

# TESO JOURNAAL

*voor aandeelhouders en medewerkers*



## Op weg naar een toekomstbestendige vloot

Ontwikkelingen en uitdagingen  
renovatie veerhavens Texel en Den Helder

---

Even voorstellen:  
Directeur Ron Kleinsmit

---

## Colofon

TESO journaal is een uitgave van Koninklijke NV Texels Eigen Stoomboot Onderneming. Pontweg 1, 1797 SN Den Hoorn, Texel. Een extra exemplaar kunt u bij ons opvragen via (0222) 369600 of [directie@teso.nl](mailto:directie@teso.nl)

<b>PRODUCTIE</b>	Langeveld & de Rooy, Vismarkt 7, Den Burg - <a href="http://www.lenr.nl">www.lenr.nl</a>
<b>REDACTIE</b>	Wendy Kooiman en Maaike Geestman
<b>FOTOGRAFIE</b>	Stefan Krofft Fotografie, Edo Kooiman, Drone Addicts en Flying Focus
<b>MET DANK AAN</b>	Joop Rommets en Rijkswaterstaat



Dit magazine is op de meest milieuvriendelijke wijze tot stand gekomen en wordt toegezonden aan aandeelhouders en medewerkers van TESO. Om milieu en kosten te besparen wordt per huisadres één TESO Journaal bezorgd, ook als op een adres meerdere aandeelhouders staan ingeschreven.

# Toekomst

De tijd vliegt en er is alweer een jaar voorbij. Op de financiële afdeling wordt momenteel hard gewerkt aan het verzamelen van de jaarcijfers over 2025–2026, zodat daarna het jaarverslag kan worden opgesteld. Dit is elk jaar opnieuw een strak schema, om alles tijdig gereed te hebben voor de AVA op de laatste vrijdag van september.

De tijdelijke interne veranderingen in de organisatiestructuur van september 2024 zijn inmiddels definitief geworden. In juli 2025 hebben wij wegens ziekte afscheid moeten nemen van Cees de Waal en op 1 maart 2026 is Ron Kleinsmit gestart als mededirecteur in onze tweekoppige directie. Met deze wijzigingen hebben we een goede basis gelegd voor de vele zaken die zowel op de korte als op de lange termijn op ons afkomen.

In de nabije toekomst vormen de veerhavens één van de grote projecten. Verderop in dit jaarnaal lichten we toe wat er komt kijken bij het ontwerpen van deze veerhavens. Daarbij is het uitgangspunt van TESO dat wij ons blijven inzetten voor een goede doorstroming van het verkeer naar de veerboten. Een ander belangrijk toekomstig onderwerp is de energietransitie van de veerboten. Ook hierover leest u later in dit jaarnaal meer. TESO kijkt hierbij verder dan de eigen belangen en wil ook een bijdrage leveren aan de energietransitie op Texel.

Daarnaast staat de toekomstige samenstelling van de vloot ter discussie. Ook aan dit onderwerp besteden we verderop in het jaarnaal aandacht. Met de voorspelling dat de veerdienst geleidelijk drukker zal worden, staan we voor uitdagingen om dit ook op langere termijn passend te organiseren.

Kortom, er is werk aan de winkel om de toekomst van TESO bestendig te maken. We zijn hier met zijn allen hard mee bezig en hebben daar alle vertrouwen in.

Veel leesplezier met dit jaarnaal.



**Mario Prak**

Directeur

# In dit nummer

6



Even voorstellen:  
Directeur Ron Kleinsmit

16

**Gesprekken**  
*op plekken*

21



Loyaliteitsprogramma

10



Renovatie  
veerhavens Texel en Den Helder

22

**Op weg naar een**  
*toekomstbestendige vloot*

32



TESO-schepen varen straks op *elektriciteit*

28



In gesprek met  
Commissaris Eva  
van der Bruggen

31



Save the date

35

Blijf op de hoogte  
van het laatste  
*TESO-nieuws*

TESO OP   
*social media*



Instagram: @teso\_veerdienst



Facebook: @TESO veerdienst



LinkedIn: @Koninklijke N.V. Texels Eigen  
Stoomboot Onderneming [TESO]

Directie



# Even voorstellen: *Directeur Ron Kleinsmit*

Zijn vader was bakker en ballonvaarder. Van hem kreeg de nieuwe TESO-directeur Ron Kleinsmit (49) niet alleen het gevoel voor ondernemerschap mee, maar ook een flinke portie gemeenschapszin. 'Er is niks mis met hard werken en goed voor jezelf zorgen, maar je moet oppassen dat je daarin niet doorslaat. Je doet het met z'n allen en bent er voor elkaar. Wat dat betreft zie ik duidelijke parallellen met de manier waarop TESO functioneert.'

Ron werd in Joure geboren boven de bakkerij van zijn ouders, als oudste van drie kinderen. Van huis uit kreeg hij 'een stevige set normen en waarden', vertelt hij. Mijn vader organiseerde festiviteiten voor het hele dorp, zoals de Friese Ballonfeesten. Ik was zeven jaar en iedereen in de wijde omgeving liep uit. Zulke grote luchtballonnen had nog nooit iemand gezien.'

Vader Kleinsmit raakte zodanig onder de indruk, dat de ballonvaart z'n passie en later zelfs zijn beroep werd. 'Na de mavo mocht ik het pilotenbrevet van hem halen. Na een opleiding in Eelde was ik op mijn zeventiende ballonvaarder.'

## **Dreamflights**

Na het vwo koos Ron voor een studie bedrijfs-economie in Groningen. 'Een rationele keuze. Economie lag me en de studie leek me een goede basis voor mijn carrière. Daarbij was Groningen een mooie en gezellige stad om samen met vrienden een tijd te wonen.'

Net afgestudeerd begon hij op zijn vierentwintigste een eigen bedrijf: Dreamflights. 'We organiseerden ballonvaarten en verdienden geld met het voeren van reclame op de ballonnen. Dat was het idee tenminste, want op de dag dat ik een lening afsloot, brak de MKZ-crisis uit en kon je – ook moreel gezien – als ballonvaarder niet meer op boerenland landen. En dat met driehonderdvijftigduizend gulden schuld. Een enorme tegenslag. Maar ik heb er ook van geleerd: niet zeuren, deal ermee!'

Hij zocht en vond een baan in de accountancy en kreeg daarin al snel de kans om door te groeien en uiteindelijk partner te worden. In plaats daarvan begon hij toch weer ballonvaarten te organiseren. Zijn bedrijf groeide, met vallen en opstaan. Toen hij Fortis als klant kreeg, was zijn kostje gekocht, dacht hij. Met z'n luchtballonnen reisde hij heel Europa door om promotie te maken voor de bank. 'Maar toen kwam de bankencrisis. Fortis werd door de overheid overgenomen en alle bestaande contracten werden geschrapt. Dat was crisis twee. Plotseling bleken wij kwetsbaar. Ballonvaren was een luxeproduct en bedrijven hielden de hand op de knip.'

## **Portena**

Ron richtte zich op een carrière in de financiële dienstverlening en advisering en werkte parttime voor een bedrijf dat grondstoffen voor bakkers verkocht. Hij realiseerde zich op dat moment dat ballonvaren weer hobby moest worden en een volgende logische stap was de toetreding tot het familiebedrijf van zijn schoonvader: Portena Logistiek, een onderneming met driehonderd medewerkers, 60.000 vierkante meter warehouse en honderdvijftig vrachtwagens en andere 'rijdende eenheden'. 'We vervoerden drank en koffie, maar ook barbecues en fietsen.'

Hij zette er diverse projecten op, onder meer gericht op duurzaamheid en automatisering.

*“Niet harder werken,  
maar slimmer werken”*

‘Verspillingen uit processen halen, slim met mensen en spullen omgaan. Dat had ik vroeger in de bakkerij al geleerd. Niet harder werken, maar slimmer werken. En je moet je kwalitatief onderscheiden.’

Vlak nadat Ron en zijn vrouw het familiebedrijf hadden overgenomen, brak de coronacrisis uit: crisis nummer drie in zijn werkzame leven. ‘Ik had mijn lessen inmiddels geleerd. Kennedy zei al: The time to repair the roof is when the sun is shining. Met andere woorden: juist als het goed gaat, moet je je mentaal en organisatorisch goed voorbereiden. Die boodschap pas ik nog altijd toe. Bovendien: je hebt tegenslagen nodig om weerbaarder te worden. Daar geloof ik heilig in. Het was niet leuk, maar we kwamen er best goed doorheen.’

### **Sparringpartner**

Tegelijkertijd begon hij te beseffen dat hij weliswaar een goed team om zich heen had, maar dat hij ook een compagnon miste. ‘Een oudere man, met wie ik regelmatig spar en die ik als mijn mentor beschouw, zei eens tegen me: Alleen is niet erg, maar eenzaam wel. Die gedachte is gaan resoneren.’

Tegen de toen heersende gewoontes in de transportwereld in zette Ron een samenwerkingsverband op met een concurrent. ‘Hij reed vijf of zes keer per week met een lege auto naar Joure, ik deed hetzelfde naar Waddinxveen. Door samen te werken konden we kosten besparen. Dat gebeurde niet veel in die wereld, bang dat de ander er beter van zou worden. Maar ik vond dat je er voor open moet staan. Angst is een slechte raadgever.’

Uiteindelijk besloten Ron en zijn vrouw het familiebedrijf te verkopen, een jaar voor het negentigjarig bestaan. Een rationeel besluit, dat met veel emotie gepaard ging. ‘We stonden voor enorme uitdagingen op het gebied van personeel, ICT en elektrificering. Alleen konden we die heel lastig invullen. De verkoop voelde heel dubbel. Met aan de ene kant de emotie van het verkopen van een familiebedrijf en aan de andere kant het bewustzijn van je kwetsbaarheid op de lange termijn en de verantwoordelijkheid voor alle mensen die aan je bedrijf verbonden zijn.’

## *“Op Goede Vrijdag de dynamiek van het bedrijf meegemaakt”*

### **TESO**

De afgelopen jaren gebruikte Ron zijn kennis en ervaring om advieswerk te doen. Leuk en afwisselend werk, al miste hij wel eens de binding met zijn opdrachtgevers, bij wie zijn betrokkenheid afliep zodra zijn werkzaamheden erop zaten. Ook overwoog hij een overstap naar een niet-commerciële organisatie. Toen hij in september in contact kwam met werving- en selectiebedrijf Wierenga & De Graaf, stuitte hij op de vacature van TESO en was zijn interesse gewekt.

Hij zag in de veerdienst duidelijke parallellen met de logistieke sector en het DNA van het familiebedrijf, waarin termen als zorgplicht en rentmeesterschap een belangrijke rol spelen. Zeer aansprekend vond hij de rol die TESO speelt voor de Texelse gemeenschap. ‘TESO verbindt letterlijk en figuurlijk mensen, belangen en werelden. Dat maakte me heel enthousiast, dat zijn mijn normen en waarden. Ook de trots en toekomstbestendigheid spraken me aan. Dat de sollicitatiecommissie bestond uit een brede vertegenwoordiging uit de hele organisatie, vond ik heel plezierig. Bij TESO nemen ze hun mensen serieus. Het is een bedrijf mét en vóór mensen.’

Na een eerste kennismaking in oktober begon het balletje te rollen, op 1 maart was zijn eerste werkdag. Zijn eerste weken gebruikte hij vooral om onder leiding van o.a. collega-directeur Mario Prak en kapitein Jacob Kooiman rond te kijken en medewerkers te spreken. ‘Oprecht interesse tonen, observeren, constateren en niet te snel oordelen, dat vind ik belangrijk. En ondertussen de inhoud tot je nemen, waarbij de mens op één staat. Op Goede Vrijdag heb ik de dynamiek van het gehele bedrijf meegemaakt. Je kon in alle drukte goed zien wat een zwaar geoliede machine TESO is. Daar kan menig bedrijf een puntje aan zuigen.’



### **Uitdagingen**

Desondanks ziet hij genoeg uitdagingen: op het gebied van energie, duurzaamheid, vernieuwing van de vloot, aanpassing van de veerhavens en zeker ook de vergrijzing. 'Het is een mooie club die al generaties lang dit werk doet. Maar hoe zorgen we ervoor dat we over twintig of vijftig jaar nog steeds een eerste klas verbinding hebben tussen Texel en het vaste land? En dat met behoud van de TESO-identiteit. Daar gaat het om.'

De samenwerking met collega-directeur Mario Prak ziet hij met vertrouwen tegemoet. 'We liggen elkaar in stijl en visie. Mario heeft veel ervaring en een groot netwerk. Ik zal me iets meer op de bedrijfsmatige kant van de onderneming richten, Mario op het maritieme en operationele. Als we breder kijken, komen we sneller tot betere oplossingen.'

### **Parttime Texelaar**

Ron is inmiddels parttime Texelaar geworden. Een deel van de week woont hij in Den Burg, het andere deel in Broek, een dorp bij Joure. 'Als je hier werkt, moet je ook onderdeel zijn van de samenleving. Gelukkig heeft TESO me goed geholpen een appartement op Texel te zoeken.'

Tot slot wijst Ron op het belang van 'een goede balans' in het leven. Hij houdt van hard werken, maar probeert ook voor genoeg ontspanning te zorgen. Door te sporten, vooral. Hij houdt van windsurfen, tennis en padel en golft ook graag, al vraagt dat zoveel tijd dat het er nauwelijks van komt. Bovendien heeft hij een brede muzieksmaak. 'Ik heb gezongen in een Queen-koor. Maar ik hou van heel veel meer: van The Rolling Stones tot The Ramones. Als er maar energie en emotie in zit. Dat vind ik belangrijk aan muziek. En aan het leven.'

# Veerhavens



# 'Het wordt een bewogen jaar, er moet een hoop gebeuren'

*Eindelijk nieuwe havens 't Horntje en Den Helder?*



Al heel vaak schreven we in dit TESO Journaal over het vervangen van de inmiddels ruim zestig jaar oude aanlandinstallaties in de havens bij 't Horntje en Den Helder. Maar 2026 lijkt dan toch echt het jaar van de beslissingen te worden. 'Het wordt een bewogen jaar. We hebben goede argumenten, maar zijn nog niet helemaal gerust op een goede afloop.'

We zitten aan tafel met directeur Mario Prak en met adjunct-directeur Herman Schooljan. 'Het wordt tijd om onze aandeelhouders weer eens bij te praten over alle ontwikkelingen', meent Mario. Hij was in 2023 net directeur van TESO, toen Rijkswaterstaat bekendmaakte dat de havens in 2025 klaar hadden moeten zijn, maar dat die termijn niet zou worden gehaald. In plaats daarvan zou het 2030 worden. Nog altijd gaat de TESO-directie ervan uit in dat jaar over twee nieuwe havens te kunnen beschikken. 'Wellicht tegen beter weten in. Het is al een paar keer eerder uitgesteld en er moet nog veel gebeuren.' Dat het in alle opzichten een hele klus wordt, staat wel vast. 'Rijkswaterstaat heeft in het hele land met grote onderhoudsvraagstukken te maken. Veel onderdelen van bruggen dateren uit de jaren zestig en moeten worden vervangen. Het wordt een flinke financiële uitdaging om dat allemaal te betalen', legt Herman uit.

## Budget

Goed om hierbij te vermelden is dat Rijkswaterstaat een uitvoeringsorganisatie is, vertelt Mario. 'Rijkswaterstaat is als uitvoeringsorganisatie onderdeel van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Voor het onderhoud aan wegen, bruggen en havens zijn ze afhankelijk van budget via het ministerie, en dat geldt ook voor nieuwe projecten. Tegelijkertijd komt er veel op het ministerie af. Die projecten kunnen niet allemaal tegelijk worden gerealiseerd, heeft minister Karremans onlangs verklaard. Dat maakt het extra spannend.' De TESO-directie heeft regelmatig overleg met Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeenten Texel en Den Helder. Ook andere partijen, zoals de ondernemersvereniging van de marinestad, de Stichting Integratie Gehandicapten Texel en natuurorganisaties, zijn gesprekspartners in dit project. Vooral in Den Helder is de situatie gecompliceerd.

Na jaren van bezuinigen wordt er vanuit de Rijksoverheid vanwege alle internationale spanningen weer geïnvesteerd in Defensie, ook in de Koninklijke Marine. Die zou er in Den Helder graag ruimte bijkrijgen, voor het afmeren van de groeiende vloot en voor nieuwe activiteiten.



Dat geldt ook voor Port of Den Helder, het verzelfstandigd havenbedrijf, dat verantwoordelijk is voor de exploitatie, het onderhoud en de ontwikkeling van het civiele deel van de haven. 'Vooral voor het onderhoud van windparken is veel ruimte nodig', legt Herman uit.

## Verschillende belangen

En dan is er nog de nieuw te bouwen Ravelijnbrug, die de bereikbaarheid van de Helderse haven moet verbeteren. Herman: 'De aanleg zal lang duren en veel invloed hebben op het verkeer van en naar de veerhaven. Er spelen heel veel verschillende zaken en belangen.' Mario vult aan: 'Juist door die complexiteit is het belangrijk dat we ons verhaal helder en overtuigend naar voren brengen.' Inmiddels zijn drie schetsontwerpen gepresenteerd voor de veerhaven van Den Helder:



door Rijkswaterstaat, door de organisatie van het Maritiem Cluster Den Helder (gemeente, provincie en marine) en door TESO, dat daarvoor het ingenieursbureau Royal Haskoning in de arm heeft genomen. Terwijl Rijkswaterstaat als opdracht heeft haar werk sober en doelmatig te doen, waarschuwt TESO niet te veel te beknibben op de uitgaven. Herman: 'Kijk ook naar de toekomst. Voertuigen worden groter en de afgelopen jaren zijn de vervoerscijfers flink gestegen. Op basis van onderbouwd onderzoek is onze verwachting dat deze stijging zich op langere termijn voortzet, dus daar moet je wel op voorbereid zijn.' Mario: 'Wij zeggen ook: Den Helder klaagt al jaren over overlast van het verkeer van en naar Texel. Nu hebben we de kans daar iets aan te doen. Rijkswaterstaat kijkt anders naar het vraagstuk en ziet andere oplossingen, maar heeft hierin een beperkte rol.'

### Grote verschillen

Op een aantal punten zijn er duidelijke verschillen inzicht. Zo komt de nieuwe veerhaven van Den Helder in de plannen van Rijkswaterstaat op de plek van de grote parkeerplaats nabij het hoofdloket, en is het nog onduidelijk of de parkeerstroken langs de aanvoerweg terugkeren. Dat roept bij de TESO-directie grote zorgen op. 'Daarmee verliezen we parkeer-ruimte voor meer dan driehonderd auto's. Terwijl die voorzieningen zo belangrijk zijn voor de forenzen die op Texel werken', stelt Mario. 'Het is op dit punt nog niet duidelijk wat de beste oplossing is om deze voorzieningen precies in te vullen. Rijkswaterstaat legt de verantwoordelijkheid voor het parkeren bij de gemeenten. Er moet eerst een goede oplossing komen, vóórdat je gaat bouwen.' Uit financiële overwegingen en in verband met de landschappelijke inpassing kent het ontwerp van Rijkswaterstaat ook geen bovenopstel terrein meer. Ook hierbij plaatst de TESO-directie kanttekeningen.

Mario: 'Ons idee: creëer een opstel terrein voor duizend auto's op het huidige terrein. Daarmee verminder je ook de overlast buiten de haven. En maak je wellicht voor de toekomst, voor een gedeelte van de bootcapaciteit, een reserveringssysteem mogelijk.'

### **Bredere bruggen**

Om het laden en lossen van de schepen vlot en ordentelijk te laten verlopen, pleit TESO bovendien voor bredere bruggen. Mario: 'De bruggen zijn net zo breed als in 1964, toen er nog Kevertjes en Deux-Chevauxjes overheen reden. Auto's zijn inmiddels een stuk breder. Je ziet dat aan het rijgedrag. Texelaars durven nog wel naast elkaar van de boot te rijden, maar de meeste toeristen rijden kop aan staart. Dat kost veel tijd. Gezien de groeiende omvang van voertuigen moeten de bruggen breder worden om in de toekomst met minstens de huidige efficiëntie te kunnen laden en lossen. Sterker nog, met de verwachte stijgende vervoerscijfers is het van groot belang de efficiëntie verder te vergroten. Bredere bruggen zijn volgens ons dan ook een belangrijke voorwaarde voor een toekomstbestendige oplossing.' De verschillen tussen de ontwerpen van het Maritiem Cluster Den Helder en TESO zijn kleiner, maar ook hier lopen de opvattingen op sommige vlakken uiteen. Mario: 'De gesprekken verlopen in goede samenwerking, al hebben partijen ieder hun eigen belangen en perspectieven. Dat maakt het lastig.'

### **Naar het oosten**

Over één aspect verwacht de TESO-directie géén verschillen van inzicht. Mario: 'Zoals het er nu naar uitziet, komen de nieuwe aanlandinstallaties in Den Helder en Texel aan de oostkant van de huidige. Daarmee creëer je de meeste ruimte. Bovendien kun je dan tijdens de bouw fase gewoon doorvaren op de huidige veerhavens. Je kunt ook eerst een noodinstallatie aanleggen, daarna de bestaande verbouwen en ten slotte de noodinstallatie weer afbreken, maar dan moet je dus twee keer verhuizen. Dat kost tijd en geld en is dus niet handig.'

### **'t Horntje**

Voor de situatie bij 't Horntje ligt het iets eenvoudiger. Mario: 'Op Texel zijn minder partijen betrokken en de schetsplannen wijken minder van elkaar af. Wij willen graag een deel van de kuil – het noodopstel terrein – bij het reguliere opstel terrein betrekken. Voor een snelle doorstroming is het handig dat de afstand tot de schepen zo klein mogelijk is. Een ander deel van de kuil willen we benutten om de parkeer ruimte uit te breiden. Dit moet leiden tot circa 310 parkeerplaatsen. Als alles volgens planning verloopt, presenteert Rijkswaterstaat nog dit jaar het zogeheten voorkeursalternatief: de keuze van deze organisatie om dit alternatief verder uit te gaan werken en uiteindelijk te realiseren. Daarna wordt opnieuw gesproken en ingeschat wat de werkzaamheden gaan kosten. Ten slotte is het aan Rijkswaterstaat of en wanneer de aangepaste havens er gaan komen.'

# Aan het woord:

## Rijkswaterstaat



*Rijkswaterstaat heeft de heftorens van de veerhavens van Texel en Den Helder in 2025 voorzien van een nieuwe deklaag verf.*

Rijkswaterstaat staat voor een grote vernieuwingsopgave. Veel infrastructuur in Nederland – zoals wegen, bruggen en tunnels – is verouderd en toe aan onderhoud of vervanging. Dat geldt ook voor de veerhavens van Den Helder en Texel. We willen de aanlandinrichtingen in deze havens dan ook zo snel mogelijk vernieuwen. Wanneer dat precies gebeurt, is nu nog niet duidelijk.

Dit heeft onder meer te maken met de landelijke budgettaire krapte waarmee Rijkswaterstaat te maken heeft. Er is meer werk dan budget beschikbaar, waardoor niet alle projecten tegelijk kunnen worden uitgevoerd. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt daarom aan een afwegingskader. Op basis daarvan worden, samen met de Tweede Kamer en regionale bestuurders, keuzes gemaakt over de inzet van het beschikbare budget. Naar verwachting komt daar voor de zomer meer duidelijkheid over. Dan wordt ook duidelijk wanneer de vernieuwing van de veerhavens kan plaatsvinden.

In de tussentijd blijven de veerhavens veilig en betrouwbaar in gebruik. Rijkswaterstaat voert hiervoor regulier en groot onderhoud uit en vervangt waar nodig onderdelen. Zo zijn recent onder meer schilderwerkzaamheden uitgevoerd en onderdelen van de installaties vernieuwd. Ook staan er nog aanvullende werkzaamheden op de planning, zoals verbeteren van de noodaanlandingen, reparatie aan de verkeerskleppen en conservering. Daarnaast inspecteren en monitoren we de veerhavens regelmatig, zodat we goed weten wat er nodig is om de verbinding tussen Den Helder en Texel in stand te houden.

Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief worden de ideeën en belangen van betrokken partijen meegenomen. Binnen de rol en verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat wordt ook gekeken naar de verkeerssituatie in en rond de havens, bijvoorbeeld met behulp van verkeerssimulaties waarbij ook rekening wordt gehouden met de toekomstige verkeersstromen. Uitgangspunt daarbij is dat de verkeerssituatie niet mag verslechteren. Tegelijkertijd vraagt de financiële situatie om scherpe keuzes.

# Gesprekken *op plekken*

Vier mensen, vier plekken en één thema dat hen verbindt: TESO. Maak kennis met Gerard Kuip, Ina Schrama, Jelle Groenhof en Bert Schagen. Zij vertellen hun verhaal en laten zien wat TESO voor hen nog altijd bijzonder maakt.

# Gerard Kuip

Het Tessels dialect levend houden: daar zet Gerard Kuip (81) zich al jarenlang voor in. Hij schrijft én vertelt gedichten en verhalen, van het eiland, altijd in de taal van thuis.

Gerard woont al 77 jaar op dezelfde plek op Texel, vlakbij waar vroeger de busgarage van TESO stond. Zijn eerste herinnering aan de veerdienst gaat ver terug: "Ik was een jaar of vier en had een longontsteking. Toen ben ik voor het eerst naar de overkant gegaan, waarschijnlijk met de Wagemaker of de Marsdiep."

De band met TESO en het eiland liep als een rode draad door zijn leven. "Iedereen hier heeft wel iets met de boot," vertelt Gerard. "Je groeit ermee op en de verhalen blijven." Die verhalen worden vandaag de dag opnieuw tot leven gebracht dankzij de dialectgroep van de Historische Vereniging Texel. De vereniging bestaat 40 jaar en Gerard is al ruim 35 jaar actief. De groep werd opgericht om het Tessels levend te houden en ervoor te zorgen dat het dialect weer wordt omarmd. Inmiddels telt de groep zo'n twintig leden.

Sinds 2011 verzorgt Gerard samen met de andere leden de voorstellingen 'Echt op Sien Tessels'. Na het succes van de eerste editie in Den Burg besloten ze om alle dorpen op het eiland te bezoeken. "Elk dorp heeft eigen verhalen" vertelt Gerard. Vorig jaar organiseerden hij en Ina een speciale jubileumvoorstelling: TESO op sien Tessels, een ode aan de veerdienst en de verhalen eromheen.

Na het grote succes volgde eind maart nog een voorstelling met liedjes over TESO. Gerard: "In de zaal was het een feest van herkenning."

*"De verhalen van het eiland moet je vertellen in de taal van thuis"*



*“Wat je hoort om je heen,  
dat neem je mee”*



## Ina Schrama

Van onderwijs tot toneel en van organisatie tot verhalen vertellen: Ina Schrama (69) is altijd bezig geweest met het verbinden van mensen.

Op steenworp afstand van Gerard groeide Ina op in Den Burg. “Als kleuter ging je alleen voor speciale gelegenheden naar de overkant”, vertelt Ina. Later werd de boot een vast onderdeel van haar leven, toen ze vier jaar lang naar de Pabo in Den Helder reisde.

Na haar opleiding werkte Ina als kleuterleidster op verschillende scholen op Texel. Daarnaast was ze altijd actief met toneel, schrijven en regisseren. Via Gerard raakte ze betrokken bij de Historische Vereniging Texel. “Ik was al lid, maar nog niet zo actief. Tot er in 2010 iets georganiseerd moest worden voor het jubileum.” Een jaar later volgde de succesvolle eerste voorstelling van ‘Echt op Sien Tessels’. “Het was een groot succes in de Lindeboom”, vertelt ze. “Mensen genoten en zeiden: dut was weer alleen voor ons, in de taal van thuis.”

Voor het 40-jarig jubileum van de vereniging ontstond het idee voor een voorstelling rondom de veerdienst. “Daar zijn zoveel verhalen over”, zegt Ina. “Dat is echt iets van Texel!” Met de steun van TESO werd een voorstelling opgezet waarin verhalen, beelden en muziek samenkwamen.

Maar ook met gastlessen aan leerlingen van de OSG en andere activiteiten wil Ina vooral laten zien dat het Tessels er nog is. “Het is een spreektaal”, zegt ze. “En je kunt het leren. Wat je hoort om je heen, dat neem je mee.”

# Jelle Groenhof

33 jaar lang was Jelle Groenhof (75) een vertrouwd gezicht op de schepen van TESO. Inmiddels is hij 14 jaar met pensioen, maar zijn liefde voor de veerdienst leeft voort in een bijzondere verzameling.

Wie de bovenverdieping van Jelles huis binnenstapt, kijkt zijn ogen uit. In één kamer heeft hij een indrukwekkend privémuseum ingericht, volledig gewijd aan TESO. Vlaggen, puzzels, glazen, pennen, foto's en miniaturen vullen de ruimte. Een van de meest bijzondere objecten is de 'kroon' uit het logo van de Schulpengat. "Dit heeft geen mens," zegt Jelle trots. "Dat maakt het zo bijzonder."

Na twaalf jaar werken op de kotters maakte Jelle de overstap naar TESO, waar hij met veel plezier als matroos werkte. Ook zijn vader voer bij TESO en via hem begon het verzamelen. Het eerste stuk was een schilderij van de Dageraad, een cadeau van zijn vader. Vanaf dat moment begon het verzamelen. Veel objecten vond Jelle in kringloopwinkels, onder andere bij Struun. Daar stuitte hij ook op een favoriet stuk: een bord uit 1907 van het schip De Kampioen, afkomstig van concurrent Bosman en het oudste object in zijn bezit.

Achter sommige items schuilt een bijzonder verhaal, zoals het oude TESO-bushaltebord. "Tijdens het schilderen zag ik het bord ineens in een schuur hangen. Ik vroeg of hij aan mij wilde denken als hij het ooit wegdeed, en toen ik naar huis ging kreeg ik het meteen mee."

Op Texel staat Jelle inmiddels bekend als dé TESO-verzamelaar. Zijn collectie blijft groeien, al ontbreekt er nog één speciaal item: een TESO-vlag met reddingsboei. "Die is lastig te krijgen," zegt hij. "Maar zoeken blijft ik zeker."



*"Dit heeft geen mens, dat maakt het zo bijzonder"*

# Bert Schagen

Na zijn werkzame leven bij TESO ging Bert Schagen (68) – op aanraden van zijn vrouw – op zoek naar een nieuwe bezigheid. Die vond hij in het TESO-paviljoen van Juttersmuseum Flora, waar hij tegenwoordig actief is als verhalenverteller. Een rol die hem perfect past, want na 45,5 jaar bij TESO heeft hij meer dan genoeg verhalen te delen.

Bezoekers worden ontvangen in het oorspronkelijke stuurhuis van de voormalige veerboot ms. Schulpengat. Op die plek neemt Bert zijn publiek mee in de geschiedenis van het schip én van TESO. Zijn verhalen zijn meer dan feiten en jaartallen; ze zijn doorspekt met persoonlijke anekdotes, herinneringen en belevenissen uit een lange loopbaan op en rond het water.

Hoe hij verhalenverteller werd? “Ik belde Judith en André van het museum met de vraag of ze nog een jobbie voor me hadden,” vertelt Bert. “Ik ben op de koffie gekomen en toen zeiden ze dat ze het wel zagen zitten.” In diezelfde periode werd het stuurhuis vanuit België naar Texel vervoerd en met een grote kraan op zijn huidige plek geplaatst.

Het mooiste aan dit werk vindt Bert de ontmoetingen met de bezoekers. “Van Amerika tot Maastricht, Engelse, Zwitsers, Duitsers... iedereen komt hier langs.” De inrichting, de details en vooral de sfeer in het TESO-paviljoen zijn voor Bert herkenbaar. Veel voelt nog hetzelfde als in zijn tijd bij het bedrijf. “Ik sta hier niet alleen verhalen te vertellen,” zegt hij. “Ik sta hier eigenlijk nog steeds een beetje bij TESO.” En juist dát maakt zijn rol zo waardevol.



***“Van Amerika tot Maastricht, Engelse, Zwitsers, Duitsers... iedereen komt hier langs”***

## Loyaliteitsprogramma

# Vaar voor voordeel:

*Een loyaliteitsprogramma voor onze vaste reizigers*

Deze zomer introduceren we een nieuw horeca-loyaliteitsprogramma voor reizigers die regelmatig gebruikmaken van onze veerdienst én graag iets lekkers meenemen uit de kiosk of aan boord. Met 'vaar voor voordeel' belonen we trouwe reizigers op een persoonlijke en laagdrempelige manier, door iedere aankoop net iets meer waard te maken.

### Een nieuwe manier van gastvrijheid

Vaste reizigers sparen voortaan door middel van ons loyaliteitsprogramma, met een persoonlijke QR-code automatisch punten bij iedere horeca-aankoop in de kiosk of aan boord. Deze punten leveren aantrekkelijke voordelen op zoals exclusieve kortingsvouchers. Daarnaast blijven deelnemers als eerste op de hoogte van speciale horeca-aanbiedingen.

### Hoe werkt het precies?

Het sparen en verzilveren van punten is eenvoudig en volledig digitaal ingericht.

- **Spaar punten bij elke aankoop:** Bij iedere horeca-aankoop in de kiosk of aan boord spaar je punten. Je spaart 1 punt per euro. Bij 50 punten ontvang je bijvoorbeeld een kortingsvoucher van €5,00 euro.
- **Kies je voordeel:** Wissel punten in voor exclusieve kortingsvouchers én ontdek speciale aanbiedingen.
- **Scan en klaar:** Bij je volgende aankoop in de kiosk of aan boord wordt de voucher verzilverd door de digitale klantenpas (een unieke QR-code) te laten scannen. De korting wordt automatisch verwerkt in het kassasysteem.



## Meld je nu aan!

Reis je regelmatig met TESO? Vanaf de zomer kun je registreren via [tesohoreca.dishloyalty.com](https://tesohoreca.dishloyalty.com) of scan de onderstaande QR-code.

Als welkomstcadeau ontvangen nieuwe deelnemers direct 25 punten, zodat de eerste beloning al binnen handbereik is.



# Vlootstudie



# Op weg naar een toekomstbestendige vloot

*TESO is voortdurend in beweging. Groeiend vervoer, toenemende druk op de onderhoudsperiodes van de schepen en strengere eisen op het gebied van duurzaamheid leggen nu en in de toekomst druk op de huidige vloot. De afgelopen tijd is daarom uitgebreid onderzoek gedaan. Adjunct-directeur Herman Schooljan, vertelt waarom TESO nu vooruit moet kijken en waarom stilstand geen optie is.*

## **Toenemende druk op de huidige vloot**

“Er spelen meerdere ontwikkelingen tegelijk” legt Herman uit. De Dokter Wagemaker nadert de initieel geplande einde levensduur, vooruitkijkend naar 2050 is emissieloos varen de norm en de vloot kent beperkte redundantie. Er wordt gekeken naar duurzamer varen, mogelijke stroomaansluitingen en de vraag hoe de bedrijfsvoering in de toekomst verder kan verduurzamen. Tegelijkertijd is besloten om de Dokter Wagemaker langer in de vaart te houden, o.a. omdat er nog geen uitsluitsel is over wanneer de infrastructuur voor elektrisch varen beschikbaar is. Het langer in de vaart houden van de Dokter Wagemaker biedt continuïteit, maar maakt ook duidelijk hoe kwetsbaar de huidige situatie is: wanneer één schip in het dok ligt, is er op Texel geen directe backup beschikbaar. En gezien de groeiende vervoercijfers wordt de impact van een stremming groter.

Herman Schooljan: “De periodes waarin er slechts met één schip wordt gevaren zijn al korter.” Er zijn namelijk steeds vaker twee schepen nodig om aan de vervoersvraag te voldoen. Dit vergroot de druk op het onderhoud, terwijl de momenten waarop onderhoud kan plaatsvinden juist schaarser worden.

## **Onderzoek**

Deze omstandigheden waren voor TESO de aanleiding om kritisch te kijken naar de huidige vlootsamenstelling. Met ondersteuning van C-Job Naval Architects is een onderzoek gestart naar vervoersbehoefte van en naar Texel. De vraagstelling luidt: ‘hoe kan de vervoersbehoefte van en naar Texel omgezet worden naar een passende veerdienst met 2 of 3 schepen en wat zijn de bijbehorende operationele en kapitaal kosten gedurende een kalenderjaar?’ Uit cijfers uit het recente verleden blijkt dat TESO richting de grenzen van haar capaciteit beweegt.

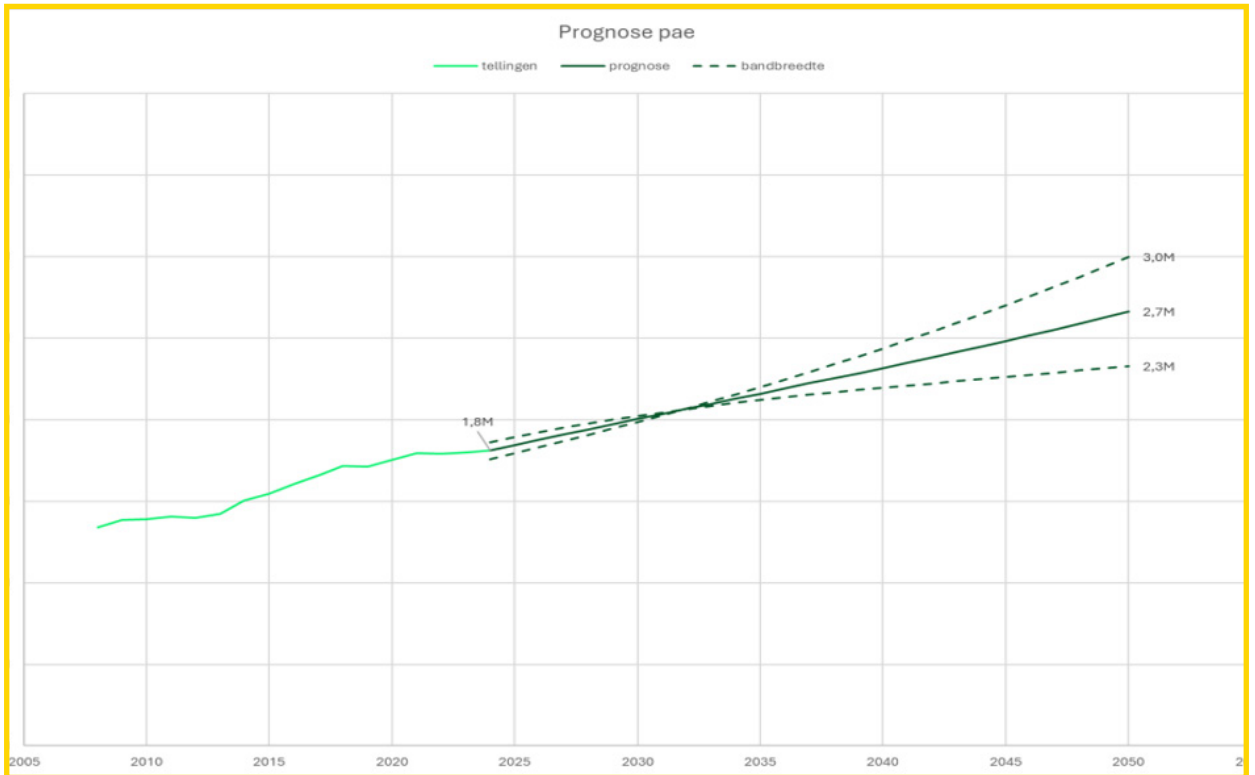
Rond 2030 worden de limieten met de huidige bedrijfsvoering daadwerkelijk bereikt. Opvallend daarbij is dat de groei zich niet meer beperkt tot het hoogseizoen: ook in de voor- en naseizoenen wordt het drukker, wat directe gevolgen heeft voor de inzetbaarheid van de schepen en de onderhoudsperiode.

Ook de groei van voertuigen speelt een belangrijke rol in de vlootstudie. Auto's zijn de afgelopen jaren gemiddeld zo'n tien procent groter geworden, zowel in lengte als in breedte. Dat heeft direct invloed op hoeveel voertuigen er per overtocht mee kunnen. “Je ziet dat er op hetzelfde schip minder auto's passen dan voorheen,” zegt Herman. Uit de analyse van het onderzoek blijkt dat een vlootcapaciteit van circa 500 personen-auto-equivalenten (PAE) per uur noodzakelijk is om aan de huidige vervoersbehoefte in de schouderseizoenen te voldoen en de continuïteit van de veerdienst te waarborgen.

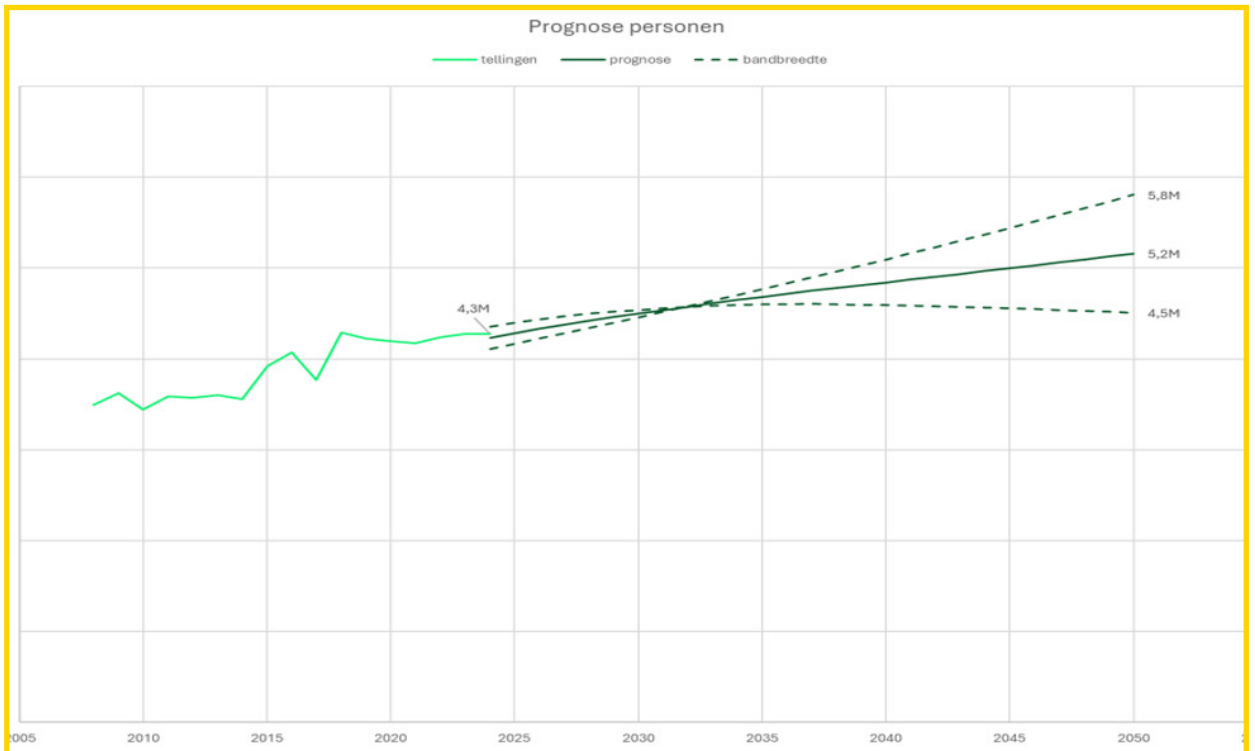
## **Scenario's**

In het onderzoek zijn verschillende toekomstscenario's uitgewerkt. Die variëren van niets doen tot varen met één groot schip naast de Texelstroom, het uitbreiden van de vloot met een derde schip – groot of kleiner – en de mogelijkheid om te kiezen voor drie volledig nieuwe, gelijkwaardige schepen. Per scenario is gekeken naar de gevolgen voor capaciteit, betrouwbaarheid, flexibiliteit en kosten.

“Een belangrijke conclusie is dat een derde schip een reële optie is om in te kunnen spelen op toekomstige ontwikkelingen.



Vervoersprognose personenauto-equivalenten (PAE) uit het rapport van onderzoeksbureau DTV.



Vervoersprognose personen uit het rapport van onderzoeksbureau DTV.

Daarmee verhoog je de betrouwbaarheid en creëer je flexibiliteit, bijvoorbeeld bij storingen of onderhoud. Natuurlijk stijgen de operationele kosten ook; dat is onvermijdelijk. Maar één ding is duidelijk: niets doen is geen optie.” legt Herman uit.

## Vervoersprognose

Omdat het eerste onderzoek vooral gebaseerd is op cijfers uit het (recente) verleden, is aansluitend een nieuwe vervoersprognose opgesteld met als hoofdvraag: hoe ontwikkelt het vervoer zich richting 2050? Deze prognose is uitgevoerd door onderzoeksbureau DTV, met input van beide gemeenten en relevante stakeholders, waaronder toeristische onderzoeksbureaus.

Drie factoren spelen daarin een centrale rol: het aantal beschikbare overnachtingsplaatsen op Texel, de verwachte groei van het toerisme en het verder toenemen van de voertuigafmetingen.

*“Niets doen,  
is eigenlijk geen optie”*

De prognose laat zien dat het vervoer de komende jaren blijft groeien. Het gaat daarbij om een stijging van 1,8 miljoen PAE naar een mogelijk 2,7 miljoen PAE per jaar in 2050. Dit betekent op langere termijn een groei van ongeveer 2,1% per jaar. Tegelijkertijd veranderen vakantiepatronen: mensen verblijven korter, maar gaan vaker per jaar op reis. Ook dagtoerisme neemt naar verwachting toe. Daarnaast spelen klimaatveranderingen een rol, waardoor de zuidelijke Europese landen in het hoogseizoen minder aantrekkelijk worden. Ook het vrachtverkeer laat een stijgende lijn zien.

## Afweging

De onderzoeken maken duidelijk dat TESO zich tijdig moet voorbereiden op de toekomst. Tegelijkertijd zijn er nog belangrijke randvoorwaarden die verder moeten worden uitgewerkt zoals consequenties voor de personele inzet, infrastructuur en financiën. Ook het beoogde eindresultaat van de vervanging van de veerhavens heeft invloed op het vormgeven van de vloot. De komende periode staat in het teken van verdere uitwerking, afweging en vooral samen het gesprek aan gaan. Met als gezamenlijke doel: ook in de toekomst een betrouwbare en toekomstbestendige veerdienst te kunnen realiseren.





*Na de laatste extra afvaart op maandag 16 februari 2026 meerde de Texelstroom tijdelijk af in de haven van het NIOZ. Deze bijzondere ligplaats was nodig vanwege werkzaamheden van Rijkswaterstaat in de veerhaven van Texel, waar nieuwe bufferschotten zijn geplaatst ter bescherming van de aanlandinrichting en de veerboot.*



# Interview



# In gesprek met Commissaris *Eva van der Bruggen*

*'Iets kunnen betekenen voor Texel', nadat ze het werk van gemeentesecretaris op het eiland had verruild voor dat in Schagen. Dat was de reden voor Eva van der Bruggen om zich beschikbaar te stellen voor de raad van commissarissen van TESO.*

Eva woonde al eerder op Texel dan ze er werk had, vertelt ze. Net als zoveel anderen kwamen zij en haar man graag en veelvuldig naar het eiland, totdat ze bedachten dat het een goed idee was er een huis te zoeken. 'Mijn man organiseert concerten en andere evenementen en is voor zijn werk niet gebonden aan een bepaalde woonplaats. We hebben heel lang gezocht en uiteindelijk de boerderij Remember op 't Horntje kunnen kopen. Toen de vacature van gemeentesecretaris voorbij kwam en mij tijdens het sollicitatiegesprek werd gevraagd of ik op Texel woonde, kon ik antwoorden dat ik dat bijna deed.'

## **Wonen op 't Horntje**

Dat is inmiddels acht jaar geleden en zij en haar man en drie zoons genieten nog altijd van het wonen op 't Horntje. 'Het is een prachtige plek, met uitzicht over het boerenland én op de verkeerstoren van TESO.' Lachend: 'Als Hagenaar vind ik het ook wel fijn dat er een beetje reuring is, van auto's die van en naar de boot gaan. Het moet niet te rustig zijn.'

Eva groeide op in Vianen in een gezin met twee broers. Haar vader was er dertig jaar wethouder voor de VVD. 'Ik kwam regelmatig op het gemeentehuis en hielp in verkiezingstijd met flyereren. Ik was een jaar of zes, toen ik wist: ik wil gemeentesecretaris worden. Niet dat ik precies wist wat zo iemand deed, maar de gemeentesecretaris van Vianen was een statige man, met een prachtig kantoor, die altijd heel vriendelijk tegen me deed. Echt een man met uitstraling. En hoewel niet zo gepland werd ik vierendertig jaar later ook echt gemeentesecretaris.'

## **Bestuurskunde**

Dat gebeurde na een studie bestuurskunde. Een tijd lang woonde Eva samen met haar man in Den Haag. Hun kinderen werden er geboren en het was de uitvalsbasis voor haar werkkringen. Ze werkte voor de VVD-fractie in de Tweede Kamer, het ministerie van Economische Zaken en de gemeente Pijnacker Nootdorp.

Vijf jaar lang was Eva gemeentesecretaris op Texel, totdat ze in 2023 besloot op dezelfde functie in Schagen te solliciteren. 'Schagen is wat groter dan Texel. Het heeft drie keer zoveel inwoners en personeel en ook de begroting is drie keer zo groot. Vergelijkbaar werk in eenzelfde context, maar dan groter en met een stevige uitdaging in de organisatie. Dat is een mooie opgave.'

Hoewel ze veel tijd aan de overkant doorbrengt, vond ze het belangrijk om de band met Texel niet te verliezen en 'iets te kunnen betekenen voor Texel'. De functie van commissaris bij TESO sprak haar direct aan. 'TESO is de belangrijkste levensader tussen Texel en de vaste wal. Zo'n organisatie leek me heel interessant.'

*“Hoe kun je je als organisatie voorbereiden op de toekomst?”*



### **Boven formatie**

Sinds september vorig jaar is ze in functie, als opvolger van Franck van den Broeck, nadat ze een jaar eerder al door de aandeelhouders was gekozen. 'Ik ben een jaar lang inkomend commissaris geweest, zoals dat heet. Dat had als voordeel dat ik wel alvast aan de vergaderingen kon meedoen en kon meekijken hoe de raad van commissarissen te werk gaat.'

Alleen maar toekijken is niets voor Eva en dus werd ze direct actief. 'Samen met Casper Schouten vorm ik nu de commissie remuneratie. Wij zijn verantwoordelijk voor het aanstellen en het functioneren van de directie en de raad van commissarissen. Verder houd ik me bezig met strategische, bestuurskundige en politieke aspecten. Met als belangrijkste vraag: hoe kun je je als organisatie voorbereiden op de toekomst? Dankzij mijn contacten kan ik daarbij van toegevoegde waarde zijn, denk ik. Sinds kort ben ik ook vicevoorzitter en vervang ik Steven Bakker als hij er een keer niet kan zijn.'

Vlak voor dit interview is Eva door Hart voor Texel, VVD en Texels Belang gevraagd om als formateur te onderzoeken welk college van wethouders de komende vier jaar het eiland kan besturen en afspraken te maken over de belangrijkste beleidspunten. 'Veel vrije tijd heb ik op dit moment niet. Maar ik ben een fervent lezer. Ik ben nu bezig met twee romans: Een haas in huis en Geschenk van de zee, over het leven op een Schots eiland rond 1900. Verder heb ik een moestuin. Ik heb nog niet zoveel verstand van moestuinieren, maar ik vind het wel leuk om te doen.'

*“TESO is de belangrijkste levensader tussen Texel en de vaste wal. Zo'n organisatie leek me heel interessant.”*



TESO

TESO

# Algemene vergadering van *aandeelhouders*

Save the date: Vrijdag 25 september 2026

Energietransitie



TESO-schepen varen  
straks op *elektriciteit*

*Wat is de meest geschikte brandstof om schepen op te laten varen? Het is een vraag die maar heel moeilijk te beantwoorden is. Om niet de kans te lopen nu een onverstandige keuze te maken en later spijt te krijgen, heeft de TESO-directie besloten de Dokter Wagemaker voorlopig niet te vervangen en nog tot minimaal 2035 in de vaart te houden.*

‘De energietransitie is een van de belangrijkste onderwerpen waar we de komende tien jaar voor staan’, stelt directeur Mario Prak. Een belangrijke constatering, aangezien TESO-schepen gemiddeld vijftientig jaar meegaan. ‘Je moet wel weten: wat bouwen we? Daarvoor kijk je niet alleen naar de vervoerscijfers – hoe groot moeten de schepen zijn? –, maar tegenwoordig vooral ook naar de brandstof die je wilt gebruiken of eigenlijk de manier waarop je de energie aan boord opwekt.’

Lange tijd gingen de ontwikkelingen hard. De in 2005 in de vaart gekomen Dokter Wagemaker liep aanvankelijk op reguliere diesel, maar in 2023 stapte TESO over op een mix van twintig procent biologische brandstof. Haar jongere zusje Texelstroom, die in 2016 in gebruik werd genomen, werd aangedreven door CNG, een vorm van aardgas, maar loopt tegenwoordig eveneens op een mix met biologische brandstof. Daarnaast is dit hybride schip voorzien van een accusysteem. Maar terwijl jarenlang steeds duidelijker werd dat fossiele brandstoffen hun langste tijd hebben gehad, lijkt de energietransitie wat te stagneren.

## **Alternatieven**

‘Er is al veel onderzoek gedaan naar motoren die op methanol, ammoniak en waterstof lopen, maar dat proces kost veel tijd. In de toekomst gaan de alternatieven het waarschijnlijk wel winnen, maar wanneer en hoe is moeilijk te voorspellen’, legt Mario uit.

Daar komt bij dat de wet- en regelgeving voor passagiersschepen in Nederland nog niet klaar is voor de meeste alternatieve vormen, vult superintendent Erik le Roux aan. ‘Zelf zijn we ervan overtuigd dat elektriciteit voor TESO het beste alternatief biedt. Diverse onderzoeken en aanbevelingen ondersteunen dit.’

Om niet zelf het wiel opnieuw uit te hoeven vinden, steekt TESO haar licht regelmatig op bij collega-rederijen. Inspirerend was het bezoek aan de veerdienst die de verbinding onderhoudt tussen het Deense Helsingor en het Zweedse Helsingborg.

Mario: ‘Er zijn veel overeenkomsten. De afstand tussen beide havens is vergelijkbaar met die tussen Texel en Den Helder. Op hun schepen passen ongeveer tweehonderd auto’s, ongeveer tweederde van ons aantal. Het vaarprofiel en daarmee het energieverbruik per afvaart zijn zo goed als gelijk aan de onze.’

## **Gespreksstof**

Sinds een jaar of vijf varen de schepen van deze rederij op elektriciteit. ‘Ze hebben hun bestaande schepen omgebouwd. Dat levert voordelen op. De medewerkers hoeven niet aan nieuwe schepen te wennen en het is een stuk duurzamer dan nieuwe schepen bouwen.’

Het bezoek leidde tot veel gespreksstof bij de leiding van TESO. Mario: ‘We begonnen erover na te denken: waarom laten we de Dokter Wagemaker niet wat langer doorvaren? Het schip verkeert nog in een uitstekende conditie, dus technisch zijn daar geen bezwaren tegen. En hoe lang stellen we de vervanging dan uit?’

TESO is geen uitzondering in haar overwegingen. Erik: ‘We hebben meerdere rederijen bezocht en zijn ook bij een paar symposia geweest. En overal hoor je: neem nu geen besluit over de brandstof voor nieuwe schepen! Uiteindelijk hebben we besloten om nog tot in ieder geval 2035 door te varen met de Dokter Wagemaker. Daardoor kun je ook langer sparen, al is dat geen hoofdreden. Het belangrijkste argument om dit te doen is dat het lucht geeft om de ontwikkeling van nieuwe technologieën af te wachten.’

*“Dokter Wagemaker verkeert nog in uitstekende conditie”*



## Elektriciteit

In plaats daarvan wil TESO de Dokter Wagemaker en de Texelstroom dusdanig verbouwen, dat ze op elektriciteit kunnen varen. Voorwaarde is wel dat zowel in Den Helder als op Texel voorzieningen komen om de schepen van genoeg stroom te voorzien. Het gaat om aansluitingen van 10 megawatt. Mario: 'Dat zijn niet zomaar een paar trafohuisjes, want we hebben steeds maar tien minuten om in te pluggen en op te laden. Elk half uur, dat is het meest efficiënt. Zo doen ze dat bij het veer tussen Denemarken en Zweden ook.'

TESO heeft al in 2023 bij energiebedrijf Liander om dergelijke aansluitingen gevraagd en verwacht eind dit jaar of uiterlijk begin volgend jaar uitsluitel te krijgen. Daarna duurt het nog een hele tijd voordat ze zijn gerealiseerd. 'Voor Texel op z'n vroegst in 2029 en op z'n laatst in 2032, voor Den Helder ergens tussen 2030 en 2033', verwacht Mario.

Na een voorbereiding van ongeveer een jaar duurt het daadwerkelijke ombouwen van de schepen twee à drie maanden. Erik: 'Gedurende een deel van die tijd kunnen we gewoon met de schepen blijven doorvaren. Dat moet ook, want we kunnen het ons niet veroorloven om ze langer dan een paar weken langs de kant te leggen. Dat wordt dus een kwestie van de zaken goed voorbereiden en slim engineeren. We denken dat het misschien wel nodig is om er in ploegendienst vierentwintig uur per dag aan door te werken.'

Voordeel is wel dat we ondertussen ook andere klussen kunnen aanpakken, zoals het vervangen van de stoffering van het meubilair en het opnieuw coaten van de dekken.'

## Zelf elektriciteit opwekken

Ondertussen kijkt TESO nog verder en wordt met diverse partijen zelfs al gesproken over het zelf opwekken van groene elektriciteit op Texel. Mario: 'We zitten nog in de ontwikkelingsfase. De vraag is: wie gaat de kar trekken? TESO, de gemeente, de grote gebruikers, een nieuw op te richten coöperatie? Zo'n coöperatie is misschien wel een goed idee. Veel mensen op Texel zijn tegen windmolens, maar als ze er zelf direct profijt van hebben, gaan ze er waarschijnlijk anders tegen aan kijken.'

Waarmee hij niet gezegd wil hebben dat windmolens het enige alternatief zijn. 'We zijn een van de initiatiefnemers van een toekomstige proeftuin bij het NIOZ. We denken aan proeven met getijdenstroom en het opwekken van waterstof of ammoniak. Dat konden wel eens belangrijke vormen van energie worden op dagen dat er weinig wind staat of de zon niet schijnt en je niet op die manier stroom kunt opwekken. Sowieso is het goed om niet afhankelijk te zijn van anderen. Gezien alle ontwikkelingen in de wereld is het slim om het heft in eigen handen te nemen.'



# We houden je graag op de hoogte!

Wil je het TESO-journaal, het jaarverslag en andere bedrijfsinformatie voortaan ook per e-mail ontvangen? Stuur dan een e-mail naar [aandeelhouders@teso.nl](mailto:aandeelhouders@teso.nl)

Vermeld in je e-mail alsjeblieft je volledige naam en geboortedatum, zodat we je gegevens correct kunnen verwerken in ons systeem.

# Uw veerdienst tussen Texel en Den Helder