

WPDdetails

DE WERKPLEK VAN...
MACHINIST MARK MÖLENBERG

#01

**We doen het samen
en we doen het goed.**

3 mensen, 3 visies

Ondernemers in beeld:

Aannemerscombinatie Van den Herik
- Jansma Drachten en SchierGlas • Op
bezoek bij het havenkantoor Lauwersoog •
In gesprek met Marc Jager over het Open
Plan Proces: **"2017 wordt belangrijk"**
En méér! •

WPDDetails

Jaargang 1 - #01
December 2016

Nieuws Wagenborg Sleepdienst
Speciaal transport over de Waddenzee **p. 44**

Nieuws Wagenborg Shipping
'Zijlborg' als eerste in de rij van zeven
overgenomen **p. 45**

Nieuws Wagenborg Nedlift
Wagenborg wint ESTA Award **p. 43**



4 Voorwoord directie

6 Ondernemer in beeld

Aannemerscombinatie Van den Herik - Jansma Drachten

9 De werplek van...

Machinist Mark Mölenberg

12 Facts & Figures

Fietsen op de eilanden

13 Collega rederij

Op bezoek bij Red Funnel

16 Het team van...

Havenkantoor Lauwersoog

19 Veiligheid aan boord

20 Evenementen sponsoring

Collage

22 Open plan proces

Interview met Marc Jager

28 Uit de oude doos

Over Ameland en 'daar ligt de dam', van plannen die niet doorgingen

30 Weetjes van de boot

32 Evenementen sponsoring

Museum Hollum stuurhut

34 Ondernemer in beeld

SchierGlas

37 Visies

We doen het samen en we doen het goed. Klopt dit?

42 Na werktijd

De hobby van Arjan Barendsen

43 Column

Ger van Langen

44 ICT BOOKIT

Oktobermaand - conferentiemaand

45 Dubbelportret

Stephanie Levelink en Coty Tieman

46 Onder de vlag van Wagenborg

Nieuws uit andere Wagenborg divisies

50 Veerbootcafé + agenda

51 Colofon

52 Vaste reiziger in beeld

Marieke de Jong - Kiewiet

Aannemerscombinatie Van den Herik - Jansma Drachten over de dijkversterking op Ameland:



'In oktober 2017 is de gehele dijk versterkt'

Directeur Wagenborg Passagiersdiensten Ger van Langen:



'Wat ons bindt, is onze passie'

Procesbegeleider Marc Jager over het Open Plan Proces:



'Er liggen heel veel kansen'

Directeur VVV Ameland Cinto Prosperri:



'Intensievere samenwerking vergroot de kansen voor Ameland'

BESTE LEZER,

Een nieuw jaar, een nieuw begin? Dit gaat zeker op voor deze WPDetails, een volledig nieuw magazine dat medewerkers van WPD, eilanders en relaties met elkaar gaat verbinden, verbinden met de veerdienst én met de eilanden. Ik mocht als eerste deze nieuwe WPDetails doorbladeren. Het blad onderstreept dat ons werk mensenwerk is en dat goed werk samenwerking vereist.

Wat me direct opviel, is de gedrevenheid die het blad uitstraalt. Ik lees over enthousiaste medewerkers, over levendige samenwerking en, over de werkrelaties binnen WPD. Het maakt dat ik op mijn beurt trots ben. Trots op dit bedrijf en de mensen die er werken.

WPD is een bedrijf met een grote diversiteit. Wat ons bindt is onze passie. Deze eerste WPDetails geeft een prima dwarsdoorsnede van ons bedrijf. Onze collega's leggen zelf uit waarmee we het verschil maken, waarin we uitblinken en hoe we dag in dag uit proberen de dienstverlening na te komen. En daarbij verruimt WPDetails tegelijk onze blik en inspireert om nog meer uit onszelf te halen. Want hoe zijn we als WPD bezig? Waar liggen kansen en waar de valkuilen? Daarover gaat het blad in gesprek met bewoners en ondernemers op de eilanden.

Ik nodig iedereen uit om WPDetails niet alleen te lezen maar vanaf nu ook te gaan gebruiken als spreekbuis. Het is een magazine voor ons allemaal. Dus aarzel niet en deel je mening met de redactie, stuur hen je ideeën, tekstjes, foto's, bedenkingen...

Ik wil graag WPDetails aan iedereen laten zien, om er samen met collega's, thuis, bij relaties en bij vrienden over door te praten.

Een nieuw jaar, een nieuw magazine, een vertrouwde veerdienst!

Ik wens iedereen een boeiend 2017,

Met vriendelijke groet,

Ger van Langen
Directeur Wagenborg Passagiersdiensten



Op een vakkundige wijze samenwerken aan de veiligheid en bereikbaarheid van Ameland



In opdracht van Wetterskip Fryslân werkt de Aannemerscombinatie Van den Herik-Jansma Drachten van 2015 tot 2018 aan de Waddenzeedijk op Ameland. Over een lengte van 16,5 kilometer wordt de bekleding versterkt en de dijk met gemiddeld 35 centimeter verhoogd. Een omvangrijk project. Maar de Aannemerscombinatie is daarnaast ook betrokken bij de reconstructie van de veerdam. Voldoende reden voor de redactie van WPDetails om deze 'waterbouwers' op te zoeken voor een interview met Izaak Scherpenisse (hoofduitvoerder) en Daphne van Battum (coördinator algemene zaken).

VEILIG AMELAND

Het omvangrijke project van de dijkversterking aan de zuidkant is onderdeel van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP), een samenwerkingsverband tussen Rijk en Waterbeheerders om afgekeurde waterkeringen op een sobere, doelmatige en robuuste wijze te versterken. Hiermee blijft ons land de komende 50 jaar beschermd tegen overstromingen.

Izaak Scherpenisse: "We zijn nu bijna 2 jaar bezig en hebben ondertussen 11 kilometer westelijk van de veerdam afgerond. De dijk biedt bescherming tegen water van buitenaf en daarnaast hebben we duikers in de dijk die het water van boven, of te wel het regenwater, afvoeren. Ameland had 3 van dergelijke afwateringsduikers, bij de Ballumerbocht wordt een 4e nieuwe duiker gebouwd."

Hoe gaan we te werk?

"Onderaan de dijk wordt aan de zee kant de teenconstructie aangebracht. Hier komt een doek met daarop een laag ruwe breuksteen. Vervolgens wordt de toplaag van de dijk afgegraven en opgevuld met nieuwe klei. Daar bovenop komt geotextiel met een asfaltlaag. De bovenste laag bestaat uit gebroken puin en een kleipakket. In oktober 2017 moet de gehele dijk veilig zijn, waarna we nog tot medio 2018 bezig zijn met de afwerking."

Daphne van Battum: "We mogen alleen van 1 april tot 1 oktober aan de dijk werken. Tijdens het stormseizoen, van 1 oktober tot 1 april, mag de dijk niet worden verzwakt. Vanwege het relatief korte seizoen is het daardoor erg druk waardoor het afsluiten van de inspectiewegen voor fietsers noodzakelijk is. Dit om de veiligheid van de fietsers te waarborgen."

Logistieke uitdaging

"In totaal moet er zo'n 850.000 ton aan materiaal aangevoerd worden. De veerdienst kan maximaal 450 ton per afvaart meenemen. Voor de aanvoer van bulk materiaal moest dus naar andere oplossingen worden gezocht. Ook om de veerdienst en eilanderbevolking en -economie zoveel mogelijk te ontzien. Er werd een tijdelijke losvoorziening aan de westkant van het eiland ingericht in het Borndiep. Op drukke dagen voeren 2 coasters vanaf het vasteland hier 6.000 ton bulk materiaal aan.", aldus Izaak Scherpenisse.

Samenwerking

Izaak vervolgt: "Het gietasfalt (ongeveer 3.000 ton dit jaar) gaat wel via de veerdienst van WPD. De samenwerking met WPD is prima. Dat geldt ook voor de andere eilander transporteurs. We hebben bewust lokale partijen opgezocht vanwege de betrokkenheid en lokale kennis. Alleen voor specialistische zaken laten we mensen, alsmede tekortkomend materieel, van de wal komen. Op dit moment zijn we bezig met een extra losvoorziening bij de jachthaven voor de afronding van de oostkant. Meer vaarbewegingen, met name van coasters, wordt een nieuw verschijnsel nabij de veerdam. Daarover zijn we in overleg om hinder te voorkomen"

BEREIKBAAR AMELAND

De veerdam is dé toegang tot Ameland. Hieraan verbonden zit de veerdienst, het openbaar vervoer, taxidienst en het vele voet- en fietsverkeer. Rijkswaterstaat Noord Nederland heeft opdracht gegeven voor de reconstructie,



om de veiligheid en bereikbaarheid van de veerdam te garanderen. Op het moment dat u dit leest, is het werk naar verwachting gereed.

Tevreden?

Izaak: "We hebben dit werk uitgevoerd conform de opdracht van RWS. Inhoudelijk hebben wij als aannemer hier geen invloed op. In de praktijk lopen we toch wel tegen een aantal zaken op die beter hadden gekund. En achteraf gezien, blijkt de afstemming vooraf tussen beheerder, gebruiker en aannemer te beperkt. Er is weinig aandacht geweest voor het invullen van de details."

Oplossingsgericht

"De samenwerking met WPD als gebruiker van de veerdam verliep heel soepel en oplossingsgericht. We hebben altijd geprobeerd ver vooruit te plannen. Soms veranderde er wat op het laatste moment, maar ook dan werd er wederzijds op een positieve manier meegedacht om tot een oplossing te komen. Dat geldt ook voor de autokassa en de watertaxi", zegt Daphne.

Extra omzet

Daphne: "Uitvoering van dergelijke grote projecten vereist de inzet van heel wat medewerkers. Tijdens het hoogtepunt waren er bijna tachtig man van ons aan het werk voor dijk en veerdam. Voor WPD betekende dat soms wel 7 extra watertaxiriten op een ochtend, een behoorlijke uitdaging. De overnachtingen, het verblijf en het eten gebeurt allemaal op Ameland en dat is mooi extra omzet voor de lokale ondernemers. We proberen het een beetje te verdelen, zodat iedereen een graantje mee kan pikken." ■

HOE ZIET JOUW WERKPLEK ERUIT?

Passie voor je werk, goede arbeidsvoorwaarden, fijne collega's - genoeg reden om dagelijks met plezier naar je werk te gaan. Maar een vertrouwde werkplek is ook belangrijk. Daarom zetten we in elke WPDdetails een werkplek in de schijnwerper. Deze keer de werkplek van MARK MÖLENBERG, "Meester" Werktuigkundige (WTK) op de dienst Ameland - Holwerd. In de volksmond ook wel Machinist genoemd.

"Ik zit inmiddels 23 jaar op zee. Op de Zeevaartschool in Harlingen en IJmuiden heb ik de opleiding Maritiem Officier gedaan. Naast Machinist heb je dan gelijk je stuurmanspapieren. Ondertussen zit ik al weer 14 jaar bij WPD. Daarvoor heb ik 9 jaar vanaf diverse koel- en vriesschepen en grote fabrieksschepen de grote viswateren over de hele wereld verkend. Ik heb het prima naar de zin bij WPD en heb nu een veel regelmatig leven. Met een vrouw en 3 meiden van 10, 5 en 2 jaar is dat niet onbelangrijk. Maar het 'echte' varen mis ik nog steeds."

"Als WTK ben je verantwoordelijk voor alle technische systemen aan boord, van het toplicht in de mast tot een rammeltje in één van de motoren in de machinekamer. Je controleert en maakt de planning voor het onderhoud van de technische installaties voor het gehele schip. Bij elke afvaart is er één WTK aan boord, maar omdat we bij WPD werken met 5 ploegen zijn we met een team van werktuigkundigen. Samen zorgen we dat alles draait en werkt."

"Als ik vroeg begin ben ik om 05.30 uur aan boord om de eerste afvaart van 06.30 uur voor te bereiden. Het Journaal van de laatst dienstdoende collega WTK wordt doorgenomen en uiteraard worden alle vloeistoffen gepeild. De veerboot ligt 's nachts een eindje van de kant en betreft stroom van de wal. Alvorens deze verbinding te ontkoppelen, wordt de hulpmotor opgestart. Rond 06.00 uur is dit klaar, de hoofdmotoren worden opgestart en vervolgens wordt de veerboot aangelegd onder de autobrug. Vanaf 06.15 uur kan worden begonnen met laden. Tijdens de vaart ben ik hoofdzakelijk in de machinekamer en controleer continu smeerolie, koelwater, thermostaten, filters, v-snaren enz. en pleeg onderhoud aan diverse installaties en los storingen op."

Bunkeren

"Elke motor verbruikt ongeveer 130 liter gasolie per uur. We hebben 4 motoren, dus als we één keer heen en neer varen, zijn we zo'n 1.000 liter lichter. Met de huidige capaciteit van onze brandstoftanks betekent dit dat we 2 keer per week moeten 'bunkeren'. Dit gaat zo snel, dat de passagiers er tijdens het normale laden en lossen niets van merken. In een kwartiertje hebben we 25.000 liter getankt. Wel moet het bunkeren in goed overleg met de kapitein worden gepland in verband met de waterstand en stroming."

Koeling

"Om te zorgen dat de motoren niet oververhit raken en vastlopen, moeten ze natuurlijk gekoeld worden. Bij scheepsmotoren gebruiken we geen lucht (zoals bij een auto), maar zeewater om de motor koel te houden. Oftewel beunkoeling, waarbij zeewater langs buizen met koelwater stroomt. Door de warme winter hebben we dit seizoen veel last gehad van aangroeiende algen en pokken op de koelers. De motortemperatuur liep soms zo hoog op dat we niet meer vol gas konden varen."

Motoren

"De Oerd en de Sier worden voortgestuwd met een viertal Caterpillar 3508 dieselmotoren voorzien van een Reintjes keerkoppeling en een Schottel pompjet. Deze zuigen het water op en spuiten het vervolgens onder grote druk weer naar buiten. Dus geen aandrijving met een schroef, maar via grote waterpompen die zorgen voor een sterke straal die 360 graden stuurbaar is. De veerboot is aan de onderkant zo plat als een dubbeltje en kan ploegen door ondiep water. De 8 cilinder dieselmotoren leveren elk een vermogen van 1.000 bhp bij 1.550 tpm, zijn betrouwbaar en hebben een uitstekend brandstofverbruik."

Draaiuren

"Omdat voor motoronderhoud aan boord geen kilometerstanden voorhanden zijn, wordt gebruik gemaakt van draaiuren. De scheepsmotoren draaien ongeveer 3.000 uren per jaar. De motoren in de Oerd zitten in totaal nu op zo'n 48.000 draaiuren. Je zou dit heel grof kunnen omrekenen naar 'auto-kilometers', met een gemiddelde van 19 km/uur (hoog ingeschat) kom je op 900.000 km. Dat is voor een diesel niet schrikbarend veel."

Van accu's opladen tot inbreken.....

"Het komt regelmatig voor dat een auto aan boord niet meer wil starten, bijvoorbeeld omdat de airco tijdens de overtocht is aangebleven. We hebben daar als WTK'ers speciale hulpstarters voor. De sleutel in de auto en de deur op slot zien we ook vaak. Meestal heb ik de autodeur zo maar weer open zonder schade. Dat zorgde laatst voor een grappige opmerking van een passagier: 'kijk ze bestaan nog steeds de echte inbrekers'." ■

FIETSEN OP DE EILANDEN

Ondanks de ruime fietsverhuurmogelijkheden op beide eilanden, zet WPD jaarlijks heel veel fietsen over naar beide eilanden. In 2016 zijn tot eind november op Ameland ruim 47.000 rijwielen overgezet en op Schiermonnikoog ruim 28.000. Dat zijn er respectievelijk ruim 2.000 en 3.000 meer dan het jaar ervoor. Op de schepen kunnen de rijwielen op het autodek gestald worden aan weerszijden van de opstelbanen voor de voertuigen.

Ameland kent maar liefst 7 rijwielverhuurders en 1 bedrijf gespecialiseerd in de verhuur van trapkarren. Een aantal van deze verhuurders heeft zelfs meerdere vestigingen op het eiland. Op Schiermonnikoog zijn 2 rijwielverhuurders actief.

Schiermonnikoog heeft ruim 30 kilometer aan fietspaden. Doordat het eiland autovrij is, is het een paradijs voor fietsliefhebbers! Ameland is niet autovrij, maar de aanwezigheid van ruim 100 kilometer aan fietspaden zorgt ervoor dat ook dit eiland een walhalla is voor de fietsliefhebbers!

Op Schiermonnikoog kunnen passagiers bij aankomst op het eiland al een fiets huren op de veerdam. Op Ameland is fietsverhuur op de veerdam niet toegestaan, wel bieden een aantal fietsverhuurbedrijven de mogelijkheid voor groepen, maar ook voor individuele badgasten om de rijwielen bij aankomst van de boot klaar te zetten. ■



OP BEZOEK BIJ...

In het zuiden van Engeland ligt het prachtige Isle of Wight, waar de tijd stil lijkt te staan. Pittoreske dorpjes, mooie wandelpaden, steile kliffen met als hotspot "The Needles"; drie kalktorens van 30 meter hoog die vlak voor de westkust in zee staan. Isle of Wight is, met een lengte van 37 km, breedte van 21 km en 140.000 inwoners, het grootste eiland van Engeland.

Tussen het vasteland en Isle of Wight varen drie veerdiensten. Eén van deze veerdiensten loopt van Southampton naar Cowes, aan de noordkant van het eiland, en wordt verzorgd door Red Funnel. Red Funnel onderhoudt hier zowel een veerdienst voor voertuigen en vracht, als een sneldienst voor passagiers.

Red Funnel

De veerdienst van Red Funnel is opgericht in 1862 en vervoert jaarlijks 3,4 miljoen passagiers en 860.000 voertuigen. Er wordt 365 dagen gevaren en jaarlijks 30.000 gecombineerde afvaarten tussen Southampton en East en West Cowes gemaakt. Zelfs 's nachts blijft Red Funnel in beweging, er zijn dan speciale afvaarten voor vrachtverkeer.

De vloot bestaat uit 3 moderne speciaal gebouwde Ro-Pax voertuig veerboten, welke de overtocht voor voertuigen en passagiers verzorgen. Daarnaast zijn er 3 Red Jet Hi-Speed passagier catamarans. Horeca en detailhandel zijn volledig in eigen beheer.

Onlangs bracht WPD een bezoek aan collega-rederij Red Funnel om kennis te delen en van elkaar te leren

over diverse onderwerpen. Beide veerdiensten hebben een aantal overeenkomsten. Zo gebruiken we hetzelfde reserveringssysteem van Hogia. Ook de vaarafstand is vergelijkbaar. Daarnaast lopen Red Funnel en WPD bedrijfsmatig tegen vergelijkbare uitdagingen aan, zoals ticketbeheer en toegangscontrole, communicatiesystemen, website en de inrichting en het beheer van terreinen en gebouwen.

Een breed marketingpakket

Toch is er een aantal grote verschillen tussen Red Funnel en WPD. Het grootste verschil tussen beide veerdiensten zit in de marketing. De veerdienstverbinding tussen Engeland en Isle of Wight is namelijk niet vastgelegd door middel van een concessie; de markt is vrij. De concurrentie die hiermee gepaard gaat, dwingt Red Funnel daarom een breder pakket te bieden dan enkel een ticket voor de veerdienst. Red Funnel positioneert zich als de aangewezen specialist voor Isle of Wight en biedt een breed scala aan vakanties en uitstapjes middels diverse accommodaties op Isle of Wight en Zuid-Engeland, voor alle

smaken en budgetten. Het is daarnaast mogelijk om activiteiten via Red Funnel te boeken, zoals attractietickets, festivaltickets en zelfs al een trein- en buskaartje; allemaal online of via de ticketbalies bij Red Funnel.

Je zou bijna denken dat de veerdienst bijzaak is, maar dat is juist niet het geval. Door de klant een zo gemakkelijk en compleet mogelijk pakket te bieden via één kanaal, wordt de overtocht van en naar het eiland een logische stap. Deze marketingstrategie leverde Red Funnel de laatste jaren een aanzienlijke stijging van het marktaandeel op.

Een fantastische integratie van dit gehele pakket aan diensten heeft zijn weg gevonden in een vernieuwde website, welke binnenkort online

zal gaan. Op de website waan je je al bijna op het prachtige eiland. Functionaliteit en beleving zijn op knappe wijze geïntegreerd.

Uitdagingen

Het bieden van zo'n totaalpakket biedt systeemtechnisch wel de nodige uitdagingen. Het integreren van de diverse achterliggende boekingsystemen, met als resultaat diverse tickets, is mede een reden waarom er nog geen automatische toegangscontrole tot de schepen is. Vooral het Engelse verouderde systeem van trein- en buskaartjes belemmert de voortgang daarin. Een moderniseringslag naar een snel en efficiënte toegangscontrole staat daarom hoog op het wensenlijstje van Red Funnel.



Ook bestaat de wens voor een nieuwe veerterminal op het vasteland die plaats biedt voor zowel de voertuig-veerboten als de Hi-Speed passagier catamarans, welke nu nog op verschillende locaties zijn opgesplitst en waarvan gebouwen en terreinen gedateerd beginnen te raken. Ook het hoofdkantoor, nu nog in een zijstraat in Southampton, kan dan geïntegreerd worden in de nieuwe terminal.

Een andere vaarroute

Red Funnel heeft te maken met een totaal andere vaarroute dan WPD. De route is altijd diep genoeg om op volle kracht te blijven varen, verandert niet en extreme weersomstandigheden, die de vaart problematisch maken, komen slechts enkele keren per jaar voor. Toch heeft Red Funnel wel eens vertragingen. Met name mist wil nog wel eens vertraging opleveren voor de sneldienst, omdat in het drukke vaarwater dan te weinig zicht is om op volle

collega rederij RED FUNNEL

snelheid te varen. Een paar minuten vertraging heeft direct gevolgen voor de vervolgreis via bussen en treinen. Alternatieven hiervoor worden meteen weergegeven op schermen die op alle locaties en schepen zijn terug te vinden.

Realtime informatie

Red Funnel heeft haar informatievoorziening goed voor elkaar. Een reden om eens te kijken hoe dit in de dagelijkse gang van zaken eruit ziet. De continue actuele informatie vanuit het reserveringssysteem wordt gebundeld en op geselecteerde kanalen gepubliceerd, zoals sociale media. Dit resulteert in een duidelijk overzicht van geplande afvaarten, wijzigingen en aanvullingen daarop en verwachte aankomsttijden van

afvaarten. Informatie is altijd realtime beschikbaar. Inspiratie en voorbeelden die WPD uitstekend mee kan nemen in het Communicatie/ICT-project waar momenteel hard aan wordt gewerkt.

Customer Contact Innovation Award

In mei 2016 ontving Red Funnel de Award voor Customer Contact Innovation. Het bedrijf werd daarmee beloond voor haar uitstekende initiatieven op het gebied van klantenservice. De veerdienst is vastbesloten ervoor te zorgen dat klanten een naadloze ervaring hebben voor de geboden diensten en omarmen sociale media. Dit heeft geleid tot een klachtenafname van 26 procent en het aantal complimenten is verviervoudigd. ■

“ Realtime informatievoorziening Red Funnel inspiratie voor WPD ”

De trots van Red Funnel en van de eilanderbewoners is 'Red Jet 6'. Deze Hi-Speed catamaran werd gebouwd in 2016 door Shemara Refit LLP in East-Cowes op het eiland Wight. De terugkeer van het bouwen van dergelijke snelle schepen in Engeland wordt als een hoogtepunt ervaren.

De 'Red Jet 6' is met haar 41,12 meter lengte Red Funnel's grootste Hi-Speed catamaran en biedt plaats aan 277 passagiers en 4 bemanningsleden. Ze verschilt van haar voorgangers door vier MTU 2000 series motoren en vier MJP waterjet eenheden en haalt daarmee een snelheid van 38 knopen, ruim 70 km/u.



STERK STAALTJE SAMENWERKING

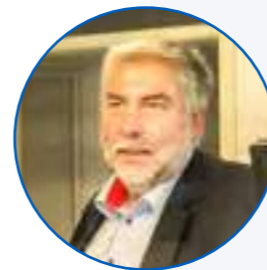
Op zomerse topdagen zorgt het team van Havenkantoor Lauwersoog ervoor dat in een paar uur tijd zo'n 4.000 dagjesmensen soepel op de boot naar Schiermonnikoog kunnen stappen. Het is dan alle hens aan dek geblazen. Hoe hen dit lukt? WPDetails zocht het vaste team op.

"Het is een kwestie van goed op elkaar ingespeeld zijn en elkaar volop vertrouwen", zegt Dirk Aagtjes als hem wordt gevraagd naar het afhandelen van zoveel passagiers. "Ontstaat ergens een probleem of gat, dan springt één van ons daar direct in. Wat er ook gebeuren moet. Vanzelfsprekend mag er echt niks misgaan. En toch proberen wij bij drukte tijd te hebben voor iedereen. Zelfs voor een grapje en grolletje."

Soepel samenwerken

Dirk vertelt dat steeds meer passagiers vooraf online hun bootkaartje kopen. Inmiddels ligt dit op zo'n 50%. "Een prima ontwikkeling. Als het druk is, werken we met 2 kaartverkopers. Die hebben dan ook nog tijd om aandacht

te besteden aan de reizigers. Of om vragen te beantwoorden. Passagiers met een e-ticket zien we vaak later in de terminal verschijnen. De rij voor de digitale toegangspoortjes kan daardoor op het laatst nog wel eens langer worden."



Walkapitein
Dirk Aagtjes

"Varen zit mij van jongs af aan in het bloed. Na de Zeevaartschool ben ik op zee opgeklommen van 3e, 2e en 1e stuurman tot kapitein op de grote vaart." Dirk Aagtjes had nogal wat in huis toen hij in 1994 solliciteerde naar de functie van Kapitein op Schiermonnikoog. "Ik moest zelfs op gesprek bij Rob Wagenborg en Egbert Vuursteen en kreeg de vraag: is dit echt wel wat je wilt? Zo'n 9 jaar geleden kreeg ik de leiding over het Havenkantoor. Dat bevalt me prima. Alleen ik mis het varen soms wel. Als het nodig is, leg ik daarom de Rottum of Monnik soms aan de andere steiger."

“**Het is een kwestie van goed op elkaar ingespeeld zijn en elkaar volop vertrouwen.**”

Zijn collega van het eerste uur Marianne Knol voegt daaraan toe: "Er mogen 1.000 passagiers op de Rottum of de Monnik. Als we op zulke hoogtijdagen 's ochtends zoveel passagiers overzetten, zit mijn uitdaging erin om al die mensen weer goed terug te krijgen. We hebben vier vaarploegen waar we de planning voor maken, eventueel zetten we extra schepen in om iedereen weer op de vaste wal te

Het team van Havenkantoor Lauwersoog wordt tijdens de drukke zomerweken ondersteund door de vaste invalkrachten Sippie Sijens en Willem Bierma van Havenkantoor Holwerd en een aantal oproepkrachten in de kaartverkoop.

krijgen. Ook de communicatie rondom extra afvaarten doen we zelf en dat maakt ons werk heel afwisselend."

Niet samen op zomervakantie

Marianne: "We moeten zomers zoveel mogelijk beschikbaar blijven, dat maakt nu eenmaal deel uit van ons werk. We werken 's ochtends vroeg, in het weekend en tijdens vakantieperiodes. Terwijl heel Nederland op grote vakantie gaat, is het bij ons plannen wie weg kan en wie niet."

Dubbelfunctie

De sfeer op Havenkantoor Lauwersoog is opvallend gemoedelijk. De kapitein helpt bij de kaartverkoop, de matroos bij de toegangspoortjes en de werktuigkundige uit de machinekamer rijdt bij drukte de bagagewagentjes van en op de boot. Dirk: "Soms staan klanten wel te kijken: ze verwachten dat niet. En tegelijk is het voor hun een verademing en roept het een vakantiegevoel op."



Spin in het web
Marianne Knol

"Ik ben begonnen in de horeca. Maar op een gegeven moment stonden de wisselende tijden in de horeca mij tegen." Inmiddels zit Marianne Knol al sinds 1989 bij WPD op havenkantoor Lauwersoog. En heeft ze in al die jaren vele honderdduizenden passagiers naar en van Schiermonnikoog geholpen. Wie dat klaarspeelt, kan ook haar mannetje staan tussen alle mannelijke collega's van het havenkantoor en de varende dienst.

"Door onze unieke samenwerking en taakverdeling heeft iedereen direct contact met de klant. Daarom kost het ons ook weinig moeite om vaste eilandbezoekers bij naam te noemen. En is iemand een tas of telefoon aan boord vergeten, dan weten we de eigenaar vaak snel terug te vinden." ■



Welke overtocht u ook maakt, reis voor uw vertrek eerst even door de wereld van Plaza en maak uw verblijf op Ameland of Schiermonnikoog nog aangenamer. In onze winkel in de veerterminal op Holwerd vindt u tijdschriften, snoep en eilander delicatessen, speelgoed, bloemen, sieraden en fraaie kleding. Heeft u nog even tijd voordat u op de boot stapt? Laat u dan inspireren door Wagenborg Plaza.

WAGENBORG PLAZA
Reeweg 4, 9163 GV Nes Ameland

0900 - 9238
(€ 0,70 / per gesprek)

+31 854 011 008
(vanuit buitenland)



Al jarenlang staat de veiligheid bij WPD hoog in het vaandel. Dat kan ook niet anders: met de hoge passagiersaantallen dient de veiligheid aan boord natuurlijk tip top te zijn. Maar eigenlijk maakt het aantal passagiers helemaal niets uit: de veiligheid dient uiteindelijk altijd gewaarborgd te zijn.

WPD is als divisie onderdeel van Koninklijke Wagenborg. Veiligheid valt binnen het Wagenborg-concern in het zogeheten HSEQ-beleid, waarbij de letter S in deze afkorting staat voor Safety (= Veiligheid). Op de site van Koninklijke Wagenborg (www.wagenborg.com) kunt u de HSEQ-beleidsverklaring van de holdingdirectie er nog eens op nalezen.

Bij iedere overtocht die de veerboten van WPD maken, wordt direct na vertrek van het schip een veiligheidsfilm getoond. Onlangs is de vernieuwde veiligheidsfilm "in première" gegaan. Het eerste deel van de film laat het verloop van de overtocht zien, in het tweede gedeelte wordt met gebruikmaking van symbolen ingegaan op de veiligheid aan boord van het schip.



ROKEN VERBODEN – Op het gehele schip geldt een rookverbod. In de veiligheidsfilm wordt benadrukt dat het ook op de buitendecken verboden is te roken.



BRANDALARM – Overal op het schip zijn de bekende breekglasjes gemonteerd, waarmee het brandalarm geactiveerd kan worden.



BAGAGE – Bagage mag niet in de gangpaden geplaatst worden. Passagiers kunnen hun bagage deponeren in de bagagewagens die tussen de passagiersterminal en de veerboot op het buitenterrein opgesteld staan. Indien de bagagewagen door het personeel al aan boord gereden is, mag men de handbagage meenemen in de salons, maar vanwege de veiligheid dient de bagage zo veel mogelijk onder de tafels en banken geplaatst te worden.



REDDINGVESTEN – Op heel veel plaatsen aan boord bevinden zich reddingsvesten. Voor iedere passagier is een reddingsvest beschikbaar. In de film wordt aangegeven dat kinderen eerst geholpen moeten worden.



VEILIGHEIDSPLAN – In de salon hangt een veiligheidsplan van het schip. Dit is een plattegrond van de indeling van de veerboot, waarop aangegeven staat waar de veiligheidsmiddelen als brandblussers, reddingsvesten, reddingsvlotten enz. zich bevinden.



ALGEMEEN ALARM – Op alle veerboten van WPD is een algemeen alarminstallatie aanwezig die ervoor zorgt dat bij een noodsituatie in alle ruimten van het schip een algemeen alarm hoorbaar is. Het algemeen alarm bestaat uit 7 korte stoten gevolgd door 1 lange stoot.



AUTO'S RIJDEN ALS EERSTE VAN BOORD – Bij aankomst van de veerboot in de haven, rijden de voertuigen als eerste van boord. Pas daarna mogen rijwielen het schip verlaten.

De eilanden bruisen van de evenementen en activiteiten. Er is altijd wel wat te doen en te beleven! Wagenborg Passagiersdiensten is betrokken bij de eilander maatschappij. Daarom ondersteunen wij graag de lokale evenementen op Ameland en Schiermonnikoog. Een greep uit de evenementen en activiteiten die door WPD wordt ondersteund.

EVENEMENTEN VAN SPORTPROMOTIE AMELAND

De stichting Sportpromotie Ameland is organisator en initiator van een aantal toonaangevende sportevenementen op Ameland waaronder: MTB Ameland: mountainbike evenement in maart, Tri-Ambla, cross triathlon in september: Tussen Slik en Zand, wandelevenement in oktober en Ameland Adventure: hardloopevenement in december.



AMELAND BEACH RUGBY FESTIVAL

In 2016 vond de 17e editie van het Ameland Beach Rugby festival plaats. Het toernooi heeft grote Europese belangstelling en is het grootste beachrugby toernooi dat de rugbysport wereldwijd kent. Het festival herbergt het officiële Open Nederlands Kampioenschap Beachrugby voor zowel dames als heren. Daarnaast is er een recreantenklasse, een veteranenklasse en een Future Class.



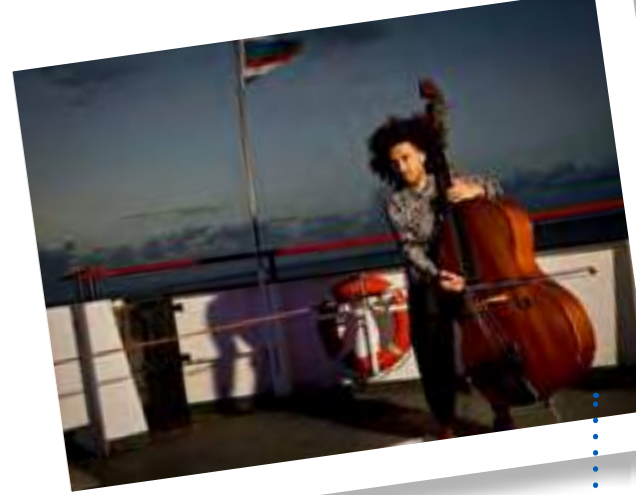
ROGGEFEEST

Misschien wel het allerleukste straatfestival van Nederland! Op meer dan 20 locaties in het dorp Nes kun je genieten van de meest uiteenlopende straattheateracts en muzikale groepen. Onderweg of op één van de sfeervolle terrassen kun je verrast worden door voorbijtrekkende artiesten met bijzondere, spectaculaire en humoristische optredens.



FRYSLÂN CULINAIR

Aan boord van de Rottum werd een "Proeverij op het Wad" georganiseerd door Fryslân Culinaire. Fryslân Culinaire is het samenwerkingsverband van de betere restaurants in Friesland. De cuisiniers worden geïnspireerd door wat de omgeving hen biedt. In de keukens worden producten uit de streek gebruikt: de grazige weilanden, de Friese Meren, het zilte Wad, de Friese Wouden, het IJsselmeer, de eilanden, de kleihoek en de zandgronden van Gaasterland en de Stellingwerven.



ODE AAN DE WADDEN

Als opmaat van het Internationaal Kamermuziekfestival Schiermonnikoog heeft Ode aan de Wadden plaatsgevonden aan boord van de Monnik. Dit voor de 6e maal. 250 gasten hebben genoten van muziek, de wadden en de maaltijd die door DeliXL werd gesponsord. Ook dit jaar was het Ronald McDonald Kinderfonds gekoppeld aan dit unieke evenement. Alle verkopen aan boord waren ten gunste van dit goede doel.



CONCOURS HIPPIQUE SCHIERMONNIKOOG

Traditioneel op de tweede woensdag in juli wordt het Nationaal Concours Hippique Schiermonnikoog gehouden met verschillende disciplines van de paardensport. Daarbij zijn het niet alleen de prestaties, maar vooral ook de gezelligheid en de warme sfeer die er ieder jaar weer zo'n bijzondere dag van maken.

PAARDENMARATHON AMELAND

Tijdens de paardenmarathon stelt De Amelander Men- en Rijvereniging de vaardigheden en het uithoudingsvermogen van de deelnemende paarden op de proef. De aanspanningen leggen een dressuurproef en afstandstraject af en doorlopen tot slot een aantal vaardigheidshindernissen.

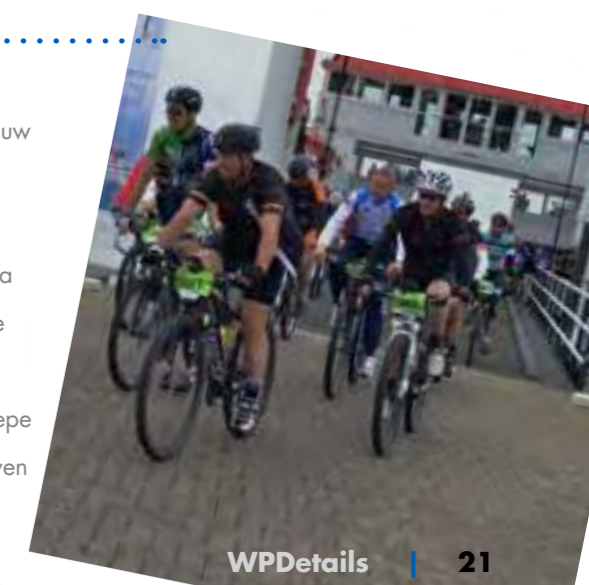


KUNSTMAAND AMELAND

Ameland verandert in de maand november in één grote expositieruimte, want dan staat het eiland volledig in het teken van kunst! Het eiland is het decor voor 125 kunstenaars uit Duitsland, Scandinavië, IJsland en Nederland die schilderijen, beelden, grafieken, keramiek en glas op bijzondere locaties laten zien. Naast beeldende kunst zijn er diverse muziekvoorstellingen en poëzieavonden.

MERIDA MTB XPERIENCE

11 en 12 juni 2016 vond een nieuw uniek mountainbike-evenement plaats: de Merida Dutch Cross Country. Een 24-uurs wedstrijd via een vooraf vastgestelde GPS route van Schiermonnikoog naar het drielandpunt bij Vaals in het diepe zuiden. Het startschot werd gegeven aan boord van het m.s. Monnik.



INTERVIEW MARC JAGER, PROCESBEGELEIDER OPEN PLAN PROCES (OPP)



In het najaar van 2015 is Marc Jager, voormalig gedeputeerde van Groningen, aangesteld als procesbegeleider in het Open Plan Proces (OPP) over de vaargeul. De vaargeul is al jaren een kwelling voor wie op tijd aan de overkant wil zijn. Om de vaargeulproblematiek zorgvuldig aan te pakken, is er gekozen voor een 'open planproces', waarin Albert de Hoop, burgemeester van Ameland, Rijkswaterstaat, het ministerie van IenM en Ger van Langen van WPD meepraten. Het advies richting de Minister ligt ondertussen klaar. Reden voor WPDetails om Marc Jager op te zoeken.

“

Aan de wal realiseren mensen zich niet wat het inhoudt om afhankelijk te zijn van een boot om op je werk, school of in het ziekenhuis te komen

”

Marc Jager introduceert zichzelf:

"Ik ben een nuchtere Groninger (al ben ik geboren in Gelderland) die nu ruim vijf jaar als zelfstandig ondernemer actief is. Eerder ben ik 13 jaar politiek bestuurlijk actief geweest in de Provincie Groningen als lid van Provinciale Staten en later als gedeputeerde voor Verkeer & Vervoer en Energie. Tijdens mijn lidmaatschap van Provinciale Staten heb ik eerst gewerkt voor het Europees Parlement en later voor Bouwend Nederland."

Wat is het OPP en wat is jouw rol hierin?

Het OPP is gestart omdat het in de afgelopen jaren helaas niet gelukt is om de problemen rond de vaarverbinding met Ameland op te lossen. Met name de vertragingen worden daarin als erg hinderlijk ervaren. Met het OPP werken nu alle direct verantwoordelijke partijen onder mijn begeleiding aan het zoveel mogelijk concreet oplossen van dit probleem.

Wat doe je naast het OPP verder?

In al mijn opdrachten help ik overheden en bedrijven bij het aanpakken van maatschappelijke vraagstukken. Deze liggen vaak op het gebied van vervoer en verduurzaming. In die opdrachten werk ik als onafhankelijk persoon aan het verbinden van verschillende partijen bij het oplossen van een of meer problemen. Zo ben ik momenteel betrokken bij het opzetten van een nieuw vervoerssysteem in

de provincies Groningen en Drenthe en ben ik projectleider van een waterstofbussenproject in Delfzijl.

Wat is de rol van Jan Willem de Kleuver en heb je al eerder met hem samengewerkt?

Jan Willem de Kleuver is adviseur bij Twynstra Gudde. Hij helpt mij bij de opdracht voor Ameland. Ik werk al een paar jaar regelmatig in projecten met Jan Willem samen en kan met hem lezen en schrijven. Letterlijk en figuurlijk.

Hoe ben je betrokken geraakt bij het OPP?

De gemeente Ameland, Rijkswaterstaat en de WPD hebben mij in de loop van 2015 gevraagd om hen te helpen bij het OPP. Zij zijn dan ook alle drie mijn opdrachtgever. Dit is voor mij belangrijk omdat ik daarmee niet voor één van de partijen afzonderlijk werk. Op die manier kan ik mijn rol ook echt onafhankelijk invullen.

Wat vind jij er van dat de concessieverlener geen partij is binnen het OPP?

De concessieverlener, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM), heeft aangegeven dat zij vertegenwoordigd wordt door Rijkswaterstaat Noord-Nederland. Desondanks heb ik ook

met de betrokken medewerkers van het Ministerie veelvuldig en prettig contact gehad in het afgelopen jaar. Zij ondersteunen het proces en werken vanuit Den Haag mee aan de oplossingen.

Wat vind jij van hoe WPD haar rol binnen het OPP invult?

Het uitblijven van oplossingen voor de problemen heeft de afgelopen jaren een duidelijk effect gehad op zowel WPD als de mensen van Rijkswaterstaat in Noord-Nederland. Om die reden heb ik veel tijd geïnvesteerd in het weer verbeteren van de contacten en samenwerking tussen deze partijen. Vanuit beide organisaties is hier volop aan meegewerkt.

Ook aan het uitwerken van de mogelijke oplossingen is door alle partijen hard gewerkt. Dat geldt dus ook voor WPD. Ik merk dat WPD haar verantwoordelijkheid heeft genomen in het OPP en actief meewerkt aan de oplossingen.

Je bent hier nu ruim een jaar mee bezig, hoe ervaar je het proces?

Het proces ervaar ik als zeer constructief en ook leerzaam. Als procesbegeleider ben ik niet de inhoudelijke expert op

“

Alleen door intensief te blijven samenwerken is het mogelijk om de komende jaren tot een nieuwe aanpak te komen.

”

alle gebieden. Ik leer dus veel bij over bijvoorbeeld morfologie, zeemanstaal en de effecten van toeristisch beleid. Ik heb gemerkt dat 'de boot' enorm leeft op het eiland, en dat is logisch. Aan de wal realiseren de mensen zich niet wat het inhoudt om afhankelijk te zijn van een boot om op je werk of school of in het ziekenhuis te komen. Ik snap heel goed dat de eilanders het anders willen, en in het OPP hebben we hard gewerkt om dit voor elkaar te krijgen. Tegelijkertijd heb ik tijdens de bewonersavonden gemerkt dat ook de Amelanders het lang niet altijd met elkaar eens zijn over de gewenste oplossingen. En ook dat is logisch. Wat voor de één goed uitkomt, is voor de ander juist weer lastig. Ik heb dan ook met de partijen zoveel mogelijk gezocht naar oplossingen die tegemoetkomen aan de wensen en verwachtingen, maar daarbij wel rekening gehouden met de effecten van die oplossingen.

Is het vergelijkbaar met eerdere projecten en op welke manier dan? Wat zijn de verschillen en de overeenkomsten?

Ook in andere projecten kom ik soms complexe problemen of gespannen samenwerkingsverbanden tegen. Toch is het OPP voor mij tot nu toe een unieke opdracht. Er zitten veel kanten aan, veel belangen en vooral ook veel verschillende opvattingen. Het was dan ook een hele klus om zoveel mogelijk tegemoet te komen aan al die verschillende belangen van alle inwoners en partijen op een manier die ook echt gaat werken. Tenslotte was het voor de eerste keer dat ik aan het werk ging op Ameland. Tot nu toe kende ik het eiland alleen als toerist en als studievriend van een voormalige bewoner. Ameland heeft bij mij nu een andere en mooiere betekenis gekregen dan het al had.

Binnenkort zal vanuit het OPP een advies uitgebracht worden aan de Minister. En zonder verder inhoudelijk op de afzonderlijke maatregelen in te gaan, hoe zie jij het vervolg?

Eén van de hoofdconclusies van het advies is dat geen van de bedachte oplossingsrichtingen het probleem ook echt oplost voor de langere termijn. Dat wil zeggen na 2030. Uiteraard moet dat wel. Om die reden is het dan ook van groot belang dat er de komende jaren niet alleen wordt gewerkt aan het uitvoeren van een aantal korte termijn maatregelen. Er moet juist ook gewerkt worden aan een toekomstvisie op de verbinding tussen Ameland en de vaste wal. Er liggen heel veel kansen, maar helaas ook de nodige bedreigingen. Alleen door intensief te blijven samenwerken is het mogelijk om de komende jaren tot een nieuwe aanpak te komen. ■

Noot van de redactie: Ten tijde van ter perse gaan van dit magazine, is het advies aan de Minister nog niet uitgebracht.





Over Ameland en “daar ligt de dam”, van plannen die niet doorgingen

Wie in Holwerd, met laagwater, op de pier staat en in noordelijke richting kijkt, ziet de restanten van de dam naar Ameland. In de Bosatlas van Friesland is hieraan zelfs een artikel gewijd, compleet met kaarten van mogelijke dijktracés en hoe de zaak er uit zou zien na de drooglegging.

De eerste plannen voor de droogmaking van de Zuiderzee en Waddenzee dateren al uit 1667. Het is Jhr. Mr. Piet J.W. Teding van Berkhout die echter als eerste de plannen voor een dam naar Ameland van de grond weet te krijgen. In 1869 krijgt hij de concessie voor de landaanwinning van de regering en in 1870 richt hij, met Koninklijke Goedkeuring, de N.V. Maatschappij tot Landaanwinning op de Friese Wadden op. Na moeizame onderhandelingen met de regering (Thorbecke) steken Rijk en Provincie elk 200.000 gulden in de onderneming. Gedurende de zomers van 1871 tot 1878 wordt er aan de dam gewerkt door 55 arbeiders. Totale kosten 770.000 gulden, wat nu overeenkomt met € 16.600.000.

Wadden Piet

In 1881 en 1882 wordt de dam door zware stormen ernstig beschadigd en de gewonnen aanslibbing weggevaagd. In 1887 wordt financiële steun voor het project in de Tweede Kamer met 20 tegen 30 stemmen weggestemd. Van Berkhout was een zeer vermogende man, maar zijn



Worp van Peijma uit Ternaard komt in 1846 met een plan om een dam naar Ameland aan te leggen.

project zou uitlopen op een financiële ramp. In 1903 wordt de N.V. van Teding van Berkhout geliquideerd. Hij brengt een groot gedeelte van zijn leven door in houten keten onder Buren-Ameland in de buurt van de dam. Dit bezorgt hem binnen zijn familie de bijnaam ‘Wadden Piet’.

Zuiderzeewerken

Nieuwe plannen worden gemaakt om vervolgens weer iemand te benoemen die het plan van zijn voorganger goedkoper moet

uitvoeren. Dus gebeurt er jarenlang niets. Dan komt de Zuiderzeevloed in 1916. Overstromingen versnellen de besluitvorming over de afsluiting van de Zuiderzee. De eerste wereldoorlog gooide echter roet in het eten, maar op 13 juni 1918 werd het wetsontwerp om de Zuiderzee droog te maken aangenomen.

Grote zoetwaterbuffer

In dezelfde periode probeert oud dijkgraaf Draisma de Vries van het waterschap “Vijf delen Binnendijs”



Deze kaart uit 1877 (boven) toont mogelijke dijktracés met het resultaat na de drooglegging (onder).



In 1921 wordt weer gesproken over de drooglegging van het Wad onder Ameland en Schiermonnikoog.

de drooglegging van het Wad onder Ameland en Schiermonnikoog nieuw leven in te blazen. Een van de redenen is de grote droogte die de noordelijke provincies in 1921 treft. Draisma de Vries wil een grote zoetwaterbuffer, nieuw land en vooral de verzilting tegengaan.

In 1932 was de Afsluitdijk uiteindelijk klaar en kon een begin worden gemaakt met de inpoldering. Hierdoor verdwenen de Wadden uit beeld: al het geld verdween in de Zuiderzeewerken.

In de loop der tijd zagen nog meer plannen voor de Waddenzee het daglicht. Een laatste plan over de aanleg van dammen naar Ameland, van de commissie “Verbinding Ameland- vaste Wal”, dateert uit 1963. Uit die perikelen ontstond de Waddenvereniging. ■

Met dank aan Henk Zuur en Gert Jan Verbeek, kapitein m.s. “Oerd”

Bronnen: naast verschillende brochures en publicaties ook diverse internetbronnen, met name het “het Nieuwe Land”

weetjes van de boot

Sier was een vissersdorpje aan de uiterste westpunt van het eiland, ten westen van Hollum, dat rond 1730 in de golven verdween.

Op de zijkant van de Sier is het walvislogo te zien. Het is een zwarte walvisstaart tegen een ondergaande zon. "Met dit logo wil WPD de verbondenheid van de Amelander gemeenschap met de walvisvaart uit het verre en nabije verleden aangeven, een unieke geschiedenis waarop Ameland trots mag zijn," zei oud-directeur Koos Veldman bij de doop van het schip op 1 oktober 1994.

De walvisvaart zorgde op Ameland in de 18e eeuw voor een enige welvaart. Het logo met de walvisstaart grijpt terug naar die periode. En de band van de op Ameland woonachtige Commandeur met Wagenborg. Op de veerdam in Holwerd staat ter herinnering een Walvisbeeld van kunstenaar Anne Woudwijk.

De afmetingen van de Sier zijn afgestemd op de ondiepe vaargeul in de Waddenzee: 73,20m in lengte, 15,90 in breedte en 1,70m qua diepgang.

De Sier is berekend om grote aantallen passagiers tussen Holwerd en Ameland te vervoeren. Met een totale capaciteit van 1.200 personen worden er jaarlijks ca. 1,2 miljoen mensen door de Sier en haar zusterschip Oerd op het traject Ameland Holwerd overgezet.

De oude veerboot 'Vooruitgang II' begin 20e eeuw heeft het belangrijke beeldmerk van de rederij bepaald. Oorspronkelijk had dit schip drie witte banden in de zwarte schoorsteen. Nadat één van de banden door roest aangetast op het dek valt, zei Egbert Wagenborg - oprichter van het bedrijf - dat twee banden ook "mooi zat is". Sindsdien hebben alle schoorstenen binnen de Wagenborg vloot twee witte banden.

Sinds het 1e kwartaal 1995 is het m.s. Sier actief op de dienst Ameland - Holwerd.

De Sier wordt voortgestuurd met Schottel pompjets en is uitgerust met een viertal Caterpillar 3508 dieselmotoren waarmee een snelheid van 10,8 knopen, ofwel 19 km/uur, kan worden gehaald. Het voordeel van deze voortstuwing is het ongekeerde vermogen, wat betekent dat er geen uitval is bij zwaar weer.

M.S. SIER

STUURHUIS MARITIEM CENTRUM ABRAHAM FOCK GROTE PUBLIEKSTREKKER

In het Maritiem Centrum is trouwens nog meer "Wagenborg" te vinden. Bij het 100-jarig bestaan van Wagenborg Passagiersdiensten B.V. is er ter gelegenheid van een wisselexpositie in het Cultuurhistorisch museum Sorgdrager een replica van het stuurhuis van de oude veerboot "Prins Willem IV" gemaakt. Ook deze replica staat tegenwoordig in het Maritiem Centrum. En in hetzelfde museum kun je natuurlijk niet om de paardenreddingsboot heen! Kortom: voor de echte liefhebber is een bezoekje aan het Maritiem Centrum meer dan de moeite waard! ■



Museumbezoekers worden in het stuurhuis uitgedaagd om in de originele stoelen van kapitein en stuurman plaats te nemen om het schip vervolgens in de haven van Ameland af te meren. Door de motorhendel naar voren of achteren te halen, zet je het schip in beweging. De knoppen van de stuurinrichtingen zijn aangesloten op een simulator. Omdat de ramen in het stuurhuis zijn afgeplakt met foto's van het Wad en de haven van Nes, lijkt het alsof je in de echte vaargeul vaart. Ook de radar is weer werkend gekregen.

De veerbootbrug bij het Maritiem Centrum in Hollum op Ameland is een enorme publiekstrekker. WPD heeft het stuurhuis, afkomstig van de oude veerboot SIER, cadeau gedaan aan het Maritiem Centrum. Sinds juli 2016 kan het publiek hier het vrijwel geheel in tact gebleven stuurhuis zelf 'beleven'.





Op Schiermonnikoog heb ik mijn jongensdroom verwezenlijkt



Over SchierGlas

Het meest noordelijk gelegen schoonmaakbedrijf van Nederland op het meest oostelijk gelegen Nederlandse Waddeneiland. Sinds 2002 verzorgt SchierGlas voor bedrijven, instellingen en particulieren op Schiermonnikoog onder meer glasbewassing, schoonmaakwerk en hogedrukreiniging. Nieuwe loot aan de stam is SchierLinnen voor het verhuren en bezorgen van vakantielinnen.

www.schierglas.nl
www.schierlinnen.nl

“Als 18-jarige Groningse student heb ik op Schiermonnikoog mijn lang gekoesterde jongensdroom verwezenlijkt. Eerst als taxichauffeur tijdens de zomermaanden. En later, nadat ik me er definitief had gevestigd, als zelfstandig ondernemer”, aldus Boudewijn Stal, eigenaar van SchierGlas.

“Na omzwervingen in de horeca en fietsverhuur stelde ik mezelf in 2002 met de Gouden Gids in de hand de vraag: ‘wat is er op Ameland, wat we op Schiermonnikoog niet hebben’. Antwoord: glazenwasserij. Ik had nog nooit een raam gewassen en begon met een stageweek op Vlieland. Daarna heb ik SchierGlas opgericht. Deze naam legt een verbinding met het eiland en schier betekent ook ‘proper’.”

Snelle groei

Het wassen van ramen, zowel binnen als buiten, vervult tot op de dag van vandaag een belangrijke rol. Maar na de start kwam daar snel schoonmaakwerk bij. Nu verzorgt SchierGlas de schoonmaak voor o.a. het gemeentehuis, het Zorg- en Medisch Centrum, Strandresort Schier, de Brandweer én de vuurtoren. In 2005 was de eerste huisjeswisselschoonmaak. Ruim 10 jaar verder controleert SchierGlas bij 50 vakantiehuizen keer op keer of de gasten alles netjes achterlaten en wordt alles schoongemaakt voordat de volgende gasten arriveren.

Drie-uurs dienstregeling veerboot

Eind 2011 kwam er een nieuwe dienstregeling. Met iedere 3 uur een afvaart. Boudewijn: “Voor mij als ondernemer een uitdaging. Want op wisseldagen stropen wij met z’n allen, inclusief een team uitzendkrachten, de mouwen op en doen niets anders dan huisjes schoonmaken. Roosters moesten om en vakantiegangers konden pas vanaf 16.00 uur in hun huisjes. Alles is in goede banen geleid, maar het toont wel de invloed aan van een veerdienst op het economisch leven op een eiland.”

Forensenabonnement

“Door de betrouwbare dienstregeling van WPD kan ik mijn afspraken nakomen. Verder ben ik als ondernemer blij met het nieuwe forensenabonnement. Een stimulans voor bedrijven met forensen, zoals SchierGlas.”

“In mijn ogen heeft WPD net als SchierGlas de afgelopen 15 jaar een enorme ontwikkeling doorgemaakt. Ik denk aan klantvriendelijkheid, de veerboot die prachtig is gerestyled, overal wifi en online mogelijkheden om pasjes op te waarderen en tickets te bestellen.” ■





We doen het samen en we doen het goed. Klopt dat?



Jazeker/écht niet



3 MENSEN, 3 VISIES

Razendsnel en veilig naar Ameland of Schiermonnikoog?

Als aanvullende service op de reguliere veerdienst kunt u als passagier op afroep, op elk gewenst tijdstip tussen 06.00 en 24.00 uur, een beroep doen op de Watertaxi.

Of op reguliere tijden tijdens werkdagen gebruik maken van de geplande afvaarten van de sneldienst.

Verbinding en vernieuwing zijn sleutelwoorden. En juist daar maken wij het verschil.

WAGENBORG WATERTAXI
Reeweg 4, 9163 GV Nes Ameland

0900 - 9238
(€ 0,70 / per gesprek)

+31 854 011 008
(vanuit buitenland)



WPD wil een toonaangevende veerdienst zijn. Hoe realistisch is deze ambitie met de huidige vaargeulproblematiek? Ondernemer Barend Nobel, VVW directeur Cinto Prospero en kapitein Lieuwe Veltman van WPD delen hun visie op het SAMEN goed doen.



BAREND NOBEL

Gezicht van het Nobel-imperium en actief reiziger met WPD

Willem Barend, mijn overgrootvader, was de grondlegger van café Nobel. Als 4e generatie stroomt net als bij mijn voorvaderen 'gastvrijheid' door de aderen. Daarmee ben ik groot geworden. Op dit moment bestaat ons familiebedrijf in het hart van Ballum uit een hotel, restaurant, café en slijterij. Ons café is in 2007 uitgeroepen tot het beste café van Nederland. Het hotel is in 2010 gerenoveerd en beschikt nu over een unieke dependance in de kerk, met een tweetal 6-persoons kerk suites. Onze huislikeur 'Nobeltje' bestaat 110 jaar. Nu alles hier in Ballum aardig op de rit is, gaan we ons richten op het landelijk uitrollen van dit beroemde drankje. Nobeltje is direct gelieerd aan het eiland en het toerisme. En dat creëert kansen voor Ameland. Ik ben trots op ons familiebedrijf. Het zou mooi zijn als we als eilanders ook zo trots zijn op "onze" veerdienst. De beste stuurliu staan aan wal, dit spreekwoord schiet me door het hoofd. Ondanks alle problemen met de ondiepe vaargeul komt WPD de dienstregeling altijd na, ook 's winters bij nacht en ontij met maar een enkele reiziger aan boord. Dat verdient respect. Natuurlijk zijn er altijd punten ter verbetering. Als horecaman denk ik dan vooral aan persoonlijke aandacht voor de reiziger. Ten opzichte van andere veerdiensten kunnen we ons als eiland onderscheiden om op de boot echt de vakantie al te laten beginnen. Hierbij gaat het om gastvrijheid en een gevarieerd aanbod in catering.

Barends TOP 3 verbeterpunten

1. Meer beleving in Holwerd en aan boord
2. Gastvrijheid
3. Gevarieerder aanbod horeca



Vroeger zaten we vaker aan de grond dan nu



LIEUWE VELTMAN Kapitein en zeerot in hart en nieren

Varen is mijn lust en mijn leven. Maar dat ik zolang op de brug zou staan, kon ik ruim 40 jaar geleden toen ik als matroos bij WPD binnenstapte niet bevroeden. Via stuurman ben ik 13 jaar geleden opgeklimmen tot kapitein. Sinds vorig jaar doe ik dat werk in deeltijd. Heen en weer varen is zeker niet saai, elke overtocht is anders. Hoe vaak ik het Wad ben overgestoken,

ik zou het niet weten... Zitten in de kapiteinsstoel is nog steeds prachtig. Overigens wordt het schip niet alleen door mij bemand. We werken aan boord met een vast team van 7 mensen, van machinist, matroos, stuurman tot de hofmeesters in de horeca. Als team proberen we het zo goed mogelijk te doen. Wel wordt door de ondiepe geul het varen met de boot steeds beroerder. Toch zaten we voorheen met het oude type boot vaker vast. Passagiers pakten een spel kaarten en accepteerden de vertraging. De maatschappij is nu

gejaagder, drukker en stressvoller. We moeten proberen onszelf niet te laten stressen, dat is niks waard. Ik heb ook geen stress, zelfs niet bij windkracht 12 of harder. Onze moderne Oerd en Sier zijn met hun platte bodem uitstekend geschikt voor dit vaargebied. Daar ligt de vertraging niet aan. Misschien dat het vervroegen van de eerste afvaart ruimte creëert in de dienstregeling. Wel een perfecte dienstregeling overigens, ook 's winters, als je kijkt naar de bereikbaarheid van andere eilanden. En met het eilandertarief doet WPD het

ook goed. Toch krijgen we op ons kop. Dus we zijn er nog niet.

Lieuwe's TOP 3 verbeterpunten

1. Communicatie rondom vertragingen
2. Meer begrip onderling tussen WPD en overheden/instaties
3. Vergroten van de kans op het meenemen van reserves (reserveplekken zijn alleen voor eilanders)



CINTO PROSPERI
Directeur VVV Nes Ameland en
specialist in toerisme

Toerisme is het belangrijkste onderdeel van de economie van Ameland. Als VVV stimuleren wij het toerisme naar het eiland. Hiervoor ontvangen wij jaarlijks een bijdrage van de gemeente en van onze 570 leden. Door deze bijdragen te bundelen, beschikken we als VVV over een promotiebudget

van circa € 350.000,-, zodat er voor Ameland een campagne kan worden gevoerd die er toe doet. Van alle leden van VVV Ameland levert WPD de grootste bijdrage aan de promotiepot. Onze rol als VVV is eigenlijk niet meer dan mensen naar Ameland halen en die voor de deur van de lokale ondernemer neerzetten. Die hebben de afgelopen tijd de toeristische omzet jaarlijks met zo'n 3% zien stijgen. Dan doen we goed met elkaar. De samenwerking

met WPD hierin is uitstekend. Als het gaat om evenementen, journalisten, TV- en filmcrews en hun materiaal, WPD verleent ons als VVV altijd volledige medewerking met betrekking tot vervoer. Wel zou de samenwerking wat mij betreft nog intensiever kunnen, dit zal de kansen voor Ameland verder vergroten. Vanzelfsprekend zijn wij als VVV gebaat bij een betrouwbare veerdienst. Kijkend naar de vertragingen van de veerboot is

op lange termijn het rechter maken van de geul en het verwijderen van de bocht in het midden een mogelijke optie. Dat geldt ook voor het 'durven' onderzoeken of de geul überhaupt wel op de goede plek ligt. Op korte termijn denk ik dat een 'knip' in de dienstregeling en het nog verder aanscherpen van het logistieke proces de vertragingen kunnen verminderen.

Cinto's dienstverlenings TOP 3

1. Communicatie met de passagiers gebaat bij tweerichtingsverkeer
2. Betrouwbare informatie rondom vertragingen; 'doen wat je belooft'
3. Passagiers zien als mensen die jouw boterham betalen



**De beste stuurlii
 staan aan wal**



**Alles wat wij doen,
 is voor 3.500
 Amelanders**



Fietsen voor een fiets

Een wielertocht van 426 kilometer, dat is best een uitdaging. Dat ook nog eens doen binnen 24 uur, dat is gekkenwerk! Maar Arjan Barendsen, medewerker bij Havenkantoor Holwerd, deed het, samen met zijn twee kameraden Harry Anjema en Theun Vrieswijk.

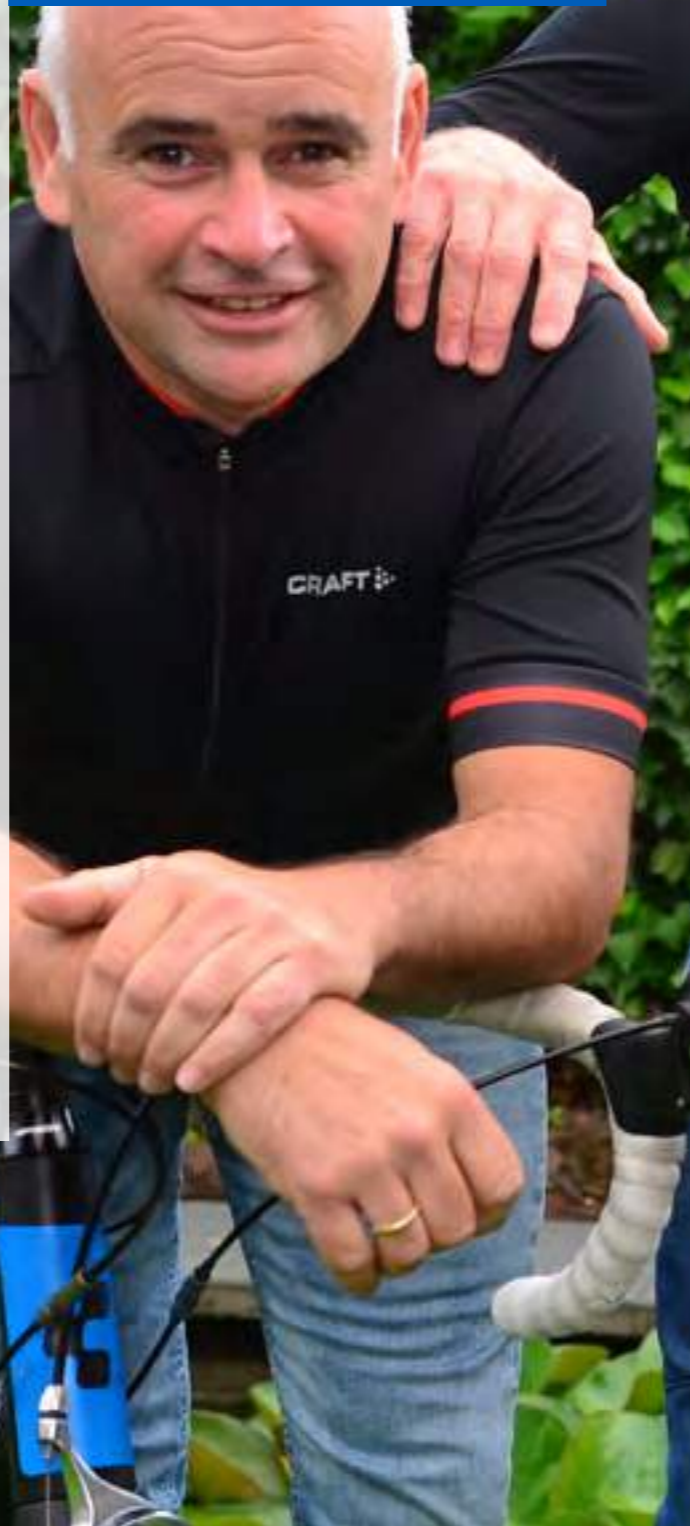
Arjan is fanatiek sporter, vanuit fitnesscentrum Palestra maakt hij deel uit van de wielergroep. Ook niet voor de minste tochtjes. Zo fietste hij al eens de Elfstedentocht en werden in Frankrijk mooie bergtochten gefietst. Getrainde benen dus en de gehele levensstijl werd grondig aangepast op deze ambitieuze doelstellingen.

Zoekend naar een nieuwe uitdaging viel het oog op "De ronde van 12", een wielertocht door de 12 provinciën van Nederland. Voor het plezier, maar dat niet alleen, ook voor het geld. In slechts enkele weken tijd werd een fantastische sponsoractie opgezet. Bewust werd gekozen voor een kleine regionale bestemming: Kinderdagcentrum "it Lytshûs" in Damwâld. Voor de meervoudig gehandicapte kinderen was er behoefte aan een rolstoelfiets. Een fiets waar de kinderen die rolstoelgebonden zijn, samen met een begeleider kunnen ervaren wat fietsen is en zo hun omgeving kunnen beleven.

De sponsoractie verspreidde zich als een olievlek "Echt heel bijzonder hoe iedereen zich heeft ingezet om er een succes van te maken", vertelt Arjan enthousiast. Vele gulle giften werden op onze rekening gestort maar ook is er veel geld binnen gehaald met het veilen van gesponsorde items. Het meest bijzonder was misschien wel het podiumshirt van regionale wielerved Pieter Weening, welke hij droeg in de Ronde van Noorwegen. "Die had ik stiekem best graag zelf willen hebben!", lacht Arjan. Zes weken lang stond voor de drie gezinnen alles in het teken van het project "Fietsen voor een fiets". 9 juli was het dan echt zo ver en moest er daadwerkelijk gefietst worden. Na 20 uren keihard fietsen en zo nu en dan bloed, zweet en tranen, maar met veel support onderweg en het goede doel voor ogen, was daar de finish. Wat een prestatie! ■



De sponsoractie bracht maar liefst €10.800 op. Daarvoor ontving "it Lytshûs" een prachtige rolstoelfiets en kon zelfs ook nog een rolstoelschommel worden besteld.



Het schrijven van een column is minder eenvoudig dan het in eerste instantie lijkt. "Natuurlijk wil ik graag een column schrijven" was het antwoord op de vraag van de redactie. "Een column die uitdaagt, onderhoudt, humoristisch is en spraakmakend." En even later zit ik voor een leeg scherm...

Tallose ideeën komen langs, de één na de ander wordt door mij verworpen: te makkelijk, te moeilijk, te verontschuldigend, te beschuldigend. Dwalend over internet op zoek naar dat ene aansprekende onderwerp met betrekking tot de veerdienst.

En dat terwijl er zo veel over gezegd en geschreven wordt. Met name op social media, met name fel, en met name ongenueanceerd. Soms kwetsend en soms behoorlijk persoonlijk. Het houdt de gemoederen bezig zo'n veerdienst. Social media is een zegen voor iedereen die zijn of haar ei kwijt wil. Snel spuien en door met het leven. Voor iemand zoals ik, die opgegroeid is met de Fabeltjeskrant, wel even wennen. Alhoewel de essentie niet echt verschilt.

De ontwikkelingen gaan razend snel. Toen in 1985 de 'toenmalige' Sier en Oerd in de dienst kwamen, werd door menigeen verklaard dat deze schepen veel te groot waren voor Ameland (dit werd overigens nog even dunnetjes overgedaan iets oostelijker toen die Sier als Rottum dienst ging doen op Schiermonnikoog). Inmiddels dertig jaar later lopen we tegen de beperkingen aan van de huidige schepen. En niet alleen de schepen hebben hun beperkingen; ook de vaargeul naar Ameland heeft een beperking. En niet de minste.

De toekomst ligt voor ons. Een toekomst waar de eilander gemeenschappen een keuze moeten gaan maken. Een grote verantwoordelijkheid met een groot gevolg: de economische en maatschappelijke ontwikkeling van de eilanden. Ieder eiland met een eigen identiteit en eigen keuzes. De veerdienst is daar een afspiegeling van. Wellicht aardig om het 'Van der Bunt' onderzoek uit 1999 erbij te pakken: een toekomstvisie voor 2020 in opdracht van de Provincie Friesland. Een Provincie die graag een grotere rol wil spelen in de ontwikkeling van de eilanden en met name in de concessieverlening van het vervoer van en naar de eilanden. Een rol die alleen gespeeld kan worden wanneer er een goede samenwerking is met alle partijen: gemeente, veerdienst en rijk. Een beproefde samenstelling. ■





BOOKIT is een standaard softwarepakket voor reserveringen en ticketing dat wereldwijd door een aantal veerdiensten gebruikt wordt. Het is ontwikkeld door het in de Finse universiteitsstad Vaasa gevestigde Hogia Ferry Systems, onderdeel van de Zweedse Hogia Group.

OKTOBERMAAND – CONFERENTIEMAAND

Voor veel veerdiensten op deze aardbol is het zomerseizoen de drukste periode van het jaar. Indirect gevolg hiervan is dat, direct na het drukke toeristenseizoen, oktober de laatste jaren de conferentiemaand begint te worden voor veel veermaatschappijen. Voor de directie van WPD is er de Interferry conferentie, maar ook WPD zelf organiseerde dit jaar het zogeheten ICT Partner Event, dat gehouden werd in de Vermaning in Nes Ameland. Doel van de bijeenkomst was om de bestaande ICT-partners van WPD bij elkaar te brengen en te praten over huidige en toekomstige ontwikkelingen.

Begin oktober bezocht een delegatie van WPD de jaarlijkse BOOKIT Gebruikersconferentie van Hogia Ferry Systems in het Engelse Weybridge, vlakbij Londen. Bij Wagenborg Passagiersdiensten is BOOKIT sinds 2010 in gebruik. De conferentie van Hogia is één van de momenten in het jaar waarop veerdiensten informatie met elkaar kunnen uitwisselen. In 2014 was WPD zelf gastheer van deze

conferentie en vond de conferentie op Ameland plaats. Tijdens de conferentie in Engeland heeft WPD voor de aanwezige deelnemers een presentatie gehouden over de toepassing van BOOKIT in de vele systemen. Hoewel WPD hier al behoorlijk ver mee is, zijn er genoeg wensen over om dit nog verder te optimaliseren. Het uiteindelijke doel is om voor iedere passagier het hele

proces, van kaartje kopen of reserveren tot de uiteindelijke overtocht zelf, zo glad mogelijk te laten verlopen. In de huidige situatie is bijvoorbeeld het parkeersysteem in Holwerd een nog helemaal op zichzelf staand systeem dat niet met BOOKIT kan "praten". Kortom, het onderwerp is nog heel actueel en WPD en Hogia slaan dan ook samen verder de weg in om dit uiteindelijke doel te bereiken. ■



Rustig blijven, meedenken en begrip tonen



Coty Tieman (56) werkt sinds 1999 op de Reserveringsafdeling van WPD. Stephanie Levelink (32) is in vaste dienst vanaf 1 januari 2016. Locatie: Kantoor Nes, Ameland. Het team van de Reserveringsafdeling behandelt in drukke periodes zo'n 15.000 telefoongesprekken per maand. Dan moet je als collega's goed op elkaar ingespeeld zijn om alle klanten snel en to the point te woord te staan.

"We werken in deeltijd van 8.00 tot 14.00 uur en van 14.00 tot 18.00 uur, inclusief de zaterdagen. Ons totale team bestaat uit 10 medewerkers en 3 oproepkrachten. We zijn hier van maandag tot en met vrijdag altijd minimaal aanwezig met 3 collega's en op zaterdag met 2."

"We luisteren met elkaar mee. En wisselen ideeën uit over hoe je een klant te woord kunt staan. Communiceren met een klant is het leukste wat er is en iedereen doet het net weer anders. Van de aanpak van mijn collega's leer ik veel."

"Rustig blijven, de klant laten uitspreken, begrip tonen en meedenken. Daar gaat het om. Als je dan hoort van klanten: 'goh, wat zijn jullie aardig', dan doet ons dat goed. We hebben een fijn damesteam met verschillende leeftijden. Maar de sfeer is goed, we hebben alles voor elkaar over en helpen elkaar waar nodig."

"Laatst heeft Stephanie mij geleerd om even een hyperlink in een mailtje naar een klant te zetten. Het online boeken heeft onze taak in de loop der jaren behoorlijk veranderd. We hebben nu meer administratieve taken en beantwoorden meer e-mails."

"Tijdens het telefoongesprek kunnen wij tegenwoordig met instemming van de klant via Channel.me meekijken op de webpagina van de klant. En degene die belt zo bij de hand nemen en door het boekingsproces loodsen. Dat werkt geweldig."



OPROEP

Wil je meer zien?

Ben je geïnteresseerd in de maritieme en logistieke oplossingen van Royal Wagenborg? Houd dan www.wagenborg.com in de gaten voor het laatste nieuws.



ONDER DE VLAG VAN WAGENBORG

Bij het brede (Nederlandse) publiek is Wagenborg voornamelijk bekend van de veerdiensten naar de Waddeneilanden Ameland en Schiermonnikoog. Echter, Wagenborg is meer dan dat. Met een vloot van circa 250 eenheden, waar onder droge lading schepen, offshore schepen, hotelschepen, sleepboten en diverse pontons levert Wagenborg met 3.000 medewerkers wereldwijd diverse logistieke diensten. Hiernaast enkele recente projecten.

Wagenborg transporteert topside Horns Rev C

'WATERLAND' en 'WAGENBORG BARGE 9', de grootste sleepboot en het grootste ponton in de Wagenborg vloot, hebben een 1.600 tons topside naar Esbjerg in Denemarken vervoerd. De topside is gebouwd voor het hoogspanningsstation van het 400 MW Horns Rev C offshore windpark.



Foto: Flying Focus



Wagenborg wint ESTA award 2016

ESTA heeft Wagenborg uitgeroepen als winnaar van de award in de categorie Transport: 'Trailer Lading over 120t GCW (Gross weight)' met het project Kruisvaartbrug Utrecht. Dit 45 tons wegende brugdek van 14 x 23 meter is verticaal door Utrecht vervoerd met een speciaal op maat gemaakte steunconstructie.

Windmolenonderdelen voor de Amerikaanse 'Great Lakes'

Met haar drogelading schepen is Wagenborg actief in de windindustrie binnen Europa, over de Atlantische Oceaan naar Amerika en van Azië naar de VS. Het vershippen van windmolenbladen is uitgegroeid tot een waar focusgebied. Onlangs heeft het m.s. Arubaborg in de Duitse haven Emden verschillende windmolenbladen geladen voor de 'Great Lakes' in de VS.



Foto: Enno Drent, kapitein m.s. Nassauborg

Nassauborg verscheept gasbuizen naar Antwerpen

De afdeling bevrachting van Wagenborg Shipping houdt zich bezig met verschillende soorten droge lading, zoals bulkproducten en 'breakbulk'. Wagenborg is met name gespecialiseerd in hout- en bosproducten (hout, papier en cellulose), staalproducten (buizen, platen, rollen) en projectlading zoals windmolencomponenten, jachten en gasbuizen.

Zo is recentelijk het m.s. Nassauborg volledig geladen met gasbuizen met een diameter van 90 centimeter. Het schip was geladen in Mersin, Turkije, en is gelost in Antwerpen, België.



Speciaal transport over de Waddenzee

Onlangs heeft Wagenborg tien stacaravans naar Camping Klein Vaarwater op Ameland vervoerd. Door onderhoudswerkzaamheden aan de veerdam in Nes en een breedtebeperking bij de tijdelijke brug op Ameland is een alternatieve transportoplossing gekozen waarbij gebruik is gemaakt van de Wagenborg Barge 2 en een tweetal duwboten.



Stationsbrug Franeker geplaatst

Wagenborg heeft met succes een mooi project uitgevoerd: het laden, transport en plaatsen van bruggdelen tot 230 ton ten behoeve van de nieuwe Stationsbrug te Franeker. Hiervoor is verschillend materieel gebruikt, zoals sleepboten, pontons, drijvende bok, mobiele kranen en een rupskraan. De Stationsbrug is eind oktober in gebruik genomen.

Borden op hoogte

Wagenborg heeft met haar 500 tons en 80 tons mobiele kraan de nieuwe reclameborden geplaatst op het 31 verdiepingen hoge kantoorgebouw van First Rotterdam. Een bijzondere klus, aangezien twee reclameborden op een hoogte van 120 meter zijn geplaatst.



Lijndienst levert koelunits vanuit Haraholmen naar Terneuzen

Wagenborg Shipping Sweden opereert een lijndienst met het m.s. Bothniaborg en m.s. Balticborg tussen de havens van Haraholmen, Bremen, Sheerness, Terneuzen, Cuxhaven en Södertälje voor de verscheping van diverse ladingen. Onlangs is een achttal grote koelunits vanuit Haraholmen naar Terneuzen verscheept, waar zij overgeslagen zijn op een binnenvaartschip naar Antwerpen.



Skids van Krimpen aan den IJssel naar Schiedam

In opdracht van de firma Frames Group heeft Wagenborg 7 skids getransporteerd van Krimpen aan den IJssel naar Damen Shipyard in Schiedam per SPMT en ponton. De skids, variërend in afmeting (tot 15,2 meter lang, 8,9 meter breed en 8,4 meter hoog) en gewicht (tot 220 ton) zijn bestemd voor mv Petrojarl 1.



'Zijlborg' overgenomen door Wagenborg

Wagenborg heeft het m.s. Veersediep overgenomen als eerste in een rij van zeven over te nemen schepen. In de komende maanden zullen de "Vechtdiep", "Vliediep", "Leuvediep", "Lingediep", "Loodiep" en "Loenerdiep", worden overgenomen en getooid met een 'borg-naam'.

Hernoemd tot 'Zijlborg' wordt het m.s. Veersediep momenteel in de Wagenborg-outfit gebracht bij scheepswerf Koninklijke Niestern Sander. Uitgerust met ijsklasse 1A en twee 'box-shaped' ruimen van 39,0 en 42,8 m, kan het m.s. Zijlborg wereldwijd ingezet worden voor diverse ladingen zoals hout- en papierproducten, breakbulk en bulk. Hiermee past het m.s. Zijlborg uitstekend in de bestaande vloot aan ijsversterkte multipurpose droge-lading schepen.

De algemene gegevens van het m.s. Zijlborg zijn:

Lengte over alles:	118,85 m
Breedte:	15,20 m
Diepte:	8,45 m
DWT:	7.200 t
Ruiminhoud:	328.949 cft
Hoofdmotor:	MAK 8M32



Wagenborg plaatst cyclotron in UMC Groningen

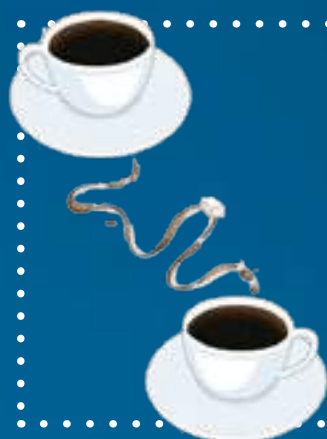
Wagenborg heeft een 110 ton zware cyclotron (deeltjesversneller) geplaatst in het nieuwe protontherapiecentrum van het Universitair Medisch Centrum te Groningen. Met deze circulaire deeltjesversneller kan straling nauwkeuriger worden toegediend aan kankerpatiënten in een nieuwe protontherapiecentrum.

Wagenborg start 'crew tender' diensten vanuit Eemshaven

Wagenborg start met haar offshore crew tender 'Waterlines' een crewtenderdienst. De Waterlines kan vanuit de Eemshaven tot 125 mijl vanuit de Eemshaven snel tot 12 passagiers en drie 10ft containers overzetten naar een offshore wind park, een schip of ander object in de Noordzee.



VEERBOOTCAFÉ



Het reilen en zeilen van de veerdienst is een thema dat ons allemaal raakt en aangaat. WPD nodigt alle eilanders uit om mee te praten over de bereikbaarheid van de eilanden. Om samen van gedachten te wisselen en elkaars inzichten en kennis te benutten voor verbeteringen van onze veerdienst. Onder het genot van een kop koffie is iedereen van harte welkom.

Het veerbootcafé vindt het gehele jaar plaats op de eerste dinsdag van de maand tussen 16:30 - 18:00 uur in Hotel-restaurant De Jong, Reeweg 29, Nes Ameland en de vierde dinsdag van de maand in het Dorpshuis op Schiermonnikoog.

3 januari 2017	Ameland, Hotel de Jong
24 januari 2017	Schiermonnikoog, Dorpshuis
7 februari 2017	Ameland, Hotel de Jong
28 februari 2017	Schiermonnikoog, Dorpshuis
7 maart 2017	Ameland, Hotel de Jong
28 februari 2017	Schiermonnikoog, Dorpshuis
4 april 2017	Ameland, Hotel de Jong
25 april 2017	Schiermonnikoog, Dorpshuis

COLOFON

UITGAVE VAN WAGENBORG
PASSAGIERSDIENSTEN B.V.
VIERMAANDELIJKSE PUBLICATIE

ADRES

Reeweg 4,
Postbus 70, 9163 ZM Nes / Ameland

EMAIL

wpdetails@wpd.nl

HOOFDREDACTEUR

Wim Durans

REDACTIE

Egbert Krottje, Laura Boelens, Berend Jan
Schoonbeek, Guus van der Linde

ONTWERP

Guus van der Linde

FOTOGRAFIE:

Flying Focus, Guus van der Linde, Henk
Huizenga, Ilja Zonneveld

DRUKWERK

Marne Drukkers

ALLE RECHTEN VOORBEHOUDEN

Copyright 2016 Wagenborg
Passagiersdiensten

De redactie beoordeelt het wel of niet publiceren van kopij en houdt zich het recht voor ingezonden bijdragen te bewerken of in te korten. Niets in deze publicatie mag gereproduceerd worden zonder toestemming van WPD.

In deze publicatie is maximaal aandacht besteed aan veiligheid. Foto's op een werklocatie, waar beschermingsmiddelen niet zichtbaar zijn, zijn gemaakt op een moment dat er geen werk in uitvoering was.

www.wpd.nl

“

“Als verloskundige kun je eigenlijk niet te laat komen, zowel voor een dienst als voor een bevalling. De Watertaxi is voor mij een uitkomst, want soms begint mijn dienst om 7.00 uur 's ochtends in het MCL Leeuwarden. Ga ik een keertje met de auto en heb ik haast om bij een bevalling te komen, dan laat het varend personeel mij vooraan op de boot staan, zodat ik er als eerste af ben. Ik ben geboren en opgegroeid op Ameland. Maar heb ook een aantal jaren op de vaste wal gewoond, in Franeker om precies te zijn. Daar heb ik met veel plezier een eigen verloskundepraktijk gerund. Maar het bloed kruipt waar het niet gaan kan. Sinds 2013 ben ik terug op het eiland en maak regelmatig gebruik van de veerboot. Met de Marine Traffic-app kun je precies zien waar de boten zijn, daardoor kan ik inspelen op de aankomsttijden en verspeel ik weinig tijd met wachten. Alhoewel wifi als het druk is wat traag is, benut ik de tijd optimaal door bijvoorbeeld mijn e-mails te checken. Dit maakt reizen met de veerboot voor mij een rustpunt.”

Marieke de Jong-Kiewiet

Verloskundige / echoscopist MCL Leeuwarden

”

VASTE REIZIGER IN BEELD...

 **WAGENBORG** PASSAGIERSDIENSTEN

Postbus 70, 9163 ZM Nes / Ameland
Vragen? Bel: 0900 9238 (€ 0,70 p/gesprek)
Belt u vanuit het buitenland?
Dan kunt u ons bereiken via +31 85 4011008



www.wpd.nl