

WPD Details

#21

02605477

ROTTUM

THEMA: *Verbinding*

Interview MARIN
VEILIGE VAARVERBINDING
ONDER DE LOEP

**EILANDER JEUGD: WAAR MOET DE
VEERDIENST VAN DE TOEKOMST
AAN VOLDOEN?**

WPDdetails

Jaargang 8 - #21
December 2023



4 Voorwoord directie

6 Oertocht

8 Samenwerking
Koninklijke Niestern Sander en WPD

10 Facts & Figures
Hoe het klimaat het toerisme op de Waddeneilanden beïnvloedt

11 Gastcolumn
Charles Huijskens, voormalig journalist bij De Telegraaf en het NOS Journaal

12 Testvaart
Ridder & de Vries Transport, chauffeur Marcel de Graaf

14 Interview
Rogier Havelaar over "Natuurlijk, Bereikbaar!"

16 Vervoerplan 2024
Veranderingen en verbeteringen voor 2024

17 Reserveren voor personen, fietsen en motoren
Wat verandert er voor reizigers?

19 Actualiteiten

20 Column
Ger van Langen

21 CO₂ compensatiefonds

22 Interview MARIN
Veilige vaarverbinding onder de loep

25 Eilander jeugd
Waar moet de veerdienst van de toekomst aan voldoen?

29 Collega rederij
Owen Sound Transportation Company

32 Ondernemer in beeld
Hotel Brasserie Brakzand Schiermonnikoog

34 Wat zit er in de zee waar we over varen?
Je weet nooit wat je te wachten staat

36 Evenementen en sponsoring
Collage en Kunstmaand Ameland

38 Creatieve ingevingen voor duurzame verbinding
De meest ideale groene oplossingen

40 Ondernemer in beeld
Kaasboerderij Ameland

42 Interne Adviesgroep "Natuurlijk, Bereikbaar!"
Collega's aan het woord

44 Nieuws uit de Groep

46 Veerbootcafé + agenda

47 Volgende editie + colofon

48 Vaste reizigers in beeld
Docenten van Burgemeester Waldaschool



"Het nieuwe vervoersconcept is een traject met grote maatschappelijke impact"

Rogier Havelaar, Manager Innovatie WPD



"De vaargeul zorgt voor uitdagingen voor veilig en efficiënt varen"

Ir. Dick ten Hove, Senior Project Manager Maritime Operations MARIN



"We voelen ons vrij als we zo bezig zijn op het strand"

Marc Hesselink en Wouter Visser, matrozen WPD



"De scheepsbouw zit wereldwijd in de transitie van het fossiele naar het 'groene' tijdperk"

Maurice Stokhof de Jong, Wagenborg Shipping



BESTE LEZER,

Verbinding. Verbinding is het woord dat centraal staat in deze editie van WPDetails. Het is een woord met diepgaande betekenis, en die betekenis heeft een relatie met ons allemaal, of we nu medewerkers, eilandbewoner, relatie of belanghebbende zijn. Het is een woord dat ons raakt, ongeacht waar we vandaan komen of waar we naartoe gaan.

De afgelopen maanden hebben we enkele uitdagingen moeten overwinnen. De vaargeulproblematiek die ons en u als reiziger op de proef stelt. Dit heeft geleid tot enkele onvermijdelijke obstakels, waardoor onder andere WPDetails twee keer niet kon verschijnen. Maar juist in tijden van tegenspoed hebben we geleerd hoe krachtig verbinding kan zijn. Het heeft ons ook samengebracht en ons geholpen om met beperkingen om te gaan.

Waarom hebben we gekozen voor het thema “Verbinding” in deze editie van WPDetails? Omdat we geloven dat verbinding de sleutel is tot succes, zowel in ons werk als in ons dagelijks leven. Het is de verbinding tussen de veerdienst en de gemeenschappen die we bedienen, de banden tussen collega’s en partners, en de interactie met passagiers die ons werk dagelijks zinvol maken.

WPDetails is meer dan alleen een magazine; het is een verbinding tussen mensen en ideeën. We willen een platform zijn waar verschillende stemmen samenkomen, waar discussies worden gevoerd en waar nieuwe verbindingen worden gesmeed. In deze editie vindt u verhalen van mensen die de kracht van verbinding ervaren, van medewerkers die samenwerken om uitdagingen te overwinnen en verhalen van reizigers die vriendschappen sluiten op of door de veerdienst.

De verbinding met Ameland en Schiermonnikoog kent een lange traditie. De bereikbaarheid van de eilanden staat onder druk, bedreigd door sedimentatie van de oostelijke Waddenzee. WPD heeft de urgentie van deze ontwikkeling ingezien. In samenwerking met alle partijen; adviesorganen, eilandondernemers, bewoners, eilandbezoekers en medewerkers heeft de rederij eind 2022 het initiatief genomen om een nieuw vervoersconcept te gaan ontwikkelen met de veelzeggende titel “Natuurlijk, Bereikbaar!”. Over de voortgang van dit project, waarbij alles draait om verbinding, praten wij u in deze editie graag bij.

Duurzaamheid is een belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van een nieuw vervoersconcept. Ook wat dat betreft zitten we niet stil. Achter de schermen wordt al volop gewerkt aan de meest ideale, groene oplossing. In deze editie leest u over de creatieve ingevingen voor een duurzame verbinding.

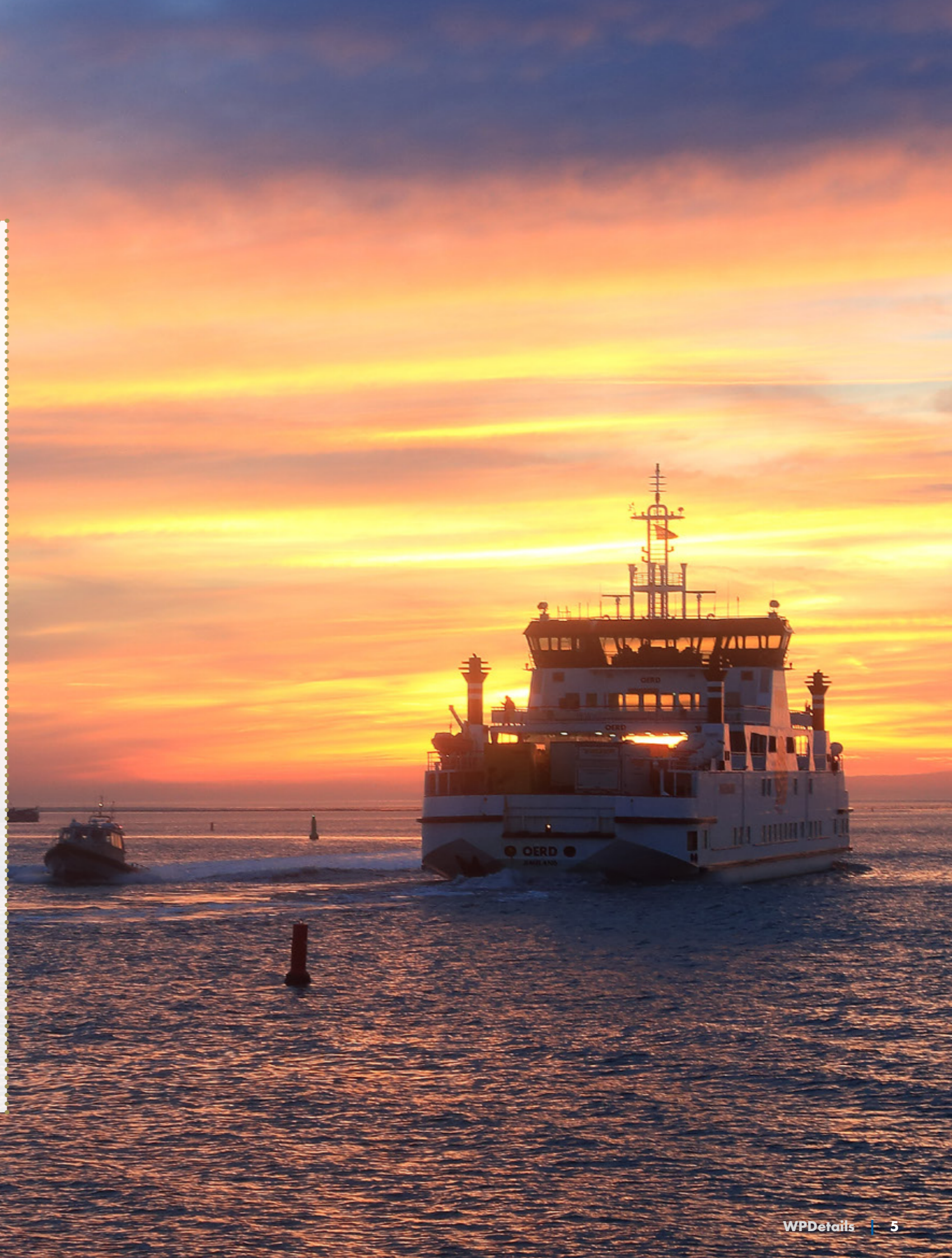
Maar verbinding is niet iets dat we alleen in ons werk nastreven, we hebben er ook in ons dagelijks leven volop mee te maken en kunnen dit ook cultiveren. Laten we leren van de lessen van de afgelopen maanden en streven naar een diepere verbinding met elkaar en met de wereld om ons heen.

Ik wens u een goed, gezond en gelukkig nieuwjaar. En moedig u aan om in 2024 de kracht van verbinding te omarmen. Veel leesplezier.

Met vriendelijke groet,

Ger van Langen

Directeur Wagenborg Passagiersdiensten





Oertocht

Elke dag varen over het Wad de veerboten van Ameland en Schiermonnikoog naar de eilanden en weer terug. We gaan op zoek naar de verhalen op en achter de veerboot. De hele dag is het een gaan en komen van mensen met iedere minuut een ontmoeting of afscheid. De unieke verhalen die erachter schuilgaan, komen hier aan bod.

Als u denkt "De Oertocht" dat komt me bekend voor, dat klopt. Van de bijzonder succesvolle televisieserie "De Oertocht" was de afgelopen maanden het derde seizoen te bekijken via Omrop Fryslân. De filmmaker van de serie Herman Zeilstra gaat nu met zijn camera in de hand op pad voor WPDetails om belevenissen vast te leggen van Ameland-gangers. Zijn verhalen zijn ook online te volgen.



Moeder **Esther** en dochter **Chantal** ontdekken de eilanden:

HARTVERWARMENDE REIS

Chantal is twintig en is haar hele leven nog nooit op een eiland geweest. Ze heeft nu ook een goede reden want haar neef is vader geworden. Hij woonde altijd in Bolsward maar zijn vrouw werkt in een Hotel op Ameland. Ze hebben de kleine alleen nog maar op foto's gezien en gaan daar de komende vier dagen verandering in brengen. Chantal en haar moeder genieten vaker van gezamenlijke uitstapjes. Deze eilandtrip belooft een nieuwe en spannende ervaring te worden die ze voor altijd zullen koesteren.

Cor Kuiper als tijdelijke postbode op Ameland:

EEN GULLE HELPER IN BUREN

Op 77-jarige leeftijd is Cor Kuiper uit Veenwouden niet van plan om stil te zitten. De postbode van Buren heeft zich ziek gemeld, en Cor staat klaar om te helpen. Voor Cor is het belangrijk om actief te blijven, en hij heeft een speciale band met de vriendelijke eilanders. Amelanders staan bekend om hun gastvrijheid en warmte, iets wat Cor zeer waardeert. Cor Kuiper bewijst dat leeftijd geen belemmering hoeft te zijn om actief bij te dragen aan de gemeenschap, en hij geniet van zijn tijd als tijdelijke postbode op het prachtige Ameland.



Minze Beishuizen reist wekelijks naar Ameland voor het werk:

BIJDRAGEN AAN ONTWIKKELING VAN AMELAND

Minze Beishuizen, een frequente reiziger tussen Groningen en de prachtige dorpen Hollum en Ballum op Ameland, werkt voor de gemeente aan de nieuwe Stelp en de vernieuwing van het vliegveld bij Ballum. Hij waardeert de regelmatige vijf kwartierdienstregeling, waardoor de veerdienst nu punctueler dan ooit is. Dat maakt zijn werk gemakkelijker en efficiënter. Enig minpuntje is dat er geen boot vaart tussen vier uur en half zeven in de avond, met uitzondering van de sneldienst die vaak snel vol zit. Ondanks de afstand tussen zijn thuisbasis en zijn werkplek vindt hij het waardevol een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van Ameland.



Cor Havinga verzorgt vochtverwijdering uit de gasleidingen van Ameland:

GASLEIDING AVONTUREN

Cor Havinga is aan boord met een speciaal voertuig, waarmee vocht wordt verwijderd uit de gasleidingen van Ameland. Dit onderhoud wordt elke zes jaar uitgevoerd door de Gasunie. Cor verwacht ongeveer 15 liter condensaat te verzamelen tijdens deze operatie. Het proces van vochtverwijdering is niet beperkt tot Ameland; verspreid over heel Nederland zijn er ongeveer 750 van deze tappunten. De inzet van Cor Havinga zorgt ervoor dat Ameland veilig en efficiënt van gas wordt voorzien.



Eén grote scheepvaartfamilie

Ruim 120 jaar scheepsbouw



Van links naar rechts: Hendrik Hillenga, Joost Karseboom, Martin Remminga, Pieter Nap en Alfred Andrea

De veerboten van Wagenborg Passagiersdiensten gaan ieder jaar naar de werf voor de nodige controles en het bijpunten van de verflaag. Voor de jaarlijkse werfbeurt van m.s. Rottum gaan we op bezoek bij de huiswerf van Wagenborg: één van de meest moderne en veelzijdige scheepswerven van Nederland, de werf van de Koninklijke Niestern Sander in Farmsum bij Delfzijl. Stefan Teuben, kapitein bij WPD: *“De mosseltjes tieren welig, jaarlijks onderhoud waarbij ook het onderwaterschip wordt gereinigd, is geen overbodige luxe.”*

In 1901 vestigde scheepsbouwer Berend Niestern zich in de noordelijke havenplaats Delfzijl. Twintig jaar later begonnen de gebroeders Gerhardus en Jacob Sander daar eveneens met scheepsbouw-activiteiten. Na de oorlog werd in het naburige dorpje Wirdum ook met coasterbouw gestart. Deze laatste werf fuseerde in 1970 met Niestern en 10 jaar later volgde samenvoeging met Sander. Zo ontstond uit 3 verschillende werven ‘Niestern Sander b.v.’. De fusies resulteerden in een slag-

krachtig, modern bedrijf met afdelingen nieuwbouw en reparatie, inclusief een machinefabriek en een eigen scheepstimmerafdeling. De werf mocht zich vanaf mei 2001 als Koninklijke Niestern Sander (KNS) presenteren.

Oude band Wagenborg en Niestern

Joost Karseboom, projectmanager KNS, haalt oude banden aan: *“Egbert Wagenborg (1866) begon vracht te varen met een houten tjalk die*

hij met geleend geld bestelde bij Berend Niestern. Daarmee rolde het allereerste Wagenborgschip ruim 120 jaar geleden bij Niestern van de helling. Binnen tien jaar had Egbert Wagenborg het schip terugbetaald. Bijzonder is dat zo’n 100 jaar later Wagenborg alle aandelen van Niestern heeft gekocht, waarmee

combinatie is de uit 1985 daterende m.s. Rottum van WPD. Een aantal jaren geleden is deze veerboot tijdens een 7 maanden durende refit bij KNS volledig vernieuwd. Hendrik Hillenga, rederij-inspecteur bij WPD: “Eigenlijk zijn alleen de zijkanten toen intact gebleven. De bodem is vervangen, er is een nieuwe

hele werkljst. Zo krijgt het onderwaterschip een opknopbeurt, de motoren een onderhoudsbeurt, alle tanks worden schoongemaakt, er worden diktemetingen gedaan en alle veiligheidsmiddelen en reddingsvlotten worden controleert.” Stefan Teuben vult aan: “We varen op Lauwersoog – Schiermonnikoog met 2 boten en hebben 4 ploegen. Om het jaar gaat één van de ploegen een paar weken mee naar de werf. We verrichten hier als bemanning hand en spandiensten, werken samen met het KNS-personeel, halen vlotten eraf, maken schoon, verven en komen aan klusjes toe waar we tijdens de vaart nooit aan toe komen.” Joost: “Over en weer kennen we elkaar al vele jaren, de lijntjes zijn kort en dat werkt heel prettig. Beide WPD-mannen knikken instemmend. Stefan: “Ik loop hier net zo makkelijk het kantoor binnen als in Lauwersoog.”

Aanvaarroute

Stefan: *“We zijn vanuit Lauwersoog een uurtje of 8 onderweg tot we hier voor de sluis in Delfzijl liggen. De vaarroute gaat buitenom over de Noordzee. Daarbij geldt de restrictie van een maximale golfhoopte van 1,2 meter. Met slecht weer heb je houwen en keren, want dit type schip is niet echt geschikt voor hoge golfslag. We hebben een artikel 2bis-vergunning nodig voor zo’n eenmalige reis en krijgen een speciale kapitein aan boord voor het buitenom varen.”* Al pratende blijkt dat er nog meer vergunningen nodig zijn om met de veerboot naar Farmsum te varen. Ook is er een loods nodig voor het stukje op de Eems. Hendrik: *“Het agentschap van Wagenborg is als geen ander op de hoogte van alle wet- en regelgeving, zij helpen ons altijd prima om aan alle regels en vergunningen te voldoen.”*



Het WPD-team bestaande uit: Anne Taekema, Henk Boersma, Wessel Dijkstra en Stefan Teuben

de werf in 2005 onderdeel werd van de Wagenborg familie. En dat de houten tjalk in de hal van het hoofdkantoor van Royal Wagenborg is te bewonderen.”

Duurzame scheepsbouw

De samenwerking tussen Wagenborg en Niestern Sander heeft de afgelopen decennia tientallen schepen in de vaart gebracht. Recent voorbeeld is de EasyMax-serie, de grootste binnendijks gebouwde schepen in het noorden van Nederland. Joost Karseboom: *“Onze focus op energie-efficiëntie heeft geleid tot forse besparingen op CO₂-uitstoot. Daarmee is de EasyMax verreweg het groenste multipurpose schip in haar klasse. De bouw van de vierde EasyMax voor Koninklijke Wagenborg is net gestart”.* Een ander recent voorbeeld van duurzame scheepsbouw is het ombouwen op LNG van passagiersschip Münsterland van AG Ems. Hiervoor moest het 300 ton wegende achterschip worden vervangen. Het schip is doorgesneden en samengesteld in het reparatiedok, waarna het is afgebouwd op de scheepsbouwwerf. Het resultaat van de unieke combinatie van nieuwbouw en scheepsreparatie bij Niestern Sander.

Refit Rottum

Een ander sprekend voorbeeld van dezelfde

brug geplaatst, alles in de machinekamer is vernieuwd en de bekabeling en het gehele interieur zijn vervangen. Ook m.s. Sier heeft op de werf van KNS in 2015 een flinke verbouwing ondergaan. En in 2019 is de voormalig Crew Transfer Vessel ‘Waterlines’ op de werf omgebouwd tot m.s. Fostaborg, de huidige sneldienst tussen Ameland en Holwerd.”

Regulier onderhoud cruciaal

Tijdens ons bezoek ligt m.s. Rottum voor regulier onderhoud een paar weken in het dok. Hendrik: *“Onderhoud is cruciaal. Zonder onderhoud gaat de staat van het schip hard achteruit en kan het zelfs gevaarlijk worden. We hebben altijd een*



WEER OF GEEN WEER: HOE HET KLIMAAT HET TOERISME OP DE *Waddeneilanden* BEÏNVLOEDT

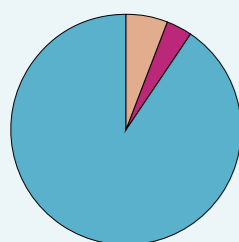
Het zomerseizoen bracht in 2023 een verrassende wending voor de toeristische sector in Friesland en de Waddeneilanden. Merk Fryslân, de stichting voor de promotie van Fryslân, heeft onthuld dat het aantal toeristen in juli en augustus licht is afgenomen, naar schatting met zo'n 5%. Maar wat veroorzaakte deze daling?

De Corona-onzekerheden van de afgelopen jaren hadden de toerismesector een onverwachte boost gegeven, met Nederlanders die deze prachtige regio ontdekten als een nabije bestemming. Inmiddels zijn Duitse en Belgische bezoekers echter weer teruggekeerd naar de provincie.

Dit jaar lijkt de natte zomer een doorslaggevende factor te zijn geweest voor toeristische activiteiten. Wel lieten de warme weken eind augustus en september

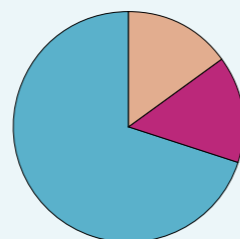
een stijging zien in last-minute boekingen, waarbij veel accommodaties uiteindelijk volgeboekt waren.

Dagtoerisme is in het bijzonder afhankelijk van de grillen van het weer. Elk eiland heeft zijn eigen charme en aantrekkingskracht, wat zich vertaalt in verschillende bezoekersaantallen tijdens de natte maanden juli en augustus. Laten we voor dit seizoen eens dieper duiken in de wereld van veerboottoerisme op elke van deze betoverende eilanden:



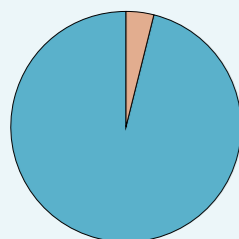
Ameland en Schiermonnikoog

- Ameland – Holwerd v.v. – 6%
- Lauwersoog - Schiermonnikoog v.v. – 3,5% (jan. t/m sept. 2023)



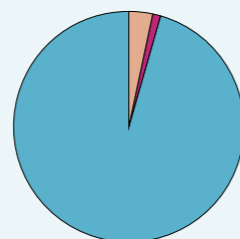
Borkum

- Eemshaven – Borkum v.v. – 15%
- Emden – Borkum v.v. – 15% (aug. 2023, bron AG-EMS Borkumlijn)



Texel

- Den Helder – Texel v.v. – 4% (juli en aug., bron TESO)



Terschelling en Vlieland

- Harlingen – Terschelling v.v. – 3,5%
- Harlingen – Vlieland v.v. – 1% (jan. t/m sept. 2023, bron Doeksen)

Ongeacht het weer, of het nu stralend zonnig is of druppels uit de hemel vallen, de Waddeneilanden blijven het hele jaar door een magneet voor zowel Nederlandse als internationale reizigers. Zomer, herfst, winter, lente – ze behouden hun onweerstaanbare aantrekkingskracht!

BESCHUT, BESCHERMT, BEWAART *uw land*

In mei van dit jaar besteedde het tv-programma Stand van Nederland uitgebreid aandacht aan de zorgen op Ameland over het massatoerisme. Er werd flink gemopperd, onder meer over de auto's die de bezoekers in steeds grotere aantallen meenemen. En ook de zomerse drukte in de dorpskernen leidt tot ergernis. Na een periode waarin alles draaide om groei, is het nu tijd voor bezinning. Anders dreigt de kwetsbare balans tussen de natuur en de mens verstoord te raken en verliest het eiland zijn unieke karakter.



Het afgelopen seizoen is er door het slechte weer een kleine daling in het toerisme geweest. Die daling was merkbaar op alle eilanden in de Waddenzee. Is dat eenmalig of is er sprake van een trendbreuk? Ik ben ervan overtuigd dat de eilanden in de toekomst alleen maar populairder worden nu veel traditionele vakantiebestemmingen zoals Frankrijk, Spanje en Italië kampen met

zomerse temperaturen die zó hoog zijn dat vakantiegangers er niet meer naar toe willen. Uit de cijfers blijkt dat toeristen in Europa steeds vaker kiezen voor bestemmingen in het noorden in plaats van het zuiden. Dat betekent dat de zorgen op het eiland niet opeens zijn verdwenen, integendeel! "O Ameland, let op uw zaak, de tijd en het uur is daar!" zo luidt een variant op

een 17e eeuws advies dat nog steeds van kracht is. "Beschut, beschermt, bewaart uw land!"

Charles Huijskens is de perswoordvoerder van WPD. Hiervoor was hij journalist bij De Telegraaf en het NOS Journaal.

Testvaart

Ridder & de Vries Transport



VAN VRACHTWAGEN- CHAUFFEUR TOT TIJDELIJKE kapitein

Een keer een dagdeel meelopen met iemand van WPD. Van de stuurhut tot de machinekamer. Een unieke mogelijkheid om kennis te maken met de veerdienst en sneldienst en het werk achter de schermen. In deze rubriek neemt telkens een eilander of vaste reiziger een kijkje bij WPD om ons bedrijf beter te leren kennen. In deze editie Marcel de Graaf, een ervaren chauffeur van Ridder & de Vries Transport.

Marcel de Graaf is vanuit zijn baan als chauffeur een zeer frequente passagier op de veerdienst Lauwersoog – Schiermonnikoog. Zijn werkgever Ridder & de Vries Transport houdt zich bezig met transport, opslag en distributie van, naar en op Ameland en Schiermonnikoog. Dagelijks rijden de auto's van Ridder & de Vries op en af de veerboten. Zo'n twee en een half jaar geleden ruilde Marcel zijn vorige baan als chauffeur in de drankindustrie in voor de uitdaging bij het transportbedrijf.

Marcel: "Mijn dag begint om 7:00 uur op Lauwersoog, waar ik de vracht ophaal voordat ik naar het depot in Leeuwarden ga. Van daaruit lever ik vracht aan de depots in Holwert en Lauwersoog. Vandaag zit mijn vrachtwagen helemaal volgeladen, klaar voor de half één boot naar Schiermonnikoog". Ridder & de Vries verzorgt een breed scala aan transport, variërend van bouwmaterialen en gekoeld vervoer, tot containers voor supermarkten en pakketjes voor de eilanden.

Marcel heeft vandaag het 'privilege' om deel te nemen aan het leven op de brug. Kapitein Stefan Teuben verwelkomt hem hartelijk aan boord en laat hem in de stuurhut zelfs achter het roer plaatsnemen. Het eerste deel van de tocht over de Waddenzee is wijd open en biedt Marcel de kans om de stuurkunsten uit te proberen. Zijn doel is om het geplande traject op de kaart te volgen, terwijl hij tussen de rode en groene boeien navigeert. Kapitein Stefan Teuben glimlacht en merkt op: "Nu heeft hij eindelijk een bestuurlijke functie."

Hoewel het besturen van een veerboot niet eenvoudig is, lijkt het Marcel goed af te gaan, al beweert hij zelf dat het zweet hem op de rug staat. Naarmate we het smalste gedeelte van de route naderen, neemt kapitein Teuben tijdelijk het roer over. Hij legt uit dat je hier bij sterke windkracht soms wel 45 graden moet opsturen. "Navigeren door dit smalle stuk is dan wel een uitdaging."

Gelukkig is het vandaag rustig weer en kapitein Teuben wijst op de kaart aan dat ze eigenlijk door een zandbank varen.



"Ik hoop dat we in de toekomst naast de zandbank kunnen varen als dit een beetje uitgebaggerd is."

Leermeester Teuben geeft Marcel een waardering van acht voor zijn stuurmanskunsten, iets waar Marcel tevreden mee is, zeker voor een eerste keer.

Soms wacht de veerboot weleens op een vrachtwagen als die één of twee minuten te laat is. Stefan Teuben: "Dat doen we ook wel een voor een bus als die vertraging heeft onderweg." Marcel

waardeert de samenwerking tussen de veerdienst en zijn transportbedrijf.

Hoewel Marcel deze ervaring bijzonder leuk vond, laat hij zich voorlopig nog niet omscholen tot kapitein. "Ik heb bewondering hoe het team, zelfs bij ruw weer, de veerboot veilig aan de steiger weet te krijgen. Vanuit mijn hoge cabine zie ik soms wel hoe het water onder het schip wordt weggezogen, terwijl ze door de geul varen."

Marcel de Graaf, een chauffeur met een avontuurlijke geest, heeft vandaag een glimp opgevangen van het leven op zee, terwijl hij trouw blijft aan zijn rol als vrachtwagenchauffeur bij Ridder & de Vries.

Scan met de telefoon de QR-code om het verhaal van de 'Testvaart' van Ridder & de Vries terug te zien.



DE TOEKOMST VAN DE EILANDER

BEREIKBAARHEID:

Natuurlijk, Bereikbaar!

NATUURLIJK
BEREIKBAAR!

Op de kerstkaart van Wagenborg Passagiersdiensten (WPD) prijkt dit jaar de inspirerende slogan "Vanaf 1905 blijvend verbonden". Als we naar de bereikbaarheid van Ameland en Schiermonnikoog kijken, beseffen we dat dit inderdaad een lange traditie is. Toch staat de toegang tot deze prachtige eilanden momenteel op het spel, bedreigd door sedimentatie in de oostelijke Waddenzee.



WPD heeft de urgentie van deze situatie ingezien. In samenwerking met adviesorganen, eilandondernemers, bewoners, eilandbezoekers en medewerkers heeft de rederij eind 2022 het initiatief genomen om een nieuw vervoersconcept te ontwikkelen met de veelzeggende titel "Natuurlijk, Bereikbaar!". Het is nu al duidelijk dat de huidige vlootsamenstelling niet zal voldoen aan de duurzaamheidseisen die de overheid als concessieverlener zal stellen. Bovendien is de verwachting dat de nieuwe schepen kleiner zullen zijn, wat een unieke verandering is in de lange geschiedenis van WPD, waar altijd grotere schepen werden ingezet.

Grote maatschappelijke impact

De uitdaging is hoe om te gaan met kleiner wordende schepen in een steeds moeilijker bevaarbaar gebied, ook gelet op de vervoersvraag en alle maatschappelijke belangen. Om inzicht te krijgen in dit ambitieuze project, spraken we met Rogier

Havelaar, de Manager Innovatie die speciaal voor deze missie is aangetrokken. "Het is mijn taak om te komen tot een breedgedragen vervoersconcept," legt Rogier uit. "Dit is een traject met grote maatschappelijke impact, dat zorgvuldig en in gezamenlijkheid moet gebeuren."

Succesvolle Themaweek

Het interactieve traject begon in maart 2023 met een succesvolle Themaweek, waarbij belanghebbenden uit verschillende sectoren hun ideeën en wensen voor een goede bereikbaarheid deelden. Rogier: "De resultaten waren overweldigend, met honderden deelnemers aan deze cruciale discussies. De week eindigde met een Open Deuren Dag en "Praat-mee" sessies voor de eilanders zelf. Op Schiermonnikoog hebben we aansluitend nog een aparte "Praat-mee" sessie gehouden. De input leidde tot drie soorten antwoorden: ideeën voor korte termijn verbeteringen, gebruikerswensen voor de toekomst en inzichten voor het toekomstige

vervoersconcept. We wachten nu op de nota van uitgangspunten voor de volgende concessie van de overheid, die de verwachtingen voor duurzaamheid en haalbaarheid zullen bepalen. Dat is belangrijk, want stel dat wij een elektrische boot in het water willen leggen, maar er geen stroomvoorziening in de havens kan komen, dan zijn we verder van huis."

Terugkoppeling

Hoewel het oorspronkelijke plan was om alle wensen en scenario's snel terug te koppelen aan de gemeenschap, heeft de urgentie van de korte termijn bereikbaarheid de koers gewijzigd. Rogier: "De maatregelen als gevolg van de onvoldoende veilig bevaarbare vaargeul hebben veel reacties teweeggebracht, waardoor wij het niet het juiste moment vonden om met de gemeenschap te praten over de lange termijn bereikbaarheid. We hebben het project anders ingericht en de focus eerst gelegd op uitvoerige analyses van de vervoersdata. Een heel interessant

traject, waarmee een goed beeld ontstaat van wat de levensader eigenlijk betekent. Ondertussen wisten we ook dat het Ministerie van IenW bijna klaar was met het onderzoek naar duurzaamheid en dat er besluitvorming over Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland (VBA) 2030 en de concept uitgangspunten voor de volgende concessie aan zaten te komen. Met al die ontwikkelingen in het achterhoofd hebben wij het traject iets anders ingestoken. Eerst goed begrijpen, dan handelen, luidt mijn devies."

Verwacht wordt dat eind eerste kwartaal 2024, op basis van gebruikerswensen, overheidsbeleid en vervoersdata, drie scheepsconcepten worden gepresenteerd voor feedback van alle betrokkenen. Dit benadrukt de transparante aanpak van het project, waarbij de behoeften van de gemeenschap vooropstaan.

VBA 2030

Kijkend naar het traject VBA 2030 merkt Rogier het op: "Als rederij willen wij graag heen en weer varen in een stabiele en voorspelbare vaargeul. Op zich maakt het ons niet uit of wij van Holwert naar Nes of van Ferwert naar Nes varen. Richting VBA 2030 wil ik zeggen, geef duidelijkheid wat het gaat worden, en als er een keuze

wordt gemaakt, zorg dan ook dat die het is. Wij zien graag de betrouwbaarheid van de vaargeul toenemen, maar daar hebben wij geen invloed op, het is niet onze geul. Dit seizoen hebben we gezien wat er kan gebeuren als de vaargeul niet op orde is. De vervelende maatregelen van dit jaar willen we in de toekomst graag voorkomen. Waarschijnlijk worden er eind 2025 knopen doorgemaakt rondom VBA 2030. De Waddenzee wacht echter niet met ondieper worden. Ondanks dat veel afhankelijkheden buiten onze invloedssfeer liggen, zijn wij volop aan het voorbereiden."

De brede betrokkenheid van dit project wordt onderstreept door waardevolle input van een interne (red: zie elders in dit magazine) en externe adviesgroep. "Het is jammer dat de Amelandse leden van

de externe adviesgroep hun deelname hebben beëindigd, een adviesgroep zonder Amelanders is geen adviesgroep. Als we in het eerste kwartaal 2024 verder gaan, is dat wat mij betreft met een volledige ploeg," aldus Rogier.

Met "Natuurlijk, Bereikbaar!" wil de rederij ervoor zorgen dat Ameland en Schiermonnikoog altijd voor iedereen binnen handbereik blijven op een duurzame en innovatieve manier. Om betrokken te blijven bij dit innovatieve traject, is er een eigen website (www.natuurlijkbereikbaar.nl), waar verslagen en nieuwsberichten te vinden zijn.

Geïnteresseerden kunnen zich aanmelden voor een nieuwsbrief om op de hoogte te blijven van de laatste ontwikkelingen.



WAGENBORG PASSAGIERSDIENSTEN PRESENTEERT *Vervoerplan 2024* VOOR AMELAND EN SCHIERMONNIKOOG

Wagenborg Passagiersdiensten (WPD) heeft onlangs haar Vervoerplan 2024 onthuld, dat de veerdiensten Ameland - Holwert en Lauwersoog - Schiermonnikoog omvat. Het plan, dat in oktober 2023 officieel is goedgekeurd door Staatssecretaris Heijnen van het ministerie van I&W, belooft een aantal veranderingen en verbeteringen voor de passagiers in het komende jaar.



Een opvallende wijziging in het Vervoerplan 2024 is het behoud van de in eerste instantie tijdelijke 5-kwartierdienst tussen Ameland en Holwert. Deze 5-kwartierdienst blijft in 2024 van kracht. Dit geldt voor zowel de veerdienst als de sneldienst, wat betekent dat voor Ameland één schip zes keer per dag vaart vanaf zowel het eiland als het vasteland. Het tweede schip zal tot vier keer per dag worden

ingezet tot een laagwaterstand van -1,30 meter onder NAP. Deze aangepaste dienstregeling is het resultaat van voortdurende gezamenlijke inspanningen om de dienstverlening met de huidige stand van de vaargeul te optimaliseren en te verbeteren.

Veiligheid blijft prioriteit

In het Vervoerplan 2024 benadrukt WPD het belang van veiligheid tijdens de overtochten. Het dichtslibben van de vaargeul blijft een uitdaging, waardoor de breedte en diepte te beperkt zijn om onder alle omstandigheden een veilige overtocht mogelijk te maken. Dit blijkt ook uit het onlangs verschenen rapport van het MARIN. De zorgen over de veiligheid blijven, ondanks de maatregelen die al zijn genomen.

Positieve reacties en continuïteit

Het Vervoerplan 2024 benadrukt ook de positieve reacties van passagiers op de huidige dienstverlening, zoals blijkt uit

meerdere Klanttevredenheidsonderzoeken. Mede hierdoor zijn de veranderingen voor 2024 beperkt. Het streven van WPD is wel om op termijn de dienstregeling weer op hetzelfde niveau te brengen als begin 2023, afhankelijk van externe factoren zoals de vaargeul.

Duurzaamheid en nieuw vervoersconcept

WPD zet zich in voor duurzaamheid en werkt aan de ontwikkeling van een nieuw toekomstig vervoersconcept voor de Waddeneren Oost. Dit concept wordt naar verwachting in 2024 afgerond en zal gebaseerd zijn op input van gebruikers. Het is interessant op te merken dat dit concept voor het eerst in meer dan honderd jaar geen grotere schepen inhoudt, maar eerder aandacht besteedt aan andere aspecten, zoals bereikbaarheid en vlootsamenstelling.

Reserveringen voor 2024

Tot slot, om reizigers een nog betere service te bieden, wordt per 1 januari 2024 reserveren voor personen, fietsen en motoren geïntroduceerd voor de veerdienst. Elders in dit magazine leest u daar meer over.

Kortom, het Vervoerplan 2024 van WPD belooft een jaar met enkele veranderingen en blijvende toewijding aan de veiligheid en tevredenheid van de passagiers. Reizigers kunnen uitkijken naar een naadloze en verbeterde ervaring op de veerdiensten tussen Ameland en Schiermonnikoog in het komende jaar.

Scan hier de QR-code om het gehele Vervoerplan 2024 te lezen.



NIEUW IN 2024: RESERVEREN VEERDIENST ZORGT VOOR EEN VLOTTE EN *zorgelose* REIS NAAR AMELAND EN SCHIERMONNIKOOG

Vanaf 1 januari 2024 biedt WPD reizigers van de veerdienst de mogelijkheid om reserveringen te maken. Deze verandering belooft een verbeterde reiservaring voor passagiers, omdat hen de zekerheid kan worden geboden van een gegarandeerde afvaart en een gegarandeerde plek aan boord. Reserveren betekent dat er op de gekozen tijd zonder zorgen aan boord kan worden gestapt, wetende dat er een plek veilig is gesteld.

Onze sneldienst heeft al ervaring met het reserveren voor personen, en het heeft zich bewezen als een geweldige manier om meer zekerheid en vrijheid te bieden aan reizigers. Voor ons als rederij betekent dit ook dat we onze schepen efficiënter kunnen inzetten, waardoor we de dienstregeling nog beter kunnen plannen. Deze verandering zal ongetwijfeld een positieve invloed hebben op de bereikbaarheid van de eilanden.

Eilanders

Goed nieuws voor eilandbewoners: voetgangers vanaf het eiland hoeven geen reservering te maken. Er worden voor eilanders altijd voldoende plaatsen vrijgehouden aan boord van de veerdienst van en naar het vasteland.

Op tijd varen

Ook in 2024 blijven we onze 5-kwartierdienst tussen Ameland en Holwert handhaven, met gebruikmaking van een tweede schip tot een laagwaterstand van -1,30 meter onder NAP. Dit betekent dat we reizigers beter moeten spreiden over de beschikbare capaciteit, vooral als er 's avonds minder afvaarten zijn dan 's ochtends. Reserveringen voor personen zullen ons helpen ervoor te zorgen dat we alle reizigers kunnen vervoeren, zelfs bij



hoog water in de ochtend en laag water aan het eind van de dag. Het reserveren geldt voor personen, fietsen, brommers, scooters en motoren en zowel voor de heen- als terugreis. Met reserveren voorkomen we dat er op zonnige dagen te veel fietsen worden aangeboden in verhouding tot de beschikbare dekruimte.

Betere bereikbaarheid

Bij WPD blijft veiligheid onze topprioriteit, en de maatregelen die we eerder hebben

genomen, worden in 2024 voortgezet. We willen de eilanden voor iedereen toegankelijk houden op een veilige en efficiënte manier.

De introductie van reserveringen zal zeker bijdragen aan een betere bereikbaarheid. Met de vaargeulproblematiek in gedachten, zullen veel van onze klanten blij zijn met de mogelijkheid om te reserveren.

RESERVEREN VOOR DE VEERDIENST: WAT VERANDERT ER VOOR reizigers?

In 2024 introduceert WPD een nieuw reserveringssysteem voor de veerdienst, en dit brengt enkele veranderingen met zich mee voor reizigers. Hier is een overzicht van wat dit betekent voor verschillende groepen passagiers:



Eilanders:

- ✓ Eilanders hebben als voetganger geen reservering nodig voor de veerdienst.
- ✓ Als voetganger kunnen zij spontaan reizen, zolang er een geldig tegoed is op de Wagenborgpas.
- ✓ Er kunnen nog steeds losse veerdiensttickets worden gekocht bij de ticketautomaat in Holwerd en Lauwersoog
- ✓ Sneldiensttickets zijn beschikbaar via "MijnWagenborg", met een gereduceerd tarief.
- ✓ Fiets-, brommer-, scooter en motorreserveringen volgens dezelfde regels als autoreserveringen.

WPD-pashouders (niet eilanders) met een geldig tegoed:

- ✓ Voor de veerdienst verandert er niets, er kan op elke gewenste afvaart worden meegereisd.
- ✓ Sneldiensttickets kunnen worden gekocht via "Mijn Wagenborg" in combinatie met een geldig veerdienstticket.

Niet-eilanders zonder Wagenborgpas:

- ✓ Toegang veerdienst met een reservering op een specifieke datum en tijd.
- ✓ Geen losse ticketverkoop aan de kassa, uitsluitend online of via ticketzuilen.
- ✓ Er wordt standaard een retourticket geboekt, reserveren geldt voor de heen- en terugreis.
- ✓ Veer- en sneldienstcombinaties zijn mogelijk.
- ✓ Nog slechts één ticket is nodig, geen combinatie- of toeslagtickets meer.
- ✓ Reserveringen kunnen online eenvoudig worden gewijzigd of geannuleerd tot 1 uur voor vertrek.

Reserveren voor fietsen en motoren:

- ✓ Om de beschikbare dekruimte optimaal te benutten, geldt reserveren voor fietsen, brommers, scooters en motoren voor iedereen, inclusief pashouders en eilanders.
- ✓ Reserveringen kunnen online eenvoudig worden gewijzigd of geannuleerd tot 1 uur voor vertrek.

Het nieuwe reserveringssysteem zorgt voor een geoptimaliseerde en efficiënte reiservaring voor alle reizigers, met meer flexibiliteit en zekerheid voor niet-eilanders en tegelijkertijd behoud van gemak voor eilanders en Wagenborgpashouders.

VERBINDING MET DE WAL ÉN MET ELKAAR

Er is moeilijk een positiever begrip te bedenken dan verbinding. Toch lijkt verbinding een marketingterm geworden, een politieke doodoener in een tijd waarin polarisatie en segregatie toenemen. Maar wat is verbinding precies? Waarmee voelen we ons verbonden en waardoor lijken we dat als samenleving kwijt te raken?

Woorden stellen ons in staat de wereld te begrijpen, maar ze kunnen ons ook in verwarring brengen, vooral als ze te pas en te onpas worden gebruikt. Sommige begrippen zijn uitgehold door marketeers, politici en bestuurders en vaak lang en veel gebruikt, waardoor ze hun oorspronkelijke waarde en inhoud hebben verloren.

Een voorbeeld hiervan is Facebook. Dat beweert dat een wereld waarin iedereen verbonden is, een betere wereld is. Alleen dat doel ontspoot bij gebrek aan tegenkrachten. Social media is verworden tot de kwispedoor van nu en een marketing concept waarmee verbinding juist uit het doel wordt gerukt.

Als mensen zijn we van nature sociale wezens en we hebben een fundamentele behoefte om ergens bij te horen. Onderzoek toont aan dat wanneer we ons meer verbonden voelen, ons leven als betekenisvoller wordt ervaren. Maar waarmee moeten we precies verbonden zijn en blijven?

Dagelijks worden tegenstellingen tot in het absurde uitvergroot. Deze polarisatie maakt een zinvol publiek debat haast onmogelijk. Een eiland kan helpen om deze tegenstellingen te overbruggen, omdat de verbinding met de rest van de wereld niet permanent is, wat meer rust en ruimte kan bieden. Maar tegelijkertijd beperkt een eiland ook de reflectie, verbinding is dus niet vanzelfsprekend; het vraagt iets onszelf.

Hoe kunnen we dan weer de verbinding met elkaar terugvinden? In het boek 'De lessen van Ubuntu' deelt Mungi Ngomane, kleindochter van Desmond Tutu, de wijsheid van Ubuntu. In deze Zuid-Afrikaanse levensfilosofie staat verbinding centraal. De vijf wijze Ubuntu-lessen helpen om te leven in verbinding met anderen:

1. Zie jezelf in anderen;
2. Wees waardig en heb respect voor jezelf én anderen;
3. Erken de kracht van vergeving;
4. Erken de realiteit, hoe pijnlijk die ook kan zijn;
5. Kleine dingen maken een groot verschil.

Één van de basisprincipes van de Ubuntu-filosofie is dus respect, respect voor jezelf en voor anderen, ongeacht wie je bent of welke rol je in de samenleving speelt. Eigenlijk begint verbinding bij het respect voor jezelf.



COMPENSEER DE CO₂-UITSTOOT VAN UW OVERTOCHT!

Wagenborg investeert in varen duurzamer maken. Maar zolang de schepen nog varen op fossiele brandstoffen gaat reizen gepaard met de uitstoot van CO₂. U kunt wel iets terugdoen. Reist u met de boot? Bij het boeken van uw overtocht kunt u uw CO₂-uitstoot compenseren.

Met een vrijwillige toeslag van € 0,50 draagt u bij aan een duurzamer milieu. Bij het online bestellen van uw ticket kunt u eenvoudig aanvinken of u uw footprint wilt compenseren. Het bedrag van de compensatie wordt dan automatisch bij het totaalbedrag van uw boeking opgeteld.

Sinds de oprichting in 2019 van het CO₂-compensatiefonds zijn verschillende inspirerende duurzame projecten financieel ondersteund. Enkele voorbeelden: op Schiermonnikoog zijn fruitbomen geplant en openbare watertappunten gerealiseerd,

zodat er minder plastic flesjes naar het eiland vervoerd hoeven te worden. Op Ameland heeft het MadNes Festival het bewaren van op het strand achtergelaten sigaretten de moeite waard gemaakt door ze te verwerken in surfboards.

De gemeenten Ameland, Schiermonnikoog en de dorpsbelangen van beide eilanden maken deel uit van het bestuur van de stichting CO₂-compensatiefonds. Er is geen winstoogmerk, uw bijdragen komen 100% ten gunste aan lokale duurzaamheidsprojecten op de eilanden. Hierbij staat Wagenborg Passagiersdiensten garant voor jaarlijks minimaal €30.000 inleg.

Eilanders kunnen projecten indienen die voor financiering uit het fonds in aanmerking komen.

Kijk voor meer informatie over het CO₂-compensatiefonds op www.wpd.nl.



VEILIGE VAARVERBINDING ONDER DE *loep*



Dit voorjaar stond de vaargeul naar Ameland centraal in het nieuws vanwege de verslechterende toestand, wat leidde tot zorgen over de bereikbaarheid en veiligheid. De bevindingen van onderzoeksinstituut MARIN over de beperkte breedte en diepte van de vaargeul als gevolg van slibvorming, dwongen Wagenborg uit veiligheidsoverwegingen om de dienstregeling aan te passen. Gelukkig heeft vervolgonderzoek bij MARIN en de samenwerking tussen Rijkswaterstaat, MARIN en WPD ondertussen geleid tot positieve veranderingen en verbeteringen voor de bereikbaarheid van Ameland. We gaan in gesprek met ir. Dick ten Hove, Senior Project Manager Maritime Operations bij MARIN, om meer te weten te komen over hun onderzoek en de bevindingen rondom deze belangrijke vaarroute.

Kun je het Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN) introduceren?

MARIN is een vooraanstaand en wereldwijd opererend onafhankelijk onderzoeksinstituut met hoofdkantoor in Wageningen. We zijn operationeel sinds 1933, hebben meer dan 400 experts en genereren een omzet van ongeveer €45 miljoen. Onze missie is om maritieme constructies en operaties schoner, slimmer en veiliger te maken en bij te dragen aan duurzaam gebruik van de zee. Wat ons onderscheidt, is dat we ons niet beperken tot de zee; we onderzoeken alle waterwegen die geschikt zijn voor vaartuigen, waaronder binnenwateren. In 2022 waren we actief in 39 landen, ongeveer 50% van onze omzet kwam uit projecten buiten Europa.

Is MARIN een onafhankelijk instituut?

Ja, MARIN is een onafhankelijke stichting zonder winstoogmerk. We zijn financieel zelfvoorzienend en niet afhankelijk van de overheid. Dit betekent dat iedereen ons kan benaderen voor onderzoek. Ons werk gebeurt vaak op vertrouwelijke basis, wat ons zeer bekend heeft gemaakt in de maritieme sector. In vergelijking met andere onderzoeksinstituten, die vaak verbonden zijn aan universiteiten of overheidsinstellingen, zijn wij wat dat betreft uniek.

Je bent al meer dan 15 jaar betrokken bij onderzoek naar de Ameland vaargeul. Kun je jezelf introduceren?

Als wetenschapper bij MARIN ligt mijn expertise vooral op het gebied van scheepvaartoperaties. Ik richt me op het ontwikkelen van richtlijnen en regelgeving voor vaarwegen. Dit omvat zowel de binnenvaart als internationale normen. Ik doe dit werk al bijna 40 jaar en mijn betrokkenheid bij Wagenborg begon in 2008 toen we voor het eerst soortgelijk onderzoek deden. Dit voorjaar hebben we dat onderzoek herhaald, nu 15 jaar later.

Kun je iets meer vertellen over dat MARIN onderzoek?

Op verzoek van Wagenborg vond er een actualisatie plaats van ons onderzoek uit 2008. Aanleiding was dat kapiteins van veerdienst begonnen te melden dat de risico's onaanvaardbaar hoog werden. Terwijl ons onderzoek aan de gang was,

liep de sneldienst van Wagenborg in volle snelheid vast op een zandbank. De resultaten van ons onderzoek, gecombineerd met deze aanvaring, waren voor de rederij aanleiding om de dienstregeling dit voorjaar aan te passen naar eenrichtingsverkeer in de geul.

In augustus verscheen het Rapport Dimensionering Vaargeul Holwert – Nes, een vervolgonderzoek op jullie eerdere rapport. Wat hield dit in?

Ons eerdere advies was op basis van algemeen beschikbare gegevens zoals stroom, tij en wind. Deze zomer kwam het verzoek om meer gedetailleerde informatie, waaronder exactere stroomberekeningen, nauwkeurigere gegevens over de geulligging en

variabelen die van invloed zijn op de vaarroute. Dit verzoek kwam van zowel Wagenborg als Rijkswaterstaat, die beide een sterke interesse hadden in een gedegen onderbouwing. Aangezien de dienstregeling in het geding was, werd deze kwestie naar een hoger beleidsniveau getild, met de betrokkenheid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dit alles resulteerde uiteindelijk in een vervolgrapport dat op 18 augustus verscheen.

Wat waren de uitkomsten van dit vervolgonderzoek?

Het vervolgonderzoek is gebaseerd op een grondige analyse van drie specifieke scenario's. Allereerst hebben we gekeken naar enkelstrooks gebruik, waarbij slechts één schip zich in de vaargeul bevindt



peilgegevens, en om rekening te houden met specifieke delen van de geul, zoals bochten. Een verfijnde benadering die meer differentiatie mogelijk maakt en een diepgaander inzicht geeft in de

en ontmoetingen worden vermeden. Daarna hebben we een tweestrooks geul onderzocht, waarin beide schepen elkaar ruimte geven om op snelheid voorbij te varen, hoewel de haalbaarheid hiervan



praktisch onmogelijk is. Het derde scenario betrof voorzichtig passeren, waarbij één schip de rand van de geul opzoekt om het andere schip veilig te laten passeren, vooral in de smallere delen.

Onze aanbeveling aan Rijkswaterstaat omvatte het markeren van specifieke delen van de vaargeul waar voorzichtig passeren mogelijk was. Dit zou kapiteins helpen deze zones duidelijk te identificeren. En om deze zones regelmatig bij te werken op basis van peilingen.

In praktische termen betekende dit, dat voor enkelstrooks gebruik, de geul idealiter een breedte van ongeveer 50 tot 60 meter moet hebben. Voor een volledig tweestrookse geul zou de benodigde breedte toenemen tot 100 - 110 meter. Bij voorzichtig passeren is een breedte van 70 tot 80 meter voldoende, dergelijke zones zijn aanwezig in de geul. Onze aanbevelingen gelden voornamelijk bij hoogwaterstanden, maar er zijn ook enkele geschikte passeergebieden bij laagwaterstanden. Bij zeer lage waterstanden, ongeveer 1,20 meter onder NAP, zou er niet gevaren moeten worden. Vanaf 1,20 meter onder NAP en hoger zijn er meerdere zones waar schepen elkaar

kunnen ontmoeten en voorzichtig kunnen passeren.

Is de vaargeul veranderd sinds 2008?

De schepen zijn hetzelfde, maar de geul niet. De ligging is aanzienlijk veranderd, waarbij het eerste deel vanaf Holwert, dat kunstmatig wordt onderhouden, min of meer hetzelfde is gebleven. Echter, in het tussenliggende gebied zien we dat bochten in de loop van de jaren aanzienlijk zijn uitgesleten, waardoor de geul zich dieper in de zandplaten heeft verplaatst. Verderop zien we delen die vroeger recht waren, maar nu kronkelende bochten zijn. Dit bemoeilijkt het navigeren. Een ander opvallend verschil is het meanderende effect, dat heeft bijgedragen aan meer ondiepe gedeelten in de geul. Kortom, de vaargeul zorgt voor meer uitdagingen voor veilig en efficiënt varen.

Ondersteunen de resultaten van jullie onderzoek de 5-kwartier dienstregeling?

De 5-kwartier dienstregeling past bij wat we hebben ontdekt. Er wordt rekening gehouden met de specifieke omstandigheden van de vaargeul en

tegelijktijd wordt de veiligheid en betrouwbaarheid gewaarborgd. Sommige delen van de vaargeul beperken de snelheid, wat betekent dat de reistijd soms langer dan een uur kan zijn. Het nieuwe vaarschema zorgt voor een betrouwbaardere dienstregeling.

Moet er regelmatig dergelijk onderzoek en peilingen plaatsvinden?

Het frequent peilen en bijhouden van de vaargeul en daarop anticiperen is vanwege de dynamiek essentieel. Ons onderzoek had nu betrekking op de veerdienst, het kan zijn dat we bij een nieuw onderzoek de sneldienst ook nog een keer betrekken. Op dit moment is MARIN trouwens bezig met een vergelijkbaar onderzoek naar de vaargeul Lauwersoog – Schiermonnikoog.

Hoe kijkt MARIN naar de toekomst?

MARIN blijft graag betrokken en streeft naar veilige en betrouwbare vaarroutes in samenwerking met belanghebbenden, zoals Wagenborg en Rijkswaterstaat. We zullen als instituut blijven bijdragen aan de verbetering van de maritieme bereikbaarheid van Ameland.

'McDonalds en speelhoek op toekomstige boot'

Waar moet de veerdienst van de toekomst aan voldoen? Over die vraag bogen kinderen, politici, eilanders en tal van andere gebruikers zich tijdens de ThemawEEK "Natuurlijk, Bereikbaar!" die eerder dit jaar plaatsvond op de pier van Ameland. Een week in het teken van het op een duurzame en toekomstgerichte manier bereikbaar houden van Ameland en Schiermonnikoog. Hoe denken leerlingen uit groep 7 en 8 van OBS 't Ienster, CBS Koningin Wilhelmina, Kardinaal de Jongschool én leerlingen van de Burgemeester Waldaschool over de verbinding van de toekomst?



Hoe ziet de (boot)verbinding naar Ameland er in de toekomst uit? Deze vraag kregen de basisschoolleringen voorgeschoteld. Een hovercraft, hybride boot, tunnel en duurzaam aangedreven boot zijn ideeën die veel voorbijkomen. Ook willen ze graag een snellere boot, want de huidige is 'super langzaam'. Het eten aan boord en mogelijkheden om

spellen te spelen met gezelschap maakt overigens wel weer wat goed.

De boot van de toekomst moet meer vermaak bieden, vinden de leerlingen. In de vorm van een spelletjeskast en speelhoek, maar liefst ook in de vorm van bijvoorbeeld een gamehal, voetbalveld of bioscoop. Eten is ook belangrijk.



"McDonalds!" klinkt al snel, en dat idee is populair. Daarnaast willen de kinderen niet alleen óver zee kunnen uitkijken tijdens de overtocht, maar ook in de zee - via een glazen vloer. Verder zijn betere wifi en meer stopcontacten zeer wenselijk. En natuurlijk: een snellere boot.

Verdeelde meningen
Ze krijgen ook een aantal stellingen voorgelegd. Hieruit blijkt dat de meeste leerlingen vinden dat eilanders altijd met de eigen auto met de veerdienst moeten kunnen reizen. Tegenstanders vinden echter dat iedereen evenveel rechten heeft. De stelling dat toeristen hun auto niet meer mogen meenemen naar Ameland,

vindt vrijwel iedereen een slecht idee. Dat de veerdienst in de toekomst helemaal milieu- en natuurvriendelijk moet zijn, vinden de meesten onnodig. Al zijn er ook leerlingen die vinden dat "we om de natuur moeten denken".

Hoewel eten aan boord populair is, zijn er evenveel voor- als tegenstanders bij

de stelling 'iedereen moet zijn eigen eten meenemen aan boord, aan boord eten is niet nodig'.

Burgemeester Waldaschool
De voortgezet onderwijs-scholieren zijn overwegend tevreden over de huidige verbinding, al is hij wel veel te traag. Voor de verbinding van de toekomst staat ook bij deze groep eten hoog in het vaandel: meer gehaktballen, frikandelbroodjes en goedkoper eten. Een ruimte waar ze rustig kunnen zitten, liefst op zachtere banken dan nu en met voldoende stopcontacten en betere wifi,



zou de overtocht eveneens beter maken. Ook deze groep waardeert een goed uitzicht en pleit voor meer plaatsen bij het raam en een onder water view.

De scholieren kregen dezelfde stellingen voorgelegd als de basisschoolleerlingen. De stelling dat eilanders altijd gebruik moeten kunnen maken van de veerdienst met eigen auto kan ook hier rekenen op vooral voorstanders. Dat toeristen niet met de eigen auto naar Ameland



mogen, daarover zijn de leerlingen het grotendeels oneens.

Tot slot spreekt een 100% duurzame en natuurvriendelijke boot de meerderheid niet aan. "Een batterij is niet goed voor het milieu." Waarop iemand anders zegt: "Als je het hele klimaat om zeep helpt, heb je een groter probleem." De jongeren nemen duidelijk geen blad voor de mond. Dat heeft ervoor gezorgd dat WPD waardevolle informatie heeft opgehaald.



"De mensen van de wal mogen wel op de boot, maar wij mogen eerst."



“Wij willen knappe stuurmannen aan boord.”

“Toeristen mogen de auto mee, maar moeten zich dan wel gedragen.”

“Als je Ameland autoluw wilt hebben, gaat een groot deel van de winst weg.”



“Als er een McDonalds aan boord komt, dan hoef je geen eten mee te nemen.”

“We moeten om de natuur denken.”

“Als je lang op zee bent, is het saai.”



VAREN OP DE GROOTSTE zoetwatermeren TER WERELD



Uitzicht vanaf MS Chi-Cheemaun nabij Tabernary, Ontario

Owen Sound Transportation Company (kortweg OSTC) is Canadese veerdienst die actief is op het grootste zoetwatermeren ter wereld, de Great Lakes. Dat maakt OSTC in alle opzichten een uniek bedrijf. WPDetails sprak met Peter Jorritsma, Director Corporate Services.

Canada is een groot land. Waar vinden we jullie veerdiensten?

Peter Jorritsma – geboren en getogen in Canada, maar inderdaad: Friese voorouders! - antwoordt: “OSTC is Ontario’s grootste ferry operator met veerdiensten voor passagiers, voertuigen en lading in het noorden en zuidwesten van Ontario. OSTC is een overheidsinstantie, een onderneming van de Provincie Ontario. The OSTC is eigenaar van de “MS Chi-Cheemaun” (“Chi-Cheemaun” betekent “Grote Kano”), een seizoensveerdienst voor voertuigen en passagiers van Tobermory naar Manitoulin Island.

Ook bezit OSTC de “MV Niska 1”, een veerboot in de stijl van een landingsvaartuig tussen Moosonee en Moose Factory Island aan de Moose River in Noord-Ontario. OSTC levert ook diensten voor het Ministerie van Transport. Drie schepen (de “MV Pelee Islander”, de “MV Pelee Islander II” en de “MV Jiimaan”) varen de Pelee Island Service gedurende een groot deel van het jaar. In de wintermaanden is de veerdienst uit de vaart vanwege het ijs, maar heeft OSTC een vliegtuig om de passagiers heen en weer te vliegen van en naar Pelee Island.”

Wagenborg bestaat al meer dan 120 jaar, maar Owen Sound Transportation Company kent ook al een lange geschiedenis, toch?

Peter Jorritsma vertelt: “OSTC is in 1921 gestart als privé scheepvaartonderneming. De situatie in Canada in die jaren is niet te vergelijken met die bij jullie in Europa. Ons gebied was toen nog echt de Nieuwe Wereld. Het wegennet was veel kleiner en er was een slechte infrastructuur. Schepen waren in die tijd heel belangrijk. In 1974 werd onze scheepvaartbedrijf gekocht door de provincie Ontario en werden de diensten



uitgevoerd door de Ontario Northland Commission. In hetzelfde jaar werd OSTC overgenomen door de Province of Ontario. In dat jaar kwam ook de "MS Chi-Cheemaun" in de vaart. Dit schip vaart nog steeds. Onze schepen gaan veel langer mee dan oceaan schepen doordat ze in zoetwater varen. In 2019 werd OSTC een agentschap van het Ministerie van Transport van Ontario."

Kun je iets vertellen over het landschap waarin jullie veerdiensten varen?

Het team van OSTC vertelt met veel enthousiasme over de gebieden waarin de veerdiensten actief zijn: "Manitoulin

Island is een eiland in Lake Huron, waarop zich het grootste zoetwatermeer bevindt dat op een eiland ter wereld te vinden is. Je kunt er op twee manieren komen: via een brug aan de noordzijde van het eiland, of via de Coastal Route, Highway 6 vanaf Tobermory met onze veerboot "MS Chi-Cheemaun". Als ik moest kiezen tussen deze twee opties, zou ik het wel weten! De route via de veerboot is spectaculair en de onderbreking van de autoreis vanwege een overtocht wordt door onze passagiers als zeer positief ervaren!"

Peter Jorritsma vervolgt: "Manitoulin Island is een populaire vakantiebestemming, ook voor Canadezen zelf, vooral mensen uit de regio Toronto, die hun vakantie graag 'out in the country' vieren. Maar ook de Europeanen ontdekken het eiland steeds meer. Manitoulin staat bekend om de ongerepte waterrijke natuur. Wikwemikong Unceded Indian Reserve omvat het oostelijke deel van het eiland en behoort tot de grootste First Nations gemeenschappen van Canada. In het noorden van Manitoulin Island vindt je de circa tien meter hoge Bridal Veil Falls (waterval). Misery Bay Provincial Park

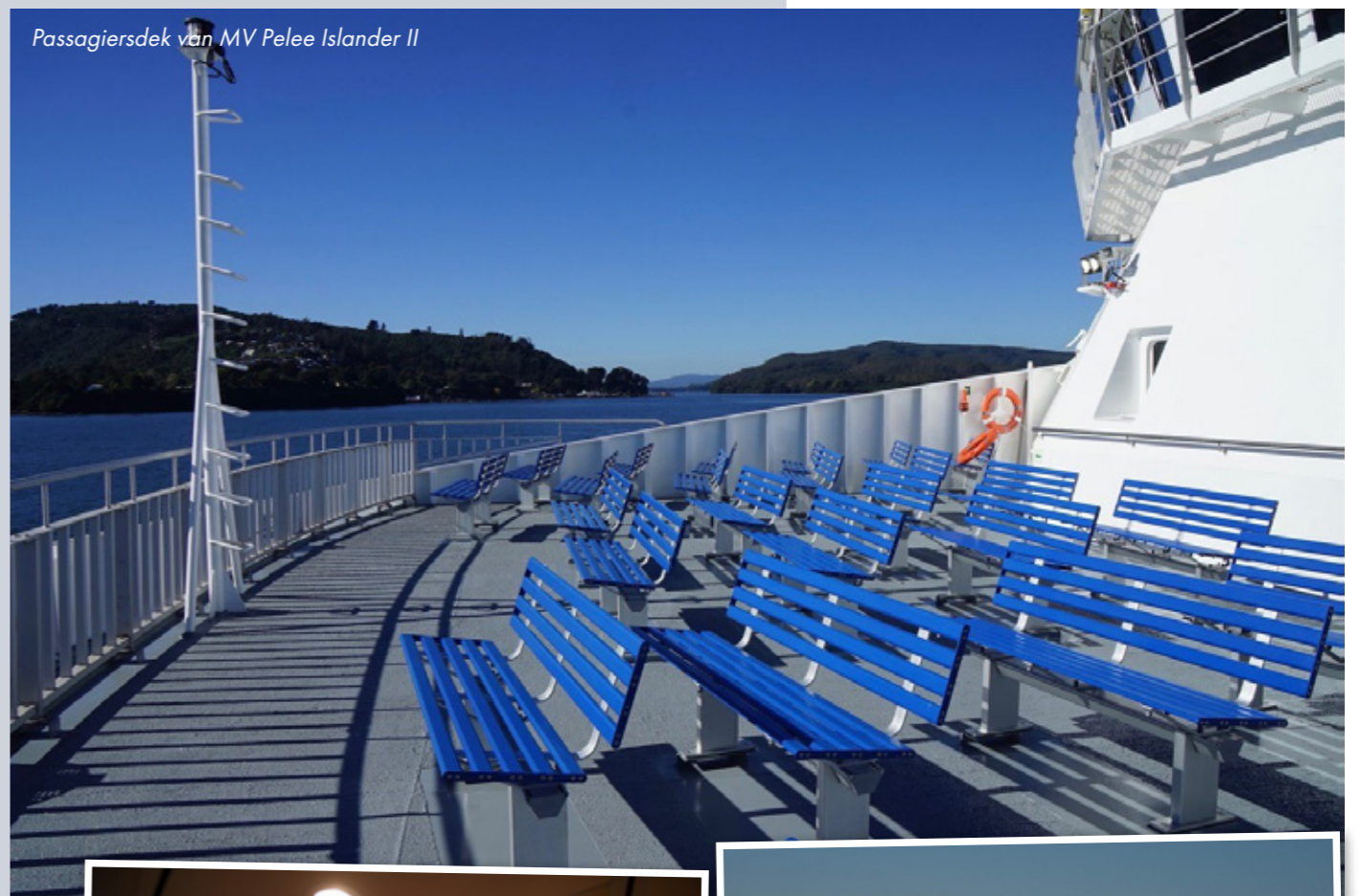
is bekend vanwege de vlakke, blootliggende rotsplaten en de bijzondere flora en fauna. Het is een geliefde nestplaats onder vogels. In 2024 beginnen we vanaf 3 mei weer te varen tot medio oktober. Buiten deze periode neemt het toeristisch verkeer af, en als de meren bevroren zijn, kan er niet gevaren worden."

Peter Jorritsma vertelt verder over Pelee Island:

"Pelee Island ligt in het westelijk deel van Lake Erie. Ten zuiden van het eiland loopt de grens tussen Canada en de Verenigde Staten. Door de zuidelijke ligging en de matigende werking van Lake Erie heeft in de winterperiode een iets milder klimaat dan in het binnenland. De zomertemperaturen zijn vergelijkbaar met die van Zuid-Frankrijk en dus is er veel wijnbouw op het eiland. Toch hoeft je geen wijnliefhebber te zijn om Pelee Island te bezoeken. Het eiland heeft mooie zandstranden en wandelroutes, en wordt bezocht door diverse zeldzame vogelsoorten."

Tot slot het landschap van Moose Factory Island.

"Zwarte sparren vullen de skyline van Moose Factory Island, de vochtige grond



Passagiersdek van MV Pelee Islander II



MS Chi-Cheemaun interieur eetgedeelte



MV Pelee Islander II aan de kade op Pelee Island Ontario



MS Chi-Cheemaun vaart de haven binnen van Tobermory, Ontario, Lake Huron



MV Niska I komt aan op Moose Factory Island, Ontario, vlakbij de monding van Moose river in James Bay (Hudson Bay)

zorgt voor ideale groeiomstandigheden. Bezoekers kunnen genieten van hun pracht, samen met de elanden en andere dieren in het wild."

Wat zijn de overeenkomsten en verschillen tussen OSTC en Wagenborg?

Peter Jorritsma: "Het grote verschil is dat de afstanden tussen de verschillende lijnen die wij onderhouden, enorm zijn: 800 km ten noorden en 400 km ten westen van ons hoofdkantoor. Maar wat betreft het aantal schepen en medewerkers verschillen wij niet zo heel veel. Bij ons werken 170 medewerkers, waarvan 13 stafmedewerkers. Verder hebben beide ondernemingen ene lange en rijke historie, en er is nóg een overeenkomst: wij werken met hetzelfde reserveringssysteem als jullie."

"Goed slapen, eten en ontspannen"



In 2020 werd Bart Pastoor eigenaar van Hotel Brasserie Brakzand. Het etablissement werd in korte tijd omgeturnd in een gezellige eigentijdse brasserie waar het de hele dag goed toeven is. Het ondernemen smaakte Bart naar meer. Dit voorjaar is hij in samenwerking met Wadloopcentrum Pieterburen begonnen met het aanbieden van catering aan boord van de m.s. Silverwind en sinds deze zomer is hij ook de trotse eigenaar van Beachclub Noderstraun aan het einde van de Badweg. Bart is met recht een energieke en bevlogen ondernemer: "Ik wil graag uitgroeien tot een begrip op het eiland."

Naam: Bart Pastoor
Leeftijd: 45
Woonplaats: Schiermonnikoog
Mooiste van het eiland: "De mooie balans tussen de prachtige natuur en de diversiteit aan mensen die het eiland bezoeken"

Hoe ben jij in de horeca en op Schiermonnikoog terecht gekomen?

"Ik ben geboren en getogen op het Groninger platteland. Na mijn opleiding aan de Middelbare Hotelschool kwam ik in 1999 op Schiermonnikoog om te gaan werken in de bediening bij Hotel Graaf Bernstorff. Na 2,5 jaar wilde ik mijn vleugels uitslaan en vertrok naar Den Haag. Daar heb ik een leerzame tijd gehad. Een vervolgopleiding bracht me naar het American Hotel in Amsterdam. Na ervaring te hebben opgedaan bij verschillende bedrijven kwam ik Etty v.d. Veer weer tegen, die ik had leren kennen bij Bernstorff. Zij ging werken bij Westcord Hotel Noordsee op Ameland en vroeg of ik meeding. In 2011 ben ik haar gevolgd naar Ameland en in 2014 terug naar Schiermonnikoog, waar zij het oude en vertrouwde Brakzand overnam en omdoopte in Om de Noord. Ik werd bedrijfsleider."

Hoe was je start als zelfstandig ondernemer en wat bewoog je om deze stap te zetten?

"Op 14 februari 2020, de dag van de liefde, nam ik de zaak over. Ik had de oude naam Brakzand nog niet op de gevel of alle horeca moest dicht vanwege het coronavirus. Dat was een spannende

tijd, maar ik heb het overleefd. We zijn direct begonnen met het bezorgen van maaltijden, daar is door de eilanders en eilandergasten veel gebruik van gemaakt. Ik ben iedereen daar ook nog zeer dankbaar voor. Ik heb altijd al de ambitie gehad om een eigen zaak te beginnen. Dit was voor mij een fantastische kans om er een eigen draai aan te geven en nieuwe herinneringen te maken."

Wat maakt de Brakzand bijzonder?

"Allereerst de ligging midden in het dorp aan de kruising van de Langestreek en de Badweg. Er komen hier jaarlijks vele mensen langs voor een kopje koffie, een lunch of diner, of om te overnachten in één van de zes hotelkamers. De naam Brakzand is beroemd geworden door wijlen uitbater Jan Berend Bazuin. Ik wil er weer een oud en vertrouwd adres van maken, net als vroeger een begrip op het eiland. Gasten moeten zich altijd welkom en thuis voelen."

Wat vind je het leukste aan je werk?

"Gasten komen voor ontspanning, lekker eten en goed slapen. Ik ben gastheer, maar help ook volop mee in de bediening. Dat vind ik geweldig,

want als echt mensenmens maak ik graag een praatje. Daarom zit ik ook in de politiek. Als fractievoorzitter en raadslid van Samen voor Schiermonnikoog kan ik een stem zijn voor bewoners van het eiland. Zo kan ik iets voor het eiland betekenen, dat geeft mij energie. Zo'n zelfde gevoel heb ik als gasten tevreden de deur uit gaan, het leuk hebben gehad en weer terugkomen. Dat vind ik geweldig en maakt mij blij."

Wat is je geheim om in korte tijd drie ondernemingen draaiende te houden?

"Enthousiasme en een goed team! Voordat ik overging tot de aankoop van Restaurant Noderstraun heb ik eerst mijn medewerkers geraadpleegd. Ze reageerden allemaal heel positief en zo kon ik met een gerust hart aan mijn avontuur beginnen. Met elkaar hebben we er in korte tijd een moderne en elegante Beachclub van gemaakt. Als huismeester verzorg ik ook de verhuur van 14 appartementen die bij het pand horen. Chefkok Jordy de Vreeze is de drijvende kracht in de keukens en zorgt dat op alle drie de locaties de gasten van goed eten worden voorzien. Het hele team is fantastisch op elkaar ingespeeld en we bruisen van de ideeën, daar ben ik echt trots op."





WAT ZIT ER IN DE ZEE WAAR WE DAGELIJKS OVER VAREN?

Marc Hesselink (24) en Wouter Visser (24) hebben naast hun leeftijd meer overeenkomsten. Ze zijn beiden matroos bij WPD én gooien graag een visnet uit in zee. Wat vangen ze meestal en wat leeft er dus zoal in het water? We nemen via hun verhalen een kijkje in hun netten.



Al sinds de eerste klas van de middelbare school zijn Marc en Wouter visvrienden. Marc: "Vissen kwam eens ter sprake en toen ontdekten we dat we dat alle twee als hobby hebben. En daarmee was de vriendschap geboren."

Toetsweek

In de jaren die volgden, gingen ze vaak het strand op om te vissen. Soms 's nachts, soms in een toetsweek. Wouter: "Dan had je tijd. Dat was eigenlijk bedoeld om te leren, maar wij gingen vissen." De twee moeten hard lachen. Marc: "Ik weet nog wel, jij reed op de trekker en die had je geparkeerd voor school. Meteen wanneer we de toets af hadden, reden we daarmee naar zee."

Tegenwoordig vissen Wouter en Marc meerdere keren per jaar, sowieso altijd in april. Hoe laat hangt af van het getij, maar in het ideale geval leggen ze om 7.00 uur de netten uit om ze om 19.00 uur weer binnen te halen. Ze hebben al van alles gevangen. Marc somt op: "Zeebaars, bot, schar, tong, tarbot, zeeforel." "Eén keer hebben we een zeeforel van zestig centimeter gevangen", vult Wouter aan. "Een joekel van een vis! En we hebben ook wel eens meegemaakt dat al wat scharretjes in het net zaten en dat we zeiden: we laten het net nog één tij liggen. Daarna zaten er

nog vijftig meer in." Marc: "Een van de mooiste dieren die we hebben gevangen, is een noordzeekrab. Echt zó groot." Marc geeft met zijn handen een breedte van ongeveer 30 centimeter aan.

Spanning

De lol zit 'm vooral in de spanning, vinden de twee. "Je weet nooit wat je te wachten staat", legt Wouter uit. "Wat zit er in de netten? Hebben we de juiste keuzes gemaakt?" Marc is het daarmee eens en kan daarnaast erg genieten van de natuur. "Vissen als de zon opkomt is het mooist. Als je dan ook nog wat in je net hebt, ben je wel tevreden. Je kent even geen drukte of haast als je aan het vissen bent." "Je bent bezig met zetten, daar neem je de tijd voor." "Soms met een koffie, soms met een biertje." "We voelen ons vrij als we zo bezig zijn op het strand."

De antwoorden buitelen over elkaar tijdens dit gesprek. Een blijk van enthousiasme. "We kunnen wel een hele dag praten over vissen", geven ze toe. Wat ze trouwens doen met elke vangst? Een deel delen ze uit aan familie en ze vullen er hun eigen vriezer mee. Wanneer de vriesvakken bijna leeg zijn, wrijven ze zich in de handen: hoog tijd om de netten weer uit te gooien!



De eilanden bruisen van de evenementen en activiteiten. WPD is en blijft betrokken bij de eilander maatschappij. Daarom ondersteunen wij veel lokale evenementen op Ameland en Schiermonnikoog. Daarnaast leveren wij een bijdrage aan de promotie van VVV Ameland en VVV Schiermonnikoog.

Waarmee zij het toerisme naar de eilanden stimuleren.

Hieronder enkele evenementen in beeld die door WPD de afgelopen periode zijn ondersteund en een artikel over Kunstmaand Ameland 2023.



Zie voor de actuele agenda en meer informatie over alle evenementen op de eilanden op: www.vvvaland.nl/agenda of www.vvvschiermonnikoog.nl/agenda.

"ENERGIE"

*Van Energieeloos tot duurzame Energie
Van Energiezuinig tot Energiebron
Van Energiegeven tot Energiekrijgen
Energie is overal en altijd
Energie is brandstof
Wij mensen hebben energie nodig
"ENERGIE"*

Kunstmaand Ameland

Kunstmaand Ameland: Een internationaal cultureel hoogtepunt in de maand november met een eilandbrede expositie waar, en dat is heel bijzonder, de zee de grens aangeeft. De jaarlijkse Kunstmaand strekt zich in alle windrichtingen van het eiland uit en laat kunst in de breedste zin van het woord zien. Binnen en buiten!

Van 1 tot 30 november kan er elk jaar lekker worden gedwaald over het eiland langs getoonde kunst. Het is dan genieten van de

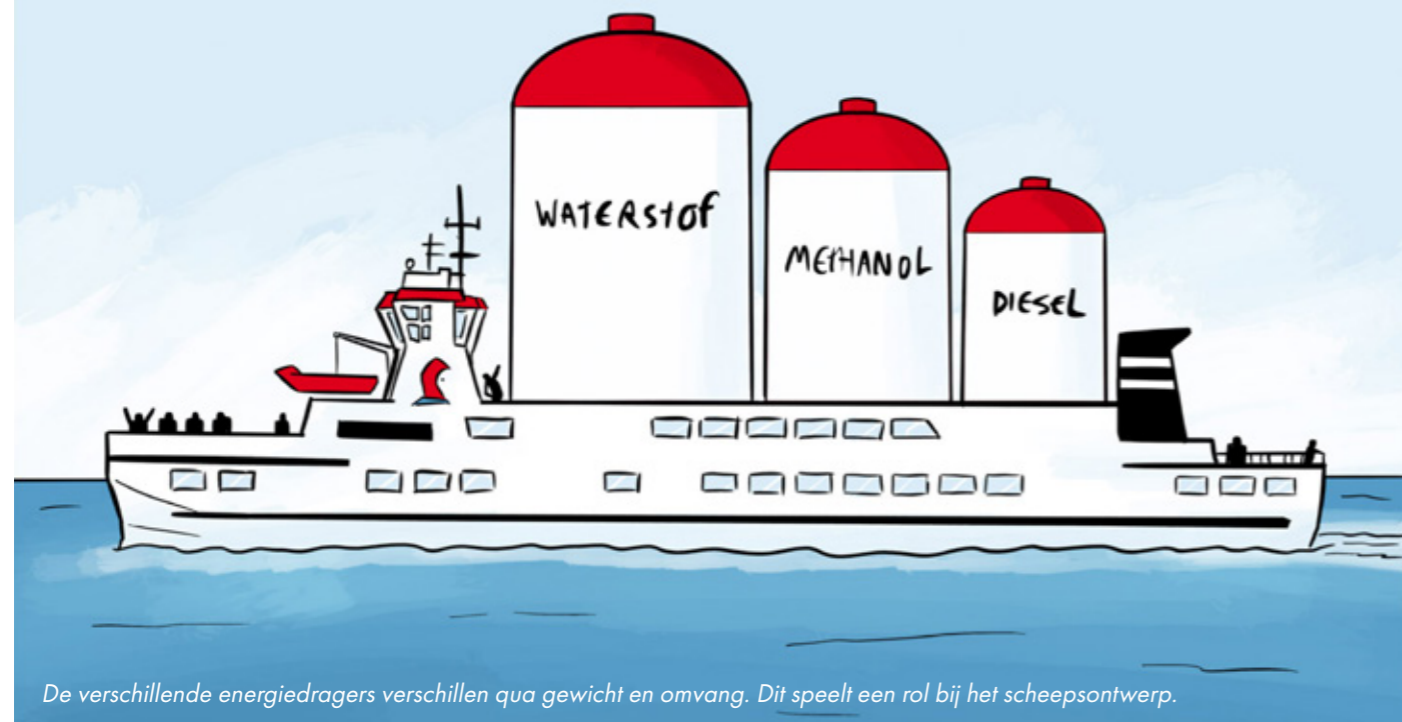
kunst en ingetogenheid van het novemberlandschap. De mystieke stilte en het soms mistige en soms stormachtige waddenweert. In deze inspirerende omgeving exposeerden dit keer met als thema "ENERGIE" ongeveer negentig kunstenaars afkomstig uit verschillende landen hun werk op Ameland. Naast kunst kijken kon er ook volop kunst worden beleefd en ervaren.

Mede dankzij Wagenborg Passagiersdiensten is het mogelijk om in de novembermaand kleur naar het eiland te laten komen. Kleur in de vorm van kunst, maar ook kleur in de vorm van diversiteit. Stichting Kunstmaand Ameland bedankt Wagenborg voor deze vorm van transport en dienstverlening.

Namens Kunstmaand Ameland
Herrinette Koert



Creatieve ingevingen voor duurzame veerboten



Een veerdienst die zo hoog mogelijk scoort op het gebied van duurzaamheid. Dat is een belangrijk uitgangspunt bij een nieuw vervoersconcept. Achter de schermen wordt al volop nagedacht over de meest ideale, groene oplossing.



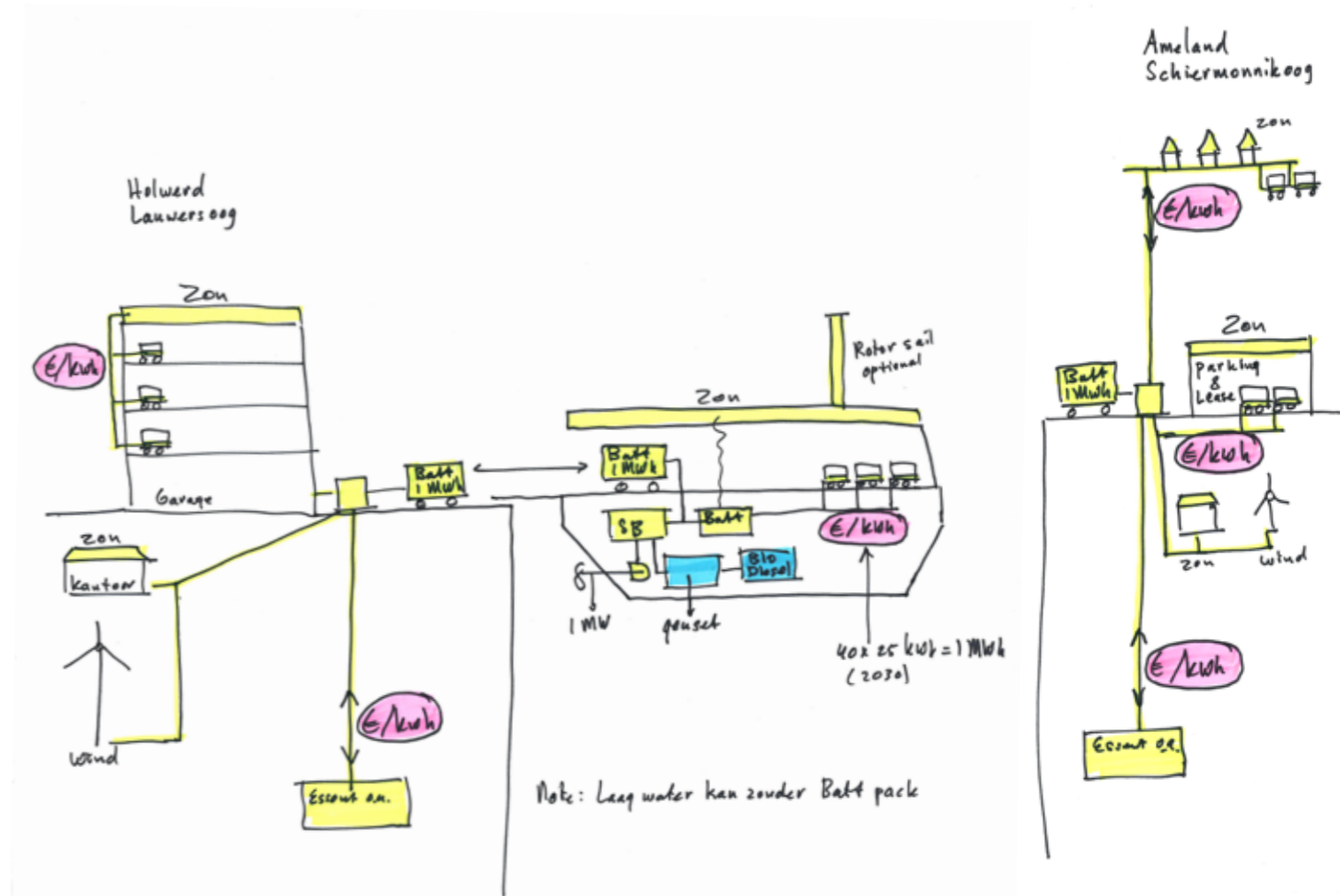
Een van de 'puzzelaars' is Maurice Stokhof de Jong van Wagenborg Shipping. Als Contract Manager Projects & Newbuilding houdt hij zich bezig met de nieuwbouw van schepen. Zo ook met die van de toekomstige veerboten van WPD. Aangezien die minimaal 30 jaar mee moeten gaan, is onder andere technische ontwikkeling met betrekking tot duurzaamheid één van de focuspunten. Maurice houdt zich in dit kader vooral bezig met de brandstoftransitie.

Allerlei opties

De scheepsbouw zit wereldwijd in de transitie van het fossiele naar het 'groene'

tijdperk, begint Maurice. "Elektriciteit en waterstof zijn alternatieven waarover veel wordt gesproken. Alleen is elektriciteit vanwege het opladen niet geschikt voor schepen die dagenlang over oceanen varen. En waterstof vraagt om grote tanks. Daarnaast is er nog een tekort aan groene stroom en groene waterstof. Wat we opwekken aan groene waterstof en elektriciteit zal in eerste instantie gebruikt worden aan land of in kleine schepen."

Fossiele brandstof mengen met biodiesel of biogas biedt op korte termijn soelaas voor de grote schepen. Dit leidt tot een CO₂-verlaging. Daarnaast wordt



Kijkje in de keuken van 'puzzelaar' Maurice Stokhof de Jong.

gekeken naar synthetische brandstoffen. Dit zijn brandstoffen die gemaakt worden met behulp van elektriciteit uit zonne- en windenergie en afgevangen CO₂. In dit spectrum heb je onder andere e-ammoniak, e-methanol, e-methaan en e-diesel. "Maar het duurt lang voor dit op grote schaal beschikbaar is en het is duur."

Streven naar CO₂-neutraal

Voor passagiersschepen is het streven bij Wagenborg CO₂-zero, dus nul CO₂-uitstoot. Groene stroom en groene waterstof blijken vooralsnog de meest geschikte kandidaten. Al heeft waterstof ook hier het nadeel van een enorme tank, wat ten koste gaat van bijvoorbeeld zitplaatsen. En er is voorlopig nog geen aansluiting.

Dit laatste geldt eveneens voor elektriciteit. Stel dat je de batterij wilt opladen in de 15 minuten dat de Sier of Oerd in Holwerd liggen, dan heb je een snellader nodig. En daarmee een grote kabel voor ongeveer 8 megawattuur. De

partijen die de kabel moeten aanleggen, komen hier de komende jaren niet aan toe vanwege drukte.

Maurice: "Maar als je verder puzzelt, dan kun je ook zeggen: we kiezen voor een batterij die je in Holwerd kunt uitladen en kunt vervangen met een opgeladen batterij. En dat de lege batterij in een paar uur wordt opgeladen. Dan heb je maar 2 megawattuur nodig. Die aansluiting ligt er al wél. Dit idee laten we momenteel onderzoeken."

Auto's als energiebron

Een andere brainwave: er rijden steeds meer elektrische auto's, kunnen die niet (mede) zorgen voor energie waarop de veerdienst kan varen? "Mensen laden hun auto aan huis op en kunnen dat aan boord ontladen in ruil voor bijvoorbeeld een korting op de overtocht. Dat is een win-winsituatie. Zeker als je nagaat dat mensen met een elektrische auto vaak ook zonnepanelen hebben en dat

terugleveren aan het net in de toekomst niks meer oplevert. We vervoeren op die manier ook het maximaal mogelijke aantal passagiers en auto's door de ondiepe vaargeul omdat er minder gewicht voor de scheepsaccu nodig is." Het moge helder zijn: het brainstormen is nog in volle gang. Dat er nog veel factoren onzeker zijn - zoals de komst van grote stroomkabels of waterstofleidingen - is daarbij geen belemmering. "Het is mogelijk om tot een concept te komen waarbij je eenvoudig iets kunt ombouwen. Dus als je eerst toch een paar jaar op biobrandstof moet varen en dán pas op bijvoorbeeld elektrisch kunt overschakelen, dan is dat geen onoverkomelijk probleem." Wat wel zeker is: "Er zijn heel mooie dingen denkbaar!"



“Proef AMELAND”



Midden in de groene uitgestrekte weilanden tussen Hollum en Ballum staat de prachtige kaasboerderij van Johannes en Sanne Ruijgh. Er worden de lekkerste Amelander kazen en heerlijk boerenijs gemaakt. Dit alles op ambachtelijk wijze bereid met verse Amelander melk.

Wat is jullie binding met Ameland en hebben jullie hier altijd gewoond?

“Wij zijn hier allebei geboren en getogen. Wel hebben we een aantal jaren in Leeuwarden gewoond voor onze studies en werk. In 2012 zijn we weer teruggekomen op Ameland. Een belangrijke reden was onze kindervens en de prachtige omgeving om hier kinderen te kunnen laten opgroeien.”

Waarom hebben jullie gekozen om samen een kaasboerderij te runnen?

Sanne: “Ik heb altijd gezegd dat ik graag een delicatessenwinkel zou willen hebben. Toen de eigenaren stopten in 2012 zeiden we tegen elkaar: ‘dit is nou echt iets voor ons!’”
Johannes: “Maar pas later in 2019 kwam de kaasboerderij weer op ons pad. Toen de vorige ondernemers stopten, hebben we elkaar aangekeken en binnen 5 minuten hadden we een mail geschreven met de vraag of we de kaasboerderij konden overnemen. Sanne heeft een ijskursus gedaan in Vlaardingen en ik heb een cursus kunnen volgen over het maken van kaas.”

Hoe ziet jullie leven eruit als ondernemer?

“Heel anders dan voordat wij de kaasboerderij hadden. We zijn eerst naar de kaasboerderij toe verhuisd en later weer terug naar het dorp. We zijn continu bezig met het verbeteren van onze producten en het ontwikkelen van nieuwe recepten. Het is druk, maar het geeft het je ook veel vrijheid. We hebben een duidelijke taakverdeling en dat werkt goed.”

Wat typeert jullie kazen?

“Onze kazen zijn echte Amelander kazen. De melk die wij gebruiken is van Amelander koeien, die hier zomers weiden en vlak bij de kaasboerderij gemolken worden. We maken rauwmelkse kazen, de melk wordt dus niet gepasteuriseerd. Dit geeft de kaas een unieke en uitgesproken smaak. De meest verkochte kaas is de belegen kaas; onder de kruidenkazen is

de kaas met Italiaanse kruiden populair. Zelf vinden we de kaas met kruidnagel het lekkerst.”

Welke materialen gebruiken jullie?

“Wanneer wij kaas gaan maken, hebben wij natuurlijk een melktank nodig om de melk op te halen. Deze melk pompen we dan over in de kaastobbe, een grote ronde bak waar we de kaas in maken. Na het toevoegen van zuursel en stremsel wordt de melk een dikke massa (wringel) en wordt deze met kaasmandjes uit de kaastobbe gevist. Deze gaan dan onder de pers en vervolgens gaan de kazen in het pekelbad. Daarna gaan de kazen, nadat ze voorzien zijn van een coating, op de plank in het pakhuis om hier verder te rippen bij de rest van onze voorraad.”

Hoe kunnen mensen jullie vinden?

“Wij zijn natuurlijk te vinden hier op de kaasboerderij zelf op de Pietje Miedeweg 6. Helaas kunnen we niet op deze locatie blijven daarom verhuizen we volgend jaar met de kaasboerderij naar de Olfert Pieter Lapstraat in het centrum van Hollum. Op deze prachtige locatie hebben we nog meer winkelruimte tot onze beschikking waardoor we het assortiment kunnen uitbreiden. We hopen natuurlijk dat iedereen ons daar ook weet te vinden. Tevens zijn we te vinden op social media en op onze website: www.kaasboerderijameland.nl.”

Naam: Johannes Ruijgh (45) en Sanne Ruijgh-Engels (33)

Woonplaats: Hollum

Mooiste van het eiland:

“De ruimte, de natuur en de sociale contacten.”



Collega's aan het woord over bereikbaarheid

WPD is volop bezig met het ontwikkelen van een nieuw duurzaam vervoersconcept. Een belangrijk traject waarbij zeker ook de mening van onze eigen collega's telt. Zij zorgen ervoor dat jaarlijks meer dan één miljoen reizigers de oversteek kunnen maken. En weten wat daar allemaal zo bij komt kijken. Onze Interne Adviesgroep "Natuurlijk, Bereikbaar!" bestaat uit 9 medewerkers en een OR-lid. Ze hebben verschillende achtergronden, beweegredenen en kwaliteiten. Maak kennis met de WPD-collega's die meepraten en -denken over de toekomstige bereikbaarheid van Ameland en Schiermonnikoog!



Van links naar rechts: Richard Thomassen, Jan de Boer, Dennis Bulté, Elzert Tuinenga, Martin Schuiteboer, Robert van Dijk en Rogier Havelaar, Manager Innovatie. Zittend: Regina Engels, Marko Huizing, Mark Folbert (OR) en Monique Brouwer.

Naam: Jan de Boer

Functie: Rederij Inspecteur
Ameland - Holwerd v.v.



"Ik heb plaatsgenomen in de Interne Adviesgroep, omdat ik het belangrijk vind dat vanuit elke functie (of vakgebied) binnen het bedrijf wordt mee-

gedacht over het nieuwe vervoersconcept. Daarbij hoop ik dat er uiteindelijk een plan komt te liggen, waar wij als werknemer in de toekomst goed mee kunnen werken en waar trots op kunnen zijn."

Naam: Monique Brouwer

Functie: Medewerker Klantenservice



"Een betrouwbare, vlotte overtocht is heel belangrijk voor de instandhouding van de economie op het eiland. Als eilandbewoner, ondernemer en

medewerker van de Klantenservice denk ik vanuit deze verschillende belangen graag mee over het nieuwe vervoersplan."

Naam: Robert van Dijk

Functie: Matroos veer- en sneldienst Lauwersoog – Schiermonnikoog v.v.



"Ik ben nieuwsgierig hoe het in zijn werk gaat. Mee mogen denken over de nieuwe toekomst van Wagenborg."

Naam: Regina Engels

Functie: Planning Ameland – Holwerd v.v.



"Achter een bureau kunnen de prachtigste ideeën ontstaan. Maar de werkvloer weer als geen ander of een idee haalbaar is in de praktijk."

Naam: Richard Thomassen

Functie: Medewerker
Havenkantoor Nes



"Met mijn inbreng in de Interne Adviesgroep hoop ik, dat straks bij het nieuwe vervoersconcept vooral de eilanders een sterkere band voelen met "hun veerdienst" en

dat de toerist aan boord meteen het vakantie- en eilandgevoel ervaart. Dit met als basis een zo vertrouwd mogelijke dienstregeling."

Naam: Martin Schuiteboer

Functie: Schipper sneldienst
Ameland - Holwerd v.v.



"Ik ben in de adviesgroep gegaan uit interesse in wat er allemaal komt kijken bij de ontwikkeling van een nieuw vervoersconcept en nieuwe schepen."

Naam: Marko Huizing

Functie: Hofmeester Lauwersoog - Schiermonnikoog v.v.



"Voor de Interne Adviesgroep is het belangrijk dat er vanuit elke discipline vertegenwoordiging is. Er waren verder vanuit Rebam of Rebos geen

aanmeldingen, daarom heb ik me opgegeven. Daarnaast is het natuurlijk een heel interessant project waar we mee bezig zijn. Super om daar deel van uit te mogen maken."

Naam: Dennis Bulté

Functie: Kapitein veerdienst
Ameland - Holwerd v.v.



"Ik wilde in de adviesgroep plaatsnemen, omdat het mij een interessant project lijkt en omdat het met onze werkplek te maken heeft."

Zo'n project maak je maar 1 keer mee en ik hoop er een mooie ervaring uit te halen."

Naam: Elzert Tuinenga

Functie: Werktuigbouwkundige
Veerdienst
Ameland - Holwerd v.v.



"Ik wil graag deel uitmaken van de Interne Adviesgroep omdat ik het een interessant leerproces vind en omdat ik graag mijn steentje bij wil

dragen aan een zo efficiënt mogelijk ontwerp van de nieuwe schepen."

'SUBSEA SUPPORT' SCHIP 'KINGSBORG' IN DE VAART GENOMEN NA CONVERSIeproJECT



Foto: Flying Focus

Wagenborg Offshore heeft een 'subsea support' schip in de vaart genomen als Kingsborg. Kingsborg is een op maat gemaakt en gespecialiseerd offshore-schip dat onderzeese activiteiten en ontmantelingswerkzaamheden in de zuidelijke Noordzee zal ondersteunen in een langetermijnovereenkomst met een energiebedrijf.

Conversie PSV tot 'subsea support' schip

Na de eerdere positieve ervaringen met de 'walk-to-work' schepen Kasteelborg en Keizersborg, heeft Wagenborg er wederom voor gekozen om een standaard 'Platform Supply Vessel' om te bouwen tot een specialistische offshore schip. Het DP2 PX121-schip, voorheen Aurora Thunder genaamd, is ontworpen en gebouwd door Ulstein in Noorwegen.

In ongeveer zes maanden tijd heeft scheepswerf Koninklijke Niestern Sander de Kingsborg verbouwd door een speciale accommodatiemodule te bouwen. Verder is het schip hiermee in overeenstemming met SPS-60-klasse vereisten. Daarnaast is Kingsborg klaar gemaakt

voor een offshore-kraan met zware bewegingscompensatie.

Efficiënt offshore onderhoud

Olie- en gasbedrijven staan voor grote uitdagingen om hun werk zo veilig en kostenefficiënt mogelijk uit te voeren en de efficiëntie van het onderhoud te vergroten. Offshore-platforms zijn kleiner en normaal gesproken onbemand zonder helikopterdek, waardoor er behoefte is aan speciaal gebouwde schepen. Met deze schepen kunnen offshore activiteiten veiliger, efficiënter, effectiever en productiever worden ondersteund, zoals de W2W-schepen Kroonborg, Kasteelborg, Keizersborg en Koenigsborg hebben bewezen.

Marktleider

Met vijf operationele gespecialiseerde offshore schepen op de Noordzee kan Wagenborg worden beschouwd als een van de marktleiders in deze offshore niche. Alle offshore schepen hebben bewezen efficiëntie en logistieke voordelen te bieden. In 2015 werd het eerste walk-to-work-schip 'Kroonborg', geïntroduceerd door Wagenborg en Niestern Sander, uitgeroepen tot 'Schip van het Jaar'. In 2018 heeft Wagenborg na een conversieproject 'Kasteelborg' opgeleverd, een walk-to-work schip. In 2020 zijn de 'Keizersborg' en in 2022 de 'Koenigsborg' opgeleverd, beide eveneens na een verbouwingsproject. De Koenigsborg werd uitgeroepen tot scheepsconversie van het jaar.

EASYMAX 3 SUCCESVOL TE WATER GELATEN



Foto: Brenda van de Wal

Onlangs is het Easymax 3 schip succesvol te water gelaten bij scheepswerf Koninklijke Niestern Sander. Dit nieuwe schip is de opvolger van de prijswinnende Egbert Wagenborg en haar zusje Máxima. Het Easymax-scheepstype is de nieuwste serie in onze vloot volgens onze duurzaamheidsdoelstellingen.

Een bijzonder moment

Een nieuw schip te water laten is altijd een bijzonder moment. En bijzondere momenten die je deelt met je dierbaren. Daarom hebben we veel collega's, familie, vrienden, klanten, leveranciers en anderen uitgenodigd voor de lancering van de Easymax 3. Via een livestream waren veel bezoekers van over de hele wereld getuige van dit spectaculaire evenement. De tewaterlating is uiteraard terg te kijken: <https://youtu.be/6doKV2tZnu8>

Groenste koopvaardijship

Met een laadvermogen van ruim 14.000 ton en een ruiminhoud van 625.000 kubieke voet heeft Wagenborg een relatief groot schip inde vaart zonder dat de

totale afmetingen te groot waren. Met een geïnstalleerd vermogen van nog geen 3.000 kW heeft dit schip een extreem laag brandstofverbruik en door haar ontwerp beschikt zij over uitstekende zeewaardigheidsprestaties. Onze focus op energie-efficiëntie resulteerde in een besparing van ruim 60% op de CO₂-uitstoot vergeleken met haar branchegenoten. We zijn er trots op dat de EasyMax veruit het groenste multifunctionele schip in haar klasse is, resulterend in een onbetwiste Carbon Intensity Index (CII) A-rating (energielabel voor schepen).

In de vaart

De komende weken zal de EasyMax

3 in bedrijf worden genomen, gevolgd door proefvaarten medio december. De verwachting wordt het schip begin januari aan Wagenborg wordt opgeleverd en in de vaart genomen onder haar officiële naam 'Amalia'.

Wil jij weten hoe de bouw van een nieuw schip in z'n werk gaat? Volg ons Easymax journaal waarin de mannen en vrouwen vanaf de werkvloer elke maand jou bijpraten over de voortgang en vertellen over hun werk.

https://youtube.com/playlist?list=P LhIKg_6p8AZiEpYfYaEBISOH7bNn6-itQg&si=yClrMTN5uejWqXe2

KLANTENSERVICE

Waar loopt de reiziger tegenaan?

Elke dag weer proberen wij onze passagiers zo goed mogelijk van dienst te zijn. Vaak lukt dat, soms ook niet. In deze rubriek behandelen we telkens een veelgestelde vraag aan onze Klantenservice.

Kan ik mijn parkeerkosten ook online betalen?

Binnenkort kunnen parkeerkosten ook online betaald worden. Dit is een nieuwe functie op onze website. De parkeerkosten kunnen eenvoudig betaald worden, zodra er een inrijdatum bekend is. Ook wordt er op de website gevraagd om welk kenteken het gaat. De datum kan gemakkelijk weer aangepast worden, dit kan zowel verlengd worden als verkort. In geval van verlenging betaalt u een bedrag bij. In geval van een eerder vertrek dan gepland kunt u dit aanpassen en wordt het bedrag teruggestort.

Handig om te weten:

De parkeerkosten kunnen niet vooruitbetaald worden wanneer u nog niet bent ingerezen op het parkeerterrein. Let op: dit geldt niet voor het parkeerterrein in Lauwersoog. Dat is niet van Wagenborg en valt daarmee niet onder deze nieuwe service.

VEERBOOTCAFÉ

Vindt u er ook iets van?

Heeft u een vraag of opmerking? Wilt u van gedachten wisselen over de dienstregeling of de inzet van de veerdienst en sneldienst? Schroom niet en stap binnen bij het Veerbootcafé.

Op de volgende data in 2024 is er een Veerbootcafé:

Ameland	Schiermonnikoog
x mei	x mei
x juli	x augustus
x september	x november
x november	

Ameland:
Tijdstip: 10.30 - 11.30 uur, locatie Inspiratieruimte VVV Ameland, Nes

Schiermonnikoog:
Tijdstip: 10.30 - 11.30 uur, locatie Informatiecentrum Het Bakken

VOLGENDE EDITIE

WPDETAILS #21 VERSCHIJNT MAART 2024

THEMA 'NATUUR'

In deze komende editie o.a. aandacht voor:

COLOFON

**UITGAVE VAN WAGENBORG
PASSAGIERSDIENSTEN**
VIERMAANDELIJKE PUBLICATIE

ADRES
Reeweg 4,
Postbus 70, 9163 ZM Nes/Ameland

EMAIL
wpdetails@wpd.nl

HOOFDREDACTEUR
Bob Rijpstra

REDACTIE
Egbert Krottje, Maud Hendriks, Guus van der Linde, Natascha Gielen en Berend Jan Schoonbeek

ONTWERP/OPMAAK
Gilbert Terpstra

SPREAD
De Witte Haas

FOTOGRAFIE
Jantina Scheltema, Romy Dam en Simon van der Woude, Jan Buwalda

DUKWERK
Grootsgedrukt

ALLE RECHTEN VOORBEHOUDEN
Copyright 2023 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



**1. Impact van
seizoensveranderingen op de
veerdienst**

Hoe verschillende weersinvloeden en seizoenen invloed hebben op de veerdienst en wat betekent dit voor de natuur en de eilanden?

**2. Waarom natuur zo gezond
voor ons is**

Buiten zijn in de frisse lucht ontspant en maakt ons gezonder. Hoe zit dat precies?



3. Natuur-talenten op het eiland

Wij staan altijd open voor suggesties en tips om WPDdetails voor u als lezer nog interessanter te maken. Heeft u mooie foto's, een leuk onderwerp of een goed idee, aarzel niet en neem contact met ons op via wpdetails@wpd.nl.



Wij staan altijd open voor suggesties en tips om WPDdetails voor u als lezer nog interessanter te maken. Heeft u mooie foto's, een leuk onderwerp of een goed idee, aarzel niet en neem contact met ons op via wpdetails@wpd.nl.

VASTE reiziger(s)



Van links naar rechts: Bernard Kamsma, Roy van den Berg, Annemieke Schrameyer-Kanters, Marielle Buckinx, Timo de Smet, Martijn de Jong, Nicole Visser. Op deze foto ontbreken, Etiene Meulenbeld, Inge Bakker en Olaf Visser.

Op de Burgemeester Walda School werken 11 docenten die vrijwel dagelijks gebruik maken van de sneldienst tussen Holwerd en Ameland. Het is een gemêleerd gezelschap, zowel qua leeftijd als waar de docenten vandaan komen; enkele uit Groningen en de rest uit Friesland.

"We reizen op onze werkdagen naar het eiland en maken heen en terug gebruik van de sneldienst. De BWS bestaat dit jaar 75 jaar en de veerdienst heeft altijd

een rol gespeeld, vooral voor de docenten die van de wal komen. In het begin deden docenten alles met de gewone veerboot, maar later kwam de watertaxi in beeld, opgevolgd door de Fostaborg. Daarnaast worden de lestijden ook voor een groot gedeelte bepaald door de aankomsttijd van de Fostaborg."

De ene docent ziet de veerdienst als openbaar vervoer, terwijl een ander geniet van de tocht over het wad en de

oneindigheid van de Waddenzee. Ze geven een pluim voor het personeel van WPD, dat altijd vriendelijk en correct is volgens de leerkrachten. Wat het mooiste is van de overtocht? *"Het is genieten van de prachtige lichten, soms de zeehonden, maar vooral dat het wad in zijn geheel prachtig is en nooit een dag hetzelfde. Een leuk detail is dat je het kerktoentje van Wierum (het enige dorpje met een kerkje dat helemaal tegen de dijk ligt) al tijdens de overtocht kan zien."*



WAGENBORG PASSAGIERSDIENSTEN

Openingstijden klantenservice:

- maandag tot en met zaterdag van 08.00 - 20.00 uur
- zon- en feestdagen van 09.00 - 15.00 uur

Contact

0900 9238 (lokaal tarief)
Vanuit het buitenland: +31 88 103 1000
info@wpd.nl



www.wpd.nl