens zijn door de adviseur steekproefsgewijs op juistheid gecontroleerd. De adviseur neemt geen verantwoordelijkheid voor de juistheid van de betreffende gegevens.
- Bij dit advies wordt er van uitgegaan dat het vastgoed vrij is van hypotheek en beslagen.
- Er is geen rekening gehouden met wellicht het verkrijgen, dan wel te restitueren premies, subsidies, of overheidsbijdragen in welke vorm dan of hoe ook genaamd.
- Dit rapport is bestemd voor het in aanhef genoemde doel, uitsluitend ten behoeve van de opdrachtgever c.q. dienst aangestelde adviseur. Er wordt geen verantwoordelijkheid door ondergetekende aanvaardt bij gebruik door derden, tenzij met schriftelijke toestemming van de adviseur.
- Niets uit dit advies mag worden gepubliceerd, gefotografeerd of verspreid anderszins dan na schriftelijke toestemming van de adviseur.
- Op dit advies zijn, tenzij anders vermeld of overeengekomen de voorwaarden NVM 2023 van toepassing.
- De beoordeling van het onderhoud van de gebouwde waarde en de gebouwgebonden installaties geschiedt globaal en is uitsluitend gedaan in het kader van het waardeoordeel. Het beoogt niet te zijn een bouwkundig en/of installatietechnisch onderzoek. De adviseur aanvaardt geen aansprakelijkheid wat betreft de onderhoudstoestand zelf of mogelijke verborgen gebreken. De onderhoudstoestand van het dak is (tenzij anders vermeld) vanaf de begane grond beoordeelt.
- De adviseur heeft geen titel onderzoek gedaan waaruit eventuele zakelijke rechten anders dan de opgegeven zouden blijken.