

# WPDdetails

#13

## **THEMA: TOEKOMST**

MOOIE TOEKOMSTVERHALEN

---

## **DRIE MENSEN, DRIE VISIES**

TOEKOMST VAN HET TOERISME

---

## **COLLEGA REDERIJ**

DFDS

# WPDDetails

Jaargang 5 - #13  
December 2020



**5 Voorwoord directie**

**6 Inleiding thema: Toekomst**  
Mooie toekomstverhalen

**7 RuG onderzoekt meest ideale vervoer over Waddenzee**

**8 Duurzame sneldienst komt eraan**

**9 Gastcolumn**  
Arno van der Heyden

**10 De hobby van...**  
Wyberen Talsma

**12 Het team van...**  
De sneldiensten

**14 Eindejaarsinterview met Ger van Langen:**  
"Rust creëren na een bewogen jaar"

**17 Historisch roman over de dijk tussen Ameland en Holwerd**

**18 Historie**  
Toekomstvisie uit het verleden

**20 Ondernemer in beeld**  
Wad'n keuken

**22 Dubbelportret**  
Financiële zaken van twee kanten

**24 Actualiteiten**

**25 Column**  
Ger van Langen



**'We willen vooral gasten die waarderen wat er allemaal niet is op het eiland'**

Marianne van Hall  
Voorzitter VVV Schiermonnikoog



**'WPD is binnen de groep de kleinste divisie, maar we hebben de meeste klanten'**

Wim Durans  
Financieel Directeur



**28 Collega rederij**  
DFDS

**31 Drie mensen, drie visies**  
Toekomst toerisme

**34 Evenementen en sponsoring**  
Fotocollage en Buurtsportcoach

**36 Toekomstbeelden Ameland en Schiermonnikoog**

**39 Lezersonderzoek WPDetails**

**40 De werkplek van... Bart van Wijk**  
Fostaborg

**42 Waddenvereniging over toekomst Wadden**

**44 Ondernemer in beeld**  
Stal Florida - Maatschap Holwerda-Van der Bijl

**46 Nieuws uit de groep**

**50 Klantenservice & veerbootcafé**

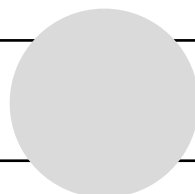
**51 Volgende editie + colofon**

**52 Vaste reiziger in beeld**  
William Beijaard



**'Voor goed natuurbeheer is één beheerautoriteit nodig met mandaat en middelen'**

Wouter van der Heij  
Mariene-ecoloog Waddenvereniging



**'Vanuit de hele groep wordt belangstelling gekeken naar het project met de 'groene' sneldienst'**

Wieger Duursema  
Fleet Developer Manager Wagenborg Shipping

# Ontdek Schiermonnikoog!





## BESTE LEZER,

Kun je naar de toekomst kijken zonder voorspellingen te doen? Om klaar te zijn voor de toekomst moet je in het heden het verleden koesteren en heb je in feite alleen de lessen van het verleden tot je beschikking. Ons nimmer aflatend optimisme laat ons vol overgave richten op de toekomst en tegelijkertijd is de toekomst volkomen onbekend. Het thema van deze editie van WPDdetails gaat over de toekomst. De toekomst van de veerdienst en van de reizende mens.

De afgelopen periode is wel weer duidelijk geworden dat, met alle goede bedoelingen, wij beperkt worden door de omstandigheden. Beperkt in het voorspellen van de toekomst door de opgelegde covid-19 maatregelen. Deze editie van WPDdetails gaat desalniettemin in op de toekomst vanuit verschillende optieken

WPDdetails als spreekbuis voor medewerkers, eilanders, relaties en belanghebbenden waarbij variëteit én terugkerende artikelen elkaar afwisselen; eilander ondernemers aan het woord, stellingen besproken vanuit verschillende hoeken en reizigers die hun ervaring delen. Scherp op de details; WPD details.

Het Waddengebied is onvoorspelbaar dynamisch en de waddeneilanden zijn enorm in ontwikkeling: zowel de natuur als de economie. De gevolgen van de corona pandemie dwingt tot scherp nadenken over de toekomst en de gekozen strategie. Hoe ziet de toekomst er uit? Wat zijn de ontwikkelingen, de beperkingen en hoe zal de corona crisis een definitieve verandering van keuzes tot gevolg hebben? We hopen dat deze uitgave van WPDdetails u inspireert. Een inspiratie die gesprekken en discussies op gang brengt. De inhoud mag reacties oproepen. Reacties met een mail aan de redactie. De redactie ziet ze graag tegemoet.

Ik wens u veel leesplezier.

**Ger van Langen**

**Directeur Wagenborg Passagiersdiensten**

# MOOIE TOEKOMST- VERHALEN

WPDetails bestaat vier jaar. Dertien nummers zijn inmiddels op uw deurmat gevallen. Er zijn veel mooie verhalen waar we op terug mogen kijken. Minstens zo graag kijken we naar de toekomst. Als redactie vinden wij namelijk dat de tijd rijp is voor verandering.

De komende tijd willen we nadenken over een nieuwe invulling én een nieuwe lay-out van dit magazine. Maar dat kunnen we niet zonder uw mening te weten. Verderop in deze editie van WPDetails leest u over een lezersonderzoek. Het is de bedoeling dat het magazine vanaf de eerste uitgave 2021 een nieuwe 'look and feel' krijgt.

Dat wij niet als enige bezig zijn met de toekomst, valt in dit nummer uitgebreid te lezen. De meest uiteenlopende toekomstverhalen komen aan bod. Bijvoorbeeld over de toekomstvisie die mensen destijds hadden bij het ontwerp van de veerboten van Wagenborg Passagiersdiensten. En over ondernemers van Ameland en Schiermonnikoog die voor hun bedrijf een interessante stip aan de horizon hebben. De Waddenvereniging vertelt wat het Waddengebied volgens deze partij nodig heeft in de (nabije) toekomst. En een jager vertelt onder andere over hoe de toekomst van zijn hobby er volgens hem uit kan zien.

Fotograaf: Marcel van Kammen



# “RUG ONDERZOEKT MEEST IDEALE VERVOER OVER WADDENZEE”

Önne Kask, junior researcher bij de Rijksuniversiteit Groningen (RUG), doet in opdracht van Wagenborg Passagiersdiensten onderzoek naar hoe het toekomstige vervoer van personen en goederen efficiënter en duurzamer kan. Het onderzoek valt onder een omvangrijk onderzoeksproject genaamd SMiLES.

SMiLES staat voor ‘Shared connectivity in Mobility and Logistics Enable Sustainability’. Duurzaamheid en ‘sharing’ zijn hierbij belangrijke uitgangspunten. Het is een breed onderzoeksproject, met verschillende deelonderzoeken die worden uitgevoerd in opdracht van grote partners. Ook WPD heeft als partner aangegeven belang te hebben bij SMiLES. Önne Kask voert het SMiLES-onderzoek voor WPD uit, onder begeleiding van Taede Tillema (bijzonder hoogleraar Transportgeografie) en Jos Arts (hoogleraar Milieu en Infrastructuur Planning).

## Toekomstig vervoer

Het doel is antwoord krijgen op de vraag hoe het vervoer naar de eilanden er in de toekomst uit kan komen te zien. Een belangrijk vraagstuk voor WPD. Er zijn allerlei elementen waarmee rekening gehouden moet worden: de vaargeul, duurzaamheid en de waddennatuur. Maar ook het toerisme, de leefbaarheid op de eilanden en de economie. Alle betrokkenen hebben eigen wensen, behoeften en ideeën

met betrekking tot de genoemde thema’s en het vervoer over water. Hoe breng je die samen en kom je uiteindelijk tot de meest optimale oplossingen?

## Tal van afwegingen

Hoe lastig dit vraagstuk is, blijkt bijvoorbeeld bij het thema ‘duurzaamheid’ – een belangrijk speerpunt voor WPD. Een lichtere veerboot is goed voor het milieu en de natuur: het zorgt voor minder uitstoot en minder baggeren. Jos en Taede: *“Maar voor het vervoer van vrachtwagens en auto’s zijn grote schepen nodig. Misschien dat twee boten een oplossing vormen: een lichte voor personenvervoer, en een grote voor vrachtovervoer. En dat die laatste dan alleen met hoogtij vaart, zodat je minder hoeft te baggeren. Sharing kan ook veel winst opleveren. Moeten twee bedrijven wel elk een koelauto naar de eilanden laten rijden, of kunnen ze samen één zo’n auto delen? Er zit vaak veel lucht in vrachtauto’s. Tegelijk leveren minder vrachtwagens minder geld op voor bijvoorbeeld WPD.”*

## Scenario’s uittekenen

Zo zijn er nog tal van thema’s die meespelen bij het uitdenken van het toekomstig vervoersplan van WPD. Het idee van SMiLES is om meerdere scenario’s uit te tekenen waarop WPD kan anticiperen. Hiervoor is veel informatie nodig. Önne Kask gaat daarom de komende tijd op pad. In februari benadert ze stakeholders, zoals de gemeenten, transportbedrijven zoals Ridder en De Vries, PostNL, hotels, restaurants en de detailhandel. Hoe kijken zij naar de toekomst, wat zijn hun wensen? *“In maart of april volgt een enquête onder bewoners en passagiers. Ik wil in kaart brengen hoe hun hele reis van thuis of werk naar plaats van bestemming eruit ziet en wat ze belangrijk vinden voor hun reis.”*

Het onderzoek is in mei begonnen. Het onderzoeksproject loopt tot volgend jaar rond deze tijd. Daarna worden de resultaten bekend gemaakt.

# DUURZAME SNELDIENST KOMT ERAAN



WPDdetails #11 van april 2020 stond stil bij de ontwikkeling van een ‘groene’ watertaxi. Ondertussen zijn de watertaxi’s uit de vaart en hebben de sneldiensten m.s. Fostaborg en m.s. Esonborg deze functie overgenomen. Zijn hiermee de plannen om de Wadden te gaan bevaren op duurzame energie in de ijskast beland? Integendeel, de voorbereidingen voor een energieneutrale sneldienst zijn in volle gang.

## **Esonborg**

Wieger Duursema, Fleet Developer Manager bij Wagenborg Shipping, houdt zich bezig met de energietransitie binnen Royal Wagenborg, het moederbedrijf van WPD. Hij ziet de laatste jaren belangrijke ontwikkelingen als het gaat om verduurzaming in de scheepvaart. “Ook wij leggen de lat hoog en willen dat onze gehele vloot 70% minder uitstoot in 2050 in vergelijking met 2008. Daarom wordt er door de hele groep met belangstelling gekeken naar het project bij WPD met de ‘groene’ sneldienst. De Esonborg is uitermate geschikt voor een dergelijke proef, het is een relatief nieuw schip waarmee WPD nog lang hoopt te varen,” aldus Wieger.

## **Consortium**

“Innoveren en verduurzamen kunnen wij als rederij niet alleen. Daarom werken wij graag

met een consortium van ketenpartners. Het doel is het verminderen van de impact op het klimaat, waarbij we geen concessies doen aan de continuïteit van de sneldienst, de veiligheid en vervoersbeleving van de passagiers. De eerste stappen die we zullen zetten, is het onderzoeken van de financiële en technische haalbaarheid”.

## **Nieuwe brandstoffen**

“De afgelopen tijd hebben we veel onderzoek gedaan naar verschillende energiedragers en brandstoffen. We zijn op zoek naar een brandstof die veilig is en die we ook geschikt achten voor grote schepen die langere afstanden varen. Pure waterstof en elektrisch varen vallen dan snel af. Methanol, Dimethyl ether (DME) en Oxymethylene ether (OME) zijn veel belovend.”

“Deze brandstoffen zijn te produceren vanuit biomassa, maar ook uit CO2 en waterstof. Dat is een belangrijk gegeven, omdat we af moeten van fossiele brandstoffen. Een specifiek voordeel van DME en OME is dat verbranding volgens het diesel-principe verloopt. Techniek waar wij al decennia met onze schepen op vertrouwen. Het is robuust en simpel, en daar houden we van.”

## **Transitie**

“Royal Wagenborg staat aan het begin van een enorme transitie. Met de ‘groene’ sneldienst willen we in 2021 concreet stappen zetten. Een mooie uitdaging, want door de overstap op andere brandstof moet de Esonborg worden omgebouwd. Denk aan brandstofopslag, leidingsystemen en andere motoren. Het streven is om de aangepaste Esonborg in 2023 in de vaart te hebben.”



# ZO'N VAART ZAL HET TOCH WEL LOPEN

*Ik ben 85 jaar oud. En ik woon in 'Detox', het woon- en zorgcentrum voor senioren op Schiermonnikoog. Tijdens mijn werkende bestaan had ik nooit gedacht dat ik me op mijn ouwe dag zo'n paradijselijke plek zou kunnen veroorloven. Maar sinds de zorg begin jaren '30 is gedeprivatiseerd is een locatie als deze gelukkig voor iedereen toegankelijk. Daar was wel een behoorlijke transitie voor nodig, die gek genoeg een enorme boost heeft gekregen na de beroemde 'corona-crisis' uit het jaar 2020. Mondiaal kwam men tot het inzicht dat niet economie, maar ecologie het kompas behoorde te zijn om op te varen. Het vrijwel failliete vliegverkeer werd pas weer vlot getrokken toen de volledige vloot CO<sub>2</sub>-neutraal was geworden. Zelf kom ik nauwelijks meer van dit eiland af. Heel soms pak ik de waterstoftaxi van Wagenborg Passagiersdiensten voor een dagje Stad. Maar meestal ben ik hier en dat is prima. De verzorging is goed, en het eten ook. Die koks hier zijn ware tovenaars. Ik herinner me de pittige discussies – ook binnen mijn eigen vriendenkring - toen we stapje voor stapje stopten met vlees eten. Daar waar de één vond dat ie recht had op zijn dagelijkse biefstuk was de ander al vergevorderd veganist. Uiteindelijk werd het natuurlijk normaal. Net zo normaal als niet-roken. Het is bijna niet voor te stellen, maar ook dat deden we nog in de eerste decennia van deze eeuw.*

*Ach ja, de tijd gaat snel, maar ik haal de 100 wel. Binnenkort is het alweer oud en nieuw. Daar verheug ik me op. Het bewijs, dat écht mooie tradities niet verloren gaan. Om middernacht zullen de champagnekurken knallen. En waarschijnlijk ook een paar illegale carbid-bussen, maar daar lig ik niet wakker van. Een beetje jeugdige ongehoorzaamheid hoort erbij.*

Arno van der Heyden

Fotograaf: Pjotr Wiese.

# 'JAGEN IS VOOR MIJ NAAST EEN HOBBY BIJNA EEN LEVENSWIJZE'

**Vanaf zijn achtste ging Wyberen Talsma, kaartverkoper/controleur op havenkantoor Holwerd, al mee op jacht met een kennis van zijn ouders. De jacht heeft hem zolang hij zich kan herinneren geboeid. *"Toen ik oud genoeg was en het kon bekostigen, heb ik direct mijn jachtakte gehaald"*, aldus Wyberen.**

## Hoe word je jager?

Om jager te worden heb je een uitgebreide en professionele jachtopleiding nodig. "Voor je jachtdiploma moet je een praktijkcursus van een jaar volgen. Op het examen moet je kleidivenschietsen, met de kogelbuks schieten en een gesimuleerde jacht veilig volbrengen. Verder moet je in het bezit zijn van een jachtakte. Om die te krijgen moet je een gelegenheid tot jagen hebben, een verzekering en een deugdelijke wapenkluis."

## Wetgeving

Alle wet- en regelgeving rondom de jacht is geregeld in de 'Wet Natuurbescherming'. Iedere provincie kent haar eigen faunabeheereenheid (FBE), die heeft een coördinerende rol in het uitvoeren van beheer en schadebestrijding. Hetzelfde geldt voor de wildbeheereenheid (WBE) op lokaal niveau. "De jacht is in Nederland gebonden aan strenge regels."

## Jachtseizoen

Wanneer je mag jagen, hangt af van het diersoort, het geslacht en de reden van de jacht. Wyberen weet het precies te vertellen: "Het daadwerkelijke 'jagen' gebeurt afhankelijk van de wildsoort ruwweg van 15 oktober t/m 31 januari. Er wordt geoogst uit de wildstand in het jachtveld. Bij ons zijn dit voornamelijk eenden en hazen. Buiten het jagen om wordt er met uitzondering van het broedseizoen het hele jaar door schade bestreden. Om landbouwschade te beperken, schieten wij, als het nodig is, in ons veld voornamelijk houtduiven, kauwen en ganzen. Verder schieten wij in ons veld per jaar enkele reeën, om een gezonde populatie te behouden en aanrijdingen te voorkomen."



*De FBE bepaalt aan de hand van tellingen hoeveel reeën wij mogen schieten. En kennen we het 'predatorenbeheer', om een mooie evenwichtige fauna te krijgen en de weidevogel zoveel mogelijk kansen te bieden. Wij proberen de vos en kraai te bejagen. Hier gaat veel tijd inzitten, omdat beide dieren zeer slim en sluw zijn."*

## Verschil jagen en stropen

Soms worden jagen en stropen in één adem genoemd. "Dat klopt niet. Bij stropen heb je het over illegale jachtpraktijken. Je zou kunnen zeggen dat stropen jagen zonder jachtakte is. Meestal wordt hierbij gebruikt gemaakt van strikken en vallen."

## Hobby, sport of passie?

"Jagen is voor mij naast een hobby waar je makkelijk al je vrije tijd in kwijt kunt ook een grote passie, bijna een levenswijze. Naast het jagen zelf train ik elke week 1,5 uur met

*mijn Duitse staande draadhaar Wessel bij de Nederlandse Jachthonden Vereniging en ben ik veel tijd kwijt aan administratie, registratie en verplichtingen. Er worden ook wat dat betreft steeds hogere eisen gesteld aan de jager."*

## Misverstanden

Wyberen neemt graag de misverstanden weg die bestaan rondom het jagen: "Er wordt vaak gedacht dat een jager specifiek plezier beleeft aan het doodmaken van een dier. En dat er op alles wat voorbijkomt geschoten wordt. Dit is, uitzonderingen daargelaten, absoluut niet waar. Een jager is een natuurmens pur sang die zijn jachtveld door en door kent en precies weet wat er geoogst kan worden. Samen met Wessel in het veld zijn en vervolgens een mooi stuk vlees bemachtigen, geeft een ultiem gevoel van kameraadschap en vrijheid."



# “SAAMHORIGHEID BINNEN DE TEAMS IS GROOT”



Mensen overvaren met m.s. Fostaborg of m.s. Esonborg: daar komt meer bij kijken dan je in eerste instantie zou denken. Erik Schuurman en Martin Schuiteboer, van de sneldienst Ameland, en Herman Dikkie van der Meulen van de sneldienst Schiermonnikoog, vertellen wat de werkzaamheden van de sneldienstteams zoal omvatten.

#### **Klantvriendelijk**

Het sneldienstteam van Ameland bestaat uit zes personen, verdeeld in relatief vaste ploegen van twee. Martin Schuiteboer en Erik Schuurman werken meestal met elkaar samen. De hoofdtak van de teams ligt voor de hand: mensen overvaren. Dit gaat gepaard met verschillende andere vaardigheden. “Klantvriendelijk omgaan met mensen”, noemt Erik als voorbeeld. “Vragen beantwoorden, eventueel problemen oplossen, enzovoorts.”

Esonborg (Schiermonnikoog) v.l.n.r.: Herman Dikkie van der Meulen, René van der Ploeg, Robert van Dijk en Bart van Wijk  
(Jan Kooistra ontbreekt op de foto)

### Toeristische tips

Voor Schiermonnikoog bestaat het team uit vijf personen, waaronder twee matrozen die geregeld bijspringen op de veerboot. De schippers doen dit laatste ook wel, maar minder vaak. De tweetallen veranderen geregeld, wat Herman wel prima vindt. *“Anders raak je misschien wat snel uitgepraat.”* Passagiers kunnen natuurlijk ook op de Esonborg terecht bij de bemanning als ze vragen hebben. *“En we vinden het leuk om toeristische tips te geven over het eiland en de omgeving van Lauwersoog.”*

### Onderhoud

Klein onderhoud hoort eveneens bij de werkzaamheden van de sneldienstteams. Olie en koelvloeistof peilen en voor vertrek de motor checken, bijvoorbeeld. Hebben de heren van de Amelandersneldienst tijd over, dan maken ze de boot van binnen en buiten schoon. *“En als er schade of een storing is, geven we dat door aan onze collega’s”,* vertelt Erik. *“De groepsapp is het makkelijkste middel hiervoor.”*

Ook het sneldienstteam van de Esonborg heeft een eigen groepsapp waarop mededelingen worden gedaan over bijvoorbeeld defecten en storingen. *“Alleen als er heel ingewikkelde zaken zijn, bellen we elkaar.”* De extra werkzaamheden die het team van Esonborg uitvoert, zijn schoonmaken, onderhoud plegen, plus kleine werkzaamheden en het uitvoeren van winterwerkzaamheden in de loods. *“Sinds 9 november werken we volgens een nieuw vaarschema. We hebben sindsdien meer afvaarten met de Esonborg.”*

### Saamhorigheid

Een collega die door omstandigheden plotseling niet kan werken, lost dat bij het team in Lauwersoog via het kantoor op. Het Amelandersneldienstteam gebruikt ook hiervoor de groepsapp. *“Is er stront aan de knikker, dan helpen we elkaar”,* vertelt Martin. Die ervaring heeft Erik ook. *“De saamhorigheid binnen het team is groot. Dat is iets van het eiland.”*

Herman vertelt dat hij het team van Ameland kent, en weet dat het onderling contact tussen de collega’s binnen het team van Schiermonnikoog iets anders is. *“We hebben een leuk team waarbinnen iedereen iets meer op zichzelf is. Maar we hebben het wel gezellig en ook wij helpen elkaar waar nodig.”*

Fostaborg (Ameland) v.l.n.r.: Martin Schuiteboer, Erik Schuurman, Martin Kooiker, Richard de Jong, Wouter Verbiest en Peter Kanger.





# “RUST CREËREN NA EEN BEWOGEN JAAR”

Ook voor WPD was 2020 een bizar jaar. *“Het jaar dat achter ons ligt, heeft invloed op de toekomst van ons bedrijf,”* aldus directeur Ger van Langen. *“Maar dan vooral in positieve zin.”* Met Van Langen kijken we terug en vooruit naar wat 2021 voor de rederij gaat brengen.

*“De corona-crisis heeft veel negatieve gevolgen voortgebracht, maar we kunnen er ook positieve dingen uit halen. Zo zijn door de reisbeperkingen naar buitenlandse bestemmingen de Waddeneilanden meer in zicht gekomen. Nog niet zo heel lang geleden adverteerde Ameland met de slogan “Ons mooiste stukje buitenland”, Ameland maar zeker ook Schiermonnikoog heeft zich de afgelopen zomer kunnen verheugen in een grote belangstelling,”* aldus Ger van Langen.

*“De ontwikkeling van een vaccin gaat razendsnel. De hele wereld hoopt dat dit vaccin zeer spoedig in het nieuwe jaar beschikbaar is,”* vervolgt Van Langen, *“Als het leven weer enigszins normaal wordt, gaan de mensen weer reizen. Je zou kunnen zeggen dat de eilanden dankzij de corona*



crisis het afgelopen seizoen een kans hebben gekregen zich onder een nieuw publiek te profileren, een kans die we in 2021 moeten proberen vast te houden.”

Zakelijk gezien is het afgelopen jaar natuurlijk niet goed geweest voor Wagenborg Passagiersdiensten. Een aangepaste en beperkte dienstregeling in het voorjaar, geen gasten in de anders zo drukke weekends rondom Pasen, Hemelvaartsdag en Pinksteren, geen groepsreizen en geen evenementen zorgden aanvankelijk voor een enorme dip in de vervoersaantallen. Het drukke zomer-seizoen

heeft deze dip niet kunnen goedmaken. Ger van Langen: “Nu we aan het eind van het jaar de balans kunnen opmaken, is er ten opzichte van 2019 overall 25% minder vervoerd.”

### De lessen van 2020

Op de vraag welke lessen uit het afgelopen jaar getrokken kunnen worden, antwoordt Van Langen: “We hebben zeker iets geleerd over het reserveren van personen. Eén van de voordelen van het reizen naar Ameland of Schiermonnikoog is dat je op de bonnefooi heen en terug kunt. Natuurlijk is het zo dat er grote voordelen zijn aan het reserveren van personen. Je weet hoeveel reizigers je kunt verwachten en dit leidt tot een betere inzet van materieel en medewerkers. Maar de beslissingsvrijheid van de reiziger om zelf te bepalen welke afvaart je neemt, hadden en hebben we hoog in het vaandel staan. Corona heeft hier niets aan veranderd.”

“Wat we verder hebben gezien, is dat reizigers er vaker voor kiezen om hun eigen auto mee te nemen,” vervolgt Van Langen, “En ook steeds meer reizigers namen hun fiets mee om zelf in hun eigen mobiliteit te kunnen voorzien. Voor het merendeel heeft WPD het Vervoerplan 2020 kunnen uitvoeren. Het Vervoerplan is te vinden op onze website. In 2021 hopen we hier op normale wijze invulling aan te kunnen geven, behoudens eventuele maatregelen die het kabinet als gevolg van de corona-crisis neemt.”

In het afgelopen jaar zijn er ook weer klanttevredenheidsonderzoeken gehouden. De resultaten zijn positief te noemen. “De aanbevelingen resulteren onder andere in een nieuw intern en extern communicatieplan voor het komend jaar,” aldus Van Langen, “Daarnaast is er behoefte aan meer comfortabele zitgelegenheid buiten op de schepen, ook hier willen we invulling aan geven.”

Wat betreft de veerdienst Ameland-Holwerd v.v. is directeur Ger van Langen positief over de in 2019 gerealiseerde doorsteek van de vloedgeul: “De doorsteek heeft geleid tot 30 à 40 procent minder vertragingen. Helaas is de doorsteek van de Reegeul van tafel. De dynamiek van de oostelijke Waddenzee vermindert niet. Dus zal de druk op onze dienstregeling om op tijd te varen, de komende jaren weer toenemen.”

“Een enorm compliment aan de medewerkers van Wagenborg als het gaat om flexibiliteit en geduld dat zij opgebracht hebben om



## We bouwen verder op de 3 pijlers van de veerdienst: continuïteit, kwaliteit en veiligheid.

alle maatregelen als gevolg van de coronapandemie uit te voeren,” concludeert Van Langen terugblikkend op het voorbije jaar.

### En nu op naar 2021

De dienstregelingen voor de veerdiensten Ameland-Holwerd v.v. en Lauwersoog-Schiermonnikoog v.v. blijven in het nieuwe jaar ongewijzigd. Alleen de dienstregeling van de sneldienst tussen Lauwersoog en Schiermonnikoog wordt in 2021 uitgebreid. De sneldiensten op beide eilanden hebben de taken van de watertaxi's overgenomen, waardoor Wagenborg in het afgelopen jaar gestopt is met de watertaxi's. In 2021 vindt er een tariefswijziging plaats en worden de prijzen met 2% verhoogd, zoals door de minister vastgesteld. “Een extra tariefsverhoging als gevolg van de coronacrisis hebben wij gelukkig kunnen vermijden,” aldus Van Langen.

En wat staat er verder op de planning bij WPD in 2021. “Het gaat er na het bewogen jaar 2020 vooral om, om in 2021 rust te creëren. We bouwen verder op de 3 pijlers van de veerdienst: continuïteit, kwaliteit en veiligheid. In 2021 wordt een start gemaakt met een duurzaamheidsproject: we gaan in een samenwerkingsverband tussen onder andere TNO, Marine Service Noord en Prins onderzoeken in hoeverre Dimethyl Ether (DME) als transitiebrandstof toepasbaar is. DME is volledig nieuw en nog niet eerder op schepen toegepast. We hebben eerst gekeken naar de mogelijkheid van waterstof, maar dit is op korte termijn nog niet voldoende beschikbaar en dus geen optie voor WPD.”

Van Langen vervolgt: “Verder wordt er komend jaar gewerkt aan de afronding van de in samenwerking met de Rijksuniversiteit Groningen uitgevoerde socio-maatschappelijke mobiliteitsanalyse, met het oog op het te ontwikkelen vervoersconcept. We moeten over de horizon heen kijken hoe het vervoer van en naar de eilanden over 30 jaar plaatsvindt.” ■

# HISTORISCH ROMAN OVER DIJK TUSSEN AMELAND EN HOLWERD

De zoektocht naar een groot Nederlands en mislukt project bracht schrijfster Corine Nijenhuis op het spoor van Pieter Jan Willem Teding van Berkhout (1825-1895). Om nieuw land te winnen, bouwde hij een dijk van Ameland tot de vaste wal. Nijenhuis schreef er het boek 'Waddenwolf' over.

Fotograaf: Anja van Wijgerden

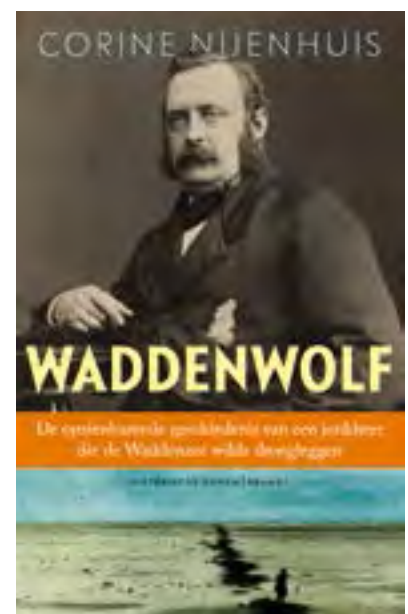
Jonkheer Pieter Jan Willem Teding van Berkhout was een advocaat die uit een welvarende familie kwam. In de tweede helft van de negentiende eeuw smeedde hij een groots plan: de bouw van een dam tussen Ameland en het Friese vasteland. De dam moest zorgen voor aanslibbing. Het nieuwe, drooggelegde land dat uiteindelijk zou ontstaan, zou hem nog meer welvaart opleveren.

De jonkheer had totaal geen bouwkundige achtergrond. Maar hij was zo overtuigd van het succes dat hij huis en haard achterliet en verkaste naar Ameland. De aristocraat werd een arbeider, leefde tien jaar lang onder primitieve omstandigheden. Maar het lukte: de dijk werd gebouwd.

Rond 1880 was de dijk tussen Holwerd en Buren een feit. En het wad tussen Ameland en de vaste wal begon inderdaad dicht te slibben. Maar een lang leven had de dijk niet. Hoe dat precies komt en wat voor bijzondere man de jonkheer eigenlijk was, beschrijft Corine Nijenhuis in haar historische roman 'Waddenwolf'. Zelfs een mysterieuze mariaverschijning speelt een rol in dit verhaal.

Overigens is het nog altijd een beetje te merken en dat de dijk er ooit is geweest. De aanslibbing van toen levert nog steeds hinder op voor de veerboten. Bij laagwater zijn restanten van de dijk nog te zien.

Het boek 'Waddenwolf' van Corine Nijenhuis is via (online) boekhandels te verkrijgen.







# KNRM redders op Ameland

Op Ameland zijn twee van de 45 reddingstations gevestigd van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM). Reddingboten Maria Hofker op Nes en Anna Margaretha op Ballumerbocht en het kusthulpverleningsvoertuig worden bemand door een beroepsschipper en 35 vrijwillige bemanningsleden.

Zij staan 365 dagen per jaar paraat, bij nacht en ontij, voor het redden van mens en dier. Snel, professioneel en kosteloos. In de zomermaanden wordt het strand bewaakt vanaf vier strandposten door KNRM Lifeguards.

De KNRM is volledig afhankelijk van donateurs.  
Help mee en steun onze vrijwilligers met je donatie. [www.knrm.nl](http://www.knrm.nl)

Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

# TOEKOMSTVISIE UIT HET VERLEDEN

Terwijl bij Scheepswerf 'Hoogezand' aan het Groningse Winschoterdiep de bouw van de nieuwe veerboten m.s. Sier en m.s. Oerd in volle gang waren, was men zowel in Holwerd als in Nes al maanden druk bezig met het geschikt maken van de aanlegsteigers voor het roll-on roll-off systeem dat met de komst van de nieuwe veerboten ook hier zijn intrede zou doen.

Foto's: Archief Henk Zuur

Voor het eerst sinds (on)heugelijke tijden ging zaterdag 2 februari 1985 de Wagenborgvlag in top bij een tewaterlating voor Wagenborg Passagiersdiensten. Toenmalig Verkeer en Waterstaatsminister Neelie Smit-Kroes verrichtte de dooplechtigheid van het m.s. Sier, de eerste van twee nieuwe zouteveren die ingezet zouden worden in de dienst Ameland-Holwerd v.v.. Vele honderden belangstellenden waren er getuige van dat de minister tot drie keer toe de fles tegen de scheepshuid moest werpen voordat de champagne vloeide. Na dit 'drie keer is scheepsrecht' maakte het nieuwe m.s. Sier kennis met haar element. Na de tewaterlating was de helling vrijgemaakt voor runningmate m.s. Oerd, die haar zusterschip binnen niet al te lange tijd later zou volgen. Vier dagen voor de tewaterlating op 15 mei 1985 van het m.s. Oerd, die gedoopt werd door mevrouw Van Zeil-de Groot, de echtgenote van toenmalig EZ-staatssecretaris Piet van Zeil, leverde werfdirecteur Henk Bodewes het m.s. Sier op aan de rederij.

## Werf failliet

Op 21 juni 1985 was Wagenborg wereldnieuws: op last van de rederij was het nieuwe m.s. Oerd die nacht onder leiding van directeur Egbert L. Vuursteen bij de werf weggesleept. Wagenborg besloot hiertoe nadat bekend was geworden dat

de werf de vorige dag haar faillissement had aangevraagd en het nieuwe m.s. Oerd zou twee dagen later opgeleverd worden. "Veerboot gekaapt!" kopten de kranten, "Unieke vorm van scheepspiraterij!" Terecht reageerde Wagenborg dat van kaping geen sprake was. De rederij was juridisch eigenaar van de veerboot. Deze was drie weken eerder volledig betaald en, gedwongen door de omstandigheden, een dag eerder dan de bedoeling bij de werf weggehaald. Het wegslepen van het m.s. Oerd ging gepaard met wilde en emotionele taferelen. Directeur Vuursteen raakte door het gebeuren zo overstuurd dat hij regelrecht vanuit de vuurlinie per ambulance naar een ziekenhuis in Groningen werd gebracht.

Zaterdag 29 juni 1985 werd het nieuwe m.s. Oerd naast runningmate m.s. Sier opgenomen in de dienstregeling tussen Ameland en Holwerd. Met het in de vaart nemen van beide boten werden twee van de zeven toenmalige Rijksveerboten, de Prins Willem IV en Prinses Anna, ingrijpend gerenoveerd om als respectievelijk Brakzand en Simonszand te worden ingezet voor de dienst op Schiermonnikoog. De overige vijf werden afgestoten, waarmee voor veel eilandbezoekers bekende namen verdwenen: Johan Willem Friso, Prinses Maria Louise, Rottum, Schiermonnikoog en Ameland.



Het eerste m.s. Oerd, het huidige m.s. Monnik, aan de steiger te Nes

Op het doopbordes t.g.v. de doop, naamgeving en tewaterlating van de Sier op 2 februari 1985 staan (v.l.n.r.) minister Neelie Smit Kroes (met bontmuts), Henk Vonhoff (CdK in de provincie Groningen), Egbert. L. Vuursteen (directeur Wagenborg), echtgenote Ien Vuursteen-Vreemijer, Bert Wagenborg (directeur Wagenborg). Achter Vuursteen zien we Ton Amerika (burgemeester van Hoogezand-Sappemeer) en Koos Veldman (bedrijfsleider WPD).



### **Privatisering**

Nog datzelfde jaar, en wel op 4 december, tekenden V&W-minister Smit-Kroes en WPD-directeur Egbert L. Vuursteen de privatiseringsakte betreffende de overdracht van de Rijksbootdiensten aan Wagenborg Passagiersdiensten. Hiermee kwamen de veerdiensten op Ameland en Schiermonnikoog los van 'Moedertje Albedil'. De plechtigheid had plaats aan boord van het nieuwe m.s. Sier, die ligplaats had gekozen in Lauwersoog. Bij de gelegenheid werd directeur Vuursteen benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau. *"Een stuk van de onderscheiding moet afstralen op het personeel van Wagenborg,"* aldus de geroerde directeur. *"Zonder goed en enthousiast personeel kan een bedrijf niets bereiken!"* Voor toenmalig kapitein Brouwer had de minister een fraaie versiering voor het schip meegebracht.

### **Nieuwe Sier en Oerd**

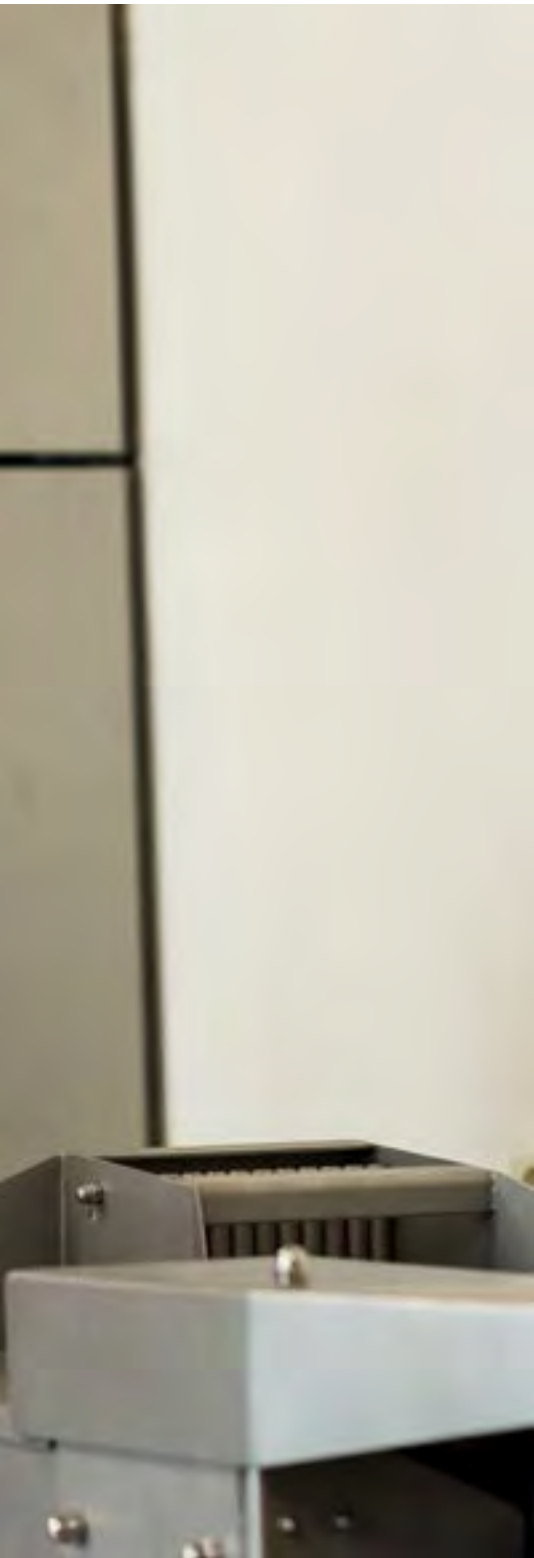
*"Met beide schepen zullen in de twintig jaar die ze meegaan in totaal zo'n vijftien tot twintig miljoen passagiers overzetten,"* voorspelde toenmalig WPD-directeur E.L. Vuursteen bij de tewaterlating van het m.s. Sier op 2 februari 1985. We zijn inmiddels vijfendertig jaar verder en nog steeds leveren beide schepen een vertrouwd beeld op de Wadden.

Na tien jaar het water tussen Ameland en Holwerd dun te hebben gevaren, leverde Scheepswerf Bijlsma te Wartena op 1 februari 1995 het nieuwe (huidige) m.s. Sier op aan Wagenborg. Het nieuwe (huidige) m.s. Oerd volgde acht jaar later. De gelijknamige oude schepen werden omgedoopt tot Rottum en Monnik en ingezet in de dienst Lauwersoog-Schiermonnikoog. Met een toekomstvisie vanuit het verleden ondergingen beide schepen enkele jaren geleden een ingrijpende refit, waardoor de dienst aan de eisen aangaande veiligheid, milieu en comfort tot in lengte van jaren op het juiste niveau uitgevoerd kon blijven worden.

# DE BITTERBAL IS EEN KUNSTIG DING



Dat Danny Wijnberg kok zou worden, is iets wat in zijn kindertijd wel viel te voorspellen. Dat hij zich uiteindelijk zou specialiseren in kroketten en bitterballen, niet. Maar nu, ruim twee jaar na oprichting van Wad'n Keuken, is zijn liefde voor deze producten onuitwisbaar. *"Het maken is echt een ambacht."*



Toen Danny jong was, trakteerde hij zijn ouders nog wel eens met bijzondere culinaire creaties - de één iets succesvoller dan de ander. Hij vond koken toen al leuk. Een carrière in de keuken lag voor de hand. Na het afronden van de koksopleiding heeft hij bij Klimop in Nes, Amelander Kaap en Hotel Nobel het werkend leren-traject gedaan. Uiteindelijk ging hij aan de slag bij Cantina Dolores. Hier werd onbewust de kiem voor zijn huidige bedrijf gelegd.

*“Vijf jaar geleden maakte ik een soep van de schil van garnalen”, vertelt hij. “Ik dacht na over wat ik met de rest van de garnaal kon doen en kwam uit op kroketten maken. De vraag hiernaar nam zo snel toe, dat ik het niet kon bijbenen. Dus schoof ik het weer aan de kant.”*

In 2017 werkte hij tien jaar voor Dolores en voelde hij dat het tijd werd voor iets anders. De kroketten hadden hem niet losgelaten. *“Ik vind dat er zoveel rotzooi is op de markt. Kroketten en bitterballen met een minimale hoeveelheid vlees, bijvoorbeeld. Ik wilde kroketten maken waarbij alles in de basis eerlijk is.”*

### **Proberen, proberen, proberen**

In het pand van zijn broer, toevallig gelegen tegenover Dolores, bouwde hij een ruimte om tot productieruimte. Een half jaar lang had hij nodig om de beste ragout te ‘ontdekken’ en dito paneerlaag. Een kwestie van “proberen, proberen, proberen”. Hij vroeg advies bij Koopmans Meelfabrieken en zorgde voor verse en lokale ingrediënten. *“Aan de westkant van Nes grazen bijna het hele jaar door bruinwitte Amelander Herefordkoeien. De eigenaar van Zee van Tijd en ik laten een deel van die koeien slachten voor ons vlees. De dieren worden goed behandeld. Dat vind ik belangrijk. Als je vlees gebruikt, zorg dan dat het qua dierenwelzijn in orde is.”*

In een pan van honderd liter maakt Danny twee dagen per week ragout. Op de volgende twee dagen produceert hij de kroketten en bitterballen, geholpen door vrienden en familie. *“Ik vind het leuk om verschillende soorten te bedenken. Naast rundvleeskroketten maak ik ook Amelander garnalen-, Amelander kaas-, rendang- en gerookte palingkroketten.”* Elke variant is stevig, krokant en rijk aan mooie, pure smaken.

### **Stap voor stap**

Danny levert aan horeca, maar heeft ook plannen om aan streekwinkels en supermarkten op het eiland te leveren. Bitterballen en kroketten voor in de frituurpan én voor in de oven en airfryer. Laatst heeft hij van verschillende merken bitterballen gekocht en die samen met die van hem getest. *“Ik durf wel te zeggen dat die van mij het meest krokant zijn”,* zegt hij.

Zoals het nu staat, liggen de Wad’n Keuken-bitterballen vanaf medio december in de schappen. *“Ik ben ondertussen ook in gesprek met groothandels, waaronder één die levert aan horecabedrijven in Amsterdam. Die laatste*

“

**Naast  
rundvleeskroketten  
maak ik ook  
Amelander garnalen-,  
Amelander kaas-,  
rendang- en gerookte  
palingkroketten.**

*is een heel spannende, het zou echt mooi zijn als dat doorgaat.”*

Dit alles vraagt wel om meer productie, dus laat hij in Hollum een nieuwe loods bouwen waar hij vier keer meer productieoppervlakte heeft, plús een ontvangstruimte voor klanten die daar de ware Wad’n Keuken-ervaring kunnen krijgen.

Hij heeft volgens eigen zeggen een gezonde ondernemersdrang: hij wil dat zijn bedrijf groeit. *“Maar ik doe wel alles stap voor stap. Alles moet eerst goed staan, voordat ik de volgende stap zet.”* Boven alles blijft staan dat de kwaliteit van de bitterballen en kroketten zo hoog mogelijk blijft, hoe groot zijn bedrijf ook wordt. *“Ik ben geen marketeer, maar kwaliteit wint het altijd. Een kroket of bitterbal die onder de maat is, gaat niet de deur uit.”*

### **Après ski**

Door zijn nieuwe specialiteit is de bitterbal voor hem in achtting gestegen. *“Het is een kunstig ding. Ik weet nu hoeveel arbeid erin zit om ze goed en smaakvol te krijgen. En welke stappen je allemaal moet zetten om ze überhaupt te kunnen maken. Daarom heb ik inmiddels echt een liefde voor de bitterbal: het maken is een ambacht.”*

Hij hoopt dat door mond-tot-mondreclame het (bitter)balletje blijft rollen. Dat zijn producten niet alleen Ameland veroveren, maar ook Nederland. En misschien wel andere landen. *“Ik ga elk jaar skiën. Hoe mooi zou het zijn dat je daar in de sneeuw, muts op en handschoenen aan, een Amelander bitterbal kunt eten?”* ■

# FINANCIËLE ZAKEN VAN TWEE KANTEN

Wat is de rol van een financiële afdeling en waar liggen de uitdagingen? Wim Durans en Kornelis Berghuis zijn hiervoor verantwoordelijk binnen respectievelijk Wagenborg Passagiersdiensten en moeder Royal Wagenborg.

**Kornelis:** “Als Finance Manager van de Offshore divisie ben ik verantwoordelijk voor de administratieve organisatie en financiële verslaglegging. Onder de Offshore divisie vallen veel bedrijven welke o.a. gevestigd zijn in: Nederland, Rusland, Cyprus en de Verenigde Arabische Emiraten. Met onze vestigingen en schepen zijn wij actief in de olie- en gasindustrie. Voor Offshore heb ik mijn eigen finance team in Nederland. De teams in het buitenland rapporteren aan mij, waarna ik de cijfers consolideer. Daarnaast ben ik als Business Controller betrokken bij WPD. De cijfers die Wim met zijn team opstelt, vormen voor mij de basis voor verdere analyses en beoordelingen.”

**Wim:** “Samen met rechterhand Mark Folbert houd ik me als Financieel Directeur bezig met het opstellen van de WPD-cijfers. Bij het moederbedrijf is er onderscheid tussen medewerkers die de administratie voeren, controleren en de cijfers samenstellen. Bij WPD loopt dat door elkaar en doen we dit met z'n vieren. Ik stuur de cijfers maandelijks naar Delfzijl en bespreek die met Kornelis, alvorens ik die aan de Raad van Bestuur presenteer. Kornelis kijkt over mijn schouder mee. Verder is een belangrijk onderdeel van mijn werk de AO/IC, oftewel het functioneren van onze processen. En niet te vergeten concessiezaken, zoals kwartaalrapportages, het vervoerkundig jaaroverzicht, prognoses en het Vervoerplan.”



Kornelis Berghuis

“

**Je moet weten wat er gebeurt en het verhaal achter de cijfers kennen. Dat is het mooie van mijn werk.**

**Kornelis:** *“Het werken bij Wagenborg is dynamisch. Geen dag is hetzelfde! In mijn huidige functies houd ik contact met de operationele werkvloer. Ik vind het belangrijk dat je weet waar je het over hebt als je met de cijfers bezig bent. Je moet weten wat er gebeurt en het verhaal achter de cijfers kennen. Dat is het mooie van mijn werk.”*

**Wim:** *“Bij WPD hebben we de sneldienst, veerboten, parkeren en Plazawinkel. Mijn uitdaging is de diversiteit aan werk binnen een club als WPD. Voor Royal Wagenborg zijn wij de enige Business to Consumer (B2C) divisie; wij verkopen onze diensten rechtstreeks aan de klant. Ik zeg vaak voor de grap, we zijn de kleinste divisie, maar hebben de meeste klanten; 1 miljoen reizigers heen en 1 miljoen terug. Dit is een andere tak van sport dan Business to Business (B2B). Het vereist een andere manier van denken en benaderen.”*

**Kornelis:** *“De samenwerking als Business Controller met WPD is prima, de lijntjes zijn kort en als er wat is, trekken we wederzijds aan de bel. Het mooie binnen Wagenborg is dat we elkaar allemaal kennen en oplossingsgericht zijn ingesteld. Als je wat ziet of je hebt een vraag pak je de telefoon, dat gaat heel snel.”*

**Wim:** *“Ik vind het prettig dat er iemand vanuit de familie met me meekijkt, zoals bij investeringsvraagstukken, en mij aan m'n jasje trekt als dat nodig is. Als je jaren in het vak zit kan het eens voorkomen dat je cijferblind bent, andere mensen vallen dan weer andere dingen op.”*



Wim Durans



## TICKETAUTOMATEN

De ticketautomaten voor veerdienst- en sneldiensttickets hebben recent een upgrade ondergaan. Bij de ticketzuilen in Holwerd en Lauwersoog kunnen reizigers nu een veerdienst-, sneldienst- of een combinatieticket voor de veer- en sneldienst kopen. Bij de zuilen op Ameland en Schiermonnikoog kan een sneldienstticket worden gekocht voor de eerstvolgende afvaart.



## TEVREDEN REIZIGERS

Het European Tourism Futures Institute (ETFI), verbonden aan NHL Stenden Hogeschool, heeft net als voorgaande jaren weer een klanttevredenheidsonderzoek laten uitvoeren onder reizigers van en naar Ameland en Schiermonnikoog. Ondanks de coronacrisis konden er 1.416 reizigers worden ondervraagd, waarmee er sprake is van een geslaagd en representatief onderzoek.

### Algemeen

Gemiddeld scoort WPD in 2020 overall met een **7,9** een dikke voldoende. De hoogst scorende aspecten zijn het online kunnen bestellen van tickets via de website (8,7) en de wachttijden bij de kassa (8,4). De laagste score is gegeven voor de telefonische wachttijden bij de Klantenservice: een **6,7**. Dit is beduidend lager dan andere jaren en een direct gevolg van de coronacrisis.

### Ameland

Het overall totaal gemiddelde voor Ameland is een **8,0**. Dit is 0,1 punt hoger dan in 2019.

### Schiermonnikoog

Het overall totaal gemiddelde voor Schiermonnikoog is een **7,8**. Dit is 0,1 punt lager dan in 2019.



## SCHONERE BRANDSTOF

WPD is in 2019 voor alle schepen overgegaan op Change XL brandstof. Deze schonere brandstof is gebaseerd op geavanceerde enzymtechnologie, waarbij de enzymen zorgen voor een snellere en meer volledige verbranding. ChangeXL bevat geen chemische bestanddelen, metalen of as. Recente metingen (2020) van SGS Nederland aan boord van m.s. Reggestroom, waarbij ChangeXL wordt vergeleken met reguliere dieselolie, laten zien dat er 23% minder NoX en 42% minder PM/roet wordt uitgestoten. De brandstofbesparing is 6%.





**A**an het begin van de corona-tijd buitelden de voorspellingen meteen over elkaar heen. De ene nog radicaler dan de andere. Ook ik klik ze aan, de posts en interviews met specialisten, sociologen en economen die de toekomst beschrijven. Ook ik ben geneigd tot “doom scrolling” (een nieuw woord wat de corona-tijd heeft opgeleverd).

Niets is nog wat het was sinds deze even onverwachte als onvoorspelbare pandemie. Daarom moeten we onze eerdere ideeën en visie opnieuw onder de loep nemen.

Is de corona-crisis een hoopvolle tijd, die ons voorbereidt op een utopische toekomst? Of staan we nog maar aan de vooravond van een permanente noodtoestand en repressie? *Filosofie Magazine* haalt Bas Heijne aan, die schreef: ‘Ik heb nog niemand voorbij zien komen die ontzet moest vaststellen dat de pandemie zijn wereldbeeld totaal omver heeft gegooid, dat het virus al zijn gedachten en idealen een dreun heeft gegeven’.

‘Als de corona-tijd één ding helder maakt, is het wel met hoeveel onzekerheid je te maken hebt bij het spreken over de toekomst, en hoe lastig het is om met die onzekerheid om te gaan’, zegt filosoof en dichter Maarten Doorman in het blad.

Doorman: ‘Speculaties over de toekomst worden altijd doorspekt met angst, met datgene waar je in het heden

bang voor bent. Zoals we weten is angst een slechte raadgever. Maar dat kan hoop net zo goed zijn. Als je ergens op hoopt, verwissel je de verwachting dat iets gebeurt met de waarschijnlijkheid dat het gebeurt, zei Schopenhauer. Een mens kan niet zonder hoop, dat begrijp ik, maar hoop corrumpeert wel je gedachten.’


### Radicale hoop

Is het een gedachte dat juist in crisistijd radicale hoop nodig is? Door te midden van een instortende economie, als gevolg van de zich doorzettende corona pandemie, je niet tegen het onvermijdelijke te verzetten, maar de Waddeneilanden te helpen de nieuwe realiteit te omarmen. In plaats van het onvermijdelijke passief te ondergaan, te proberen op een nieuwe manier een toekomst voor het eiland te vinden, waarbij de meerwaarde van de eilanden op een nieuwe manier tot uitdrukking kan komen.



**DON'T STOP THINKING  
ABOUT TOMORROW!**

*Fleetwood Mac*

An aerial photograph of a large body of water, likely a lake or sea, covered in numerous ice floes of various sizes. The ice floes are light blue and white, contrasting with the darker blue water. In the background, a distant shoreline with some buildings and trees is visible under a clear sky.

*Directie en medewerkers van  
Wagenborg Passagiersdiensten  
wensen iedereen een goed,  
gezond en gezegend nieuwjaar.*



# OP 'CRUISE' NAAR SCHOTLAND!

**Een cruise staat bij veel mensen op het 'to-do-lijstje'. Dat is niet voor niets. Een cruiseschip is eigenlijk een drijvend resort. Met alle luxe en comfort van een chique hotel maar met een telkens wisselend uitzicht over zee. Op een cruiseschip is echt alles aanwezig: hutten, restaurants, bars, casino, zwembaden, fitnesscentra, winkels, theater en bioscoop. Net als op de cruiseferries van DFDS Seaways. Hiermee combineert DFDS de luxe van een cruiseschip met een ferry, een bootverbinding van A naar B. Wat is het verhaal achter dit unieke concept van deze collega rederij?**



Teun Wim Leene

## Groot netwerk van overtochten

DFDS biedt veel passagiersovertochten aan in Europa, met routes naar Engeland, Scandinavië en de Baltische regio's, waaronder belangrijke steden, zoals Kopenhagen, Oslo en Newcastle. Het is het grootste scheepvaartbedrijf van Noord-Europa met 8.000 medewerkers en een historie van ruim 150 jaar. Een Deens beursgenoteerd bedrijf met het hoofdkantoor in Kopenhagen. De naam DFDS is een afkorting en staat voor Det Forenede Dampskibs-Selskab (letterlijk vertaald 'De Verenigde Stoomvaart Maatschappij').

## Sterk in vervoer van vracht

In Scandinavië heeft DFDS 100% naamsbekendheid. In Nederland is het bedrijf vooral bekend van de overtochten naar Engeland. Maar naast schepen die passagiers en vracht vervoeren heeft DFDS ook schepen in de vaart die alleen vracht vervoeren. Bovendien is er los van het varende deel een aparte tak, DFDS Logistics, die zich specifiek richt op het vrachtvervoer over de weg.

## Vanuit IJmuiden naar Schotland

De echte passagiersroutes van DFDS zijn IJmuiden – Newcastle en Kopenhagen – Oslo. Op deze verbindingen komen de revenuen voor 80% of meer uit passagiers. De route IJmuiden – Newcastle is net als iedere route binnen DFDS een eigen zelfstandig bedrijf met een eigen directie. Teun Wim Leene, Route Director: *"IJmuiden – Newcastle is vanuit Nederland de meest noordelijke vaarroute naar Groot-Britannië. Zodra het schip aanmeert, ligt Engeland aan je voeten. De Schotse grens passeer je met de auto al na een uurtje. We worden dan ook een beetje gezien als de weg naar Schotland. Ook het favoriete Lake District in het noordwesten van Engeland ligt op een paar uur rijden. De lijn bestaat dit jaar 25 jaar. Jaarlijks vervoeren wij met onze schepen KING en PRINCESS 600.000 passagiers en circa 125.000 auto's. De meeste reizigers komen uit Engeland, Duitsland en Nederland. De gemiddelde bezettingsgraad is hoog, zomers praktisch vol en in de winter voor circa 70%. Daarmee is dit voor DFDS een zeer succesvolle verbinding."*





### Entertainment aan boord

De nachtelijke overtochten tussen IJmuiden en Newcastle bieden een scala aan fantastische faciliteiten aan boord, van heerlijke restaurants, spannend live entertainment, gezellige bars, comfortabele hutten met een eigen badkamer tot speelruimtes voor de kinderen. *“Je stapt ’s avonds om 17.30 uur aan boord en je vakantie begint direct. Alles wordt bij ons aan boord vers gemaakt. Als enige ferrymaatschappij hebben wij een eigen bakkerij aan boord. Onze table service staat garant voor een fijn avondje wining en dining. Maar naast een goed à la carte restaurant hebben wij ook een internationaal restaurant met ontelbare gerechten en Coffee Cafés. Voor elk wat wils, maar alles is gericht op service en entertainment,”* aldus Teun Wim Leene.

### Dieren in het wild spotten

Sinds kort kun je ook van alles leren over dieren die in de Noordzee leven terwijl je van IJmuiden naar Newcastle vaart. Rianne Pels, Manager Operations & Compliance, vertelt enthousiast: *“Aan boord van de KING is een gloednieuwe ORCA Wildlife Lounge waar van maart t/m september vrijwilligersorganisatie ORCA met hun fantastische natuurkenners veel activiteiten verzorgen voor jong en oud. Hier zijn ook dieren te spotten, zoals bruinvissen, dwergvinvissen en witsnuitdolfijnen.”*



### Brexit en taxfree

Met de veranderende regelgeving rondom Brexit per 1 januari 2021 kunnen reizigers straks weer volop profiteren van koopjes op zee. Teun Wim Leene: *“Taxfree shoppen aan boord komt door Brexit weer in volle glorie terug. Onze enorme Sea Shops hebben alles, van zoetigheden, kleding, geschenken, speelgoed en souvenirs tot parfums en cosmetica. Maar ook alcoholische dranken, waaronder een uitgebreide selectie whisky’s. Nu we deze producten straks weer voordelig taxfree kunnen aanbieden, verwachten wij een toename van het aantal passagiers.”*

### Coronavirus en reizen

*“Maar zover is het nog niet, op dit moment raakt de coronapandemie ons enorm. Als reiziger naar Engeland ben je verplicht om 2 weken in quarantaine te gaan, dus willen mensen op dit moment niet reizen. Gemiddeld vervoeren we nu zo’n 100 passagiers per afvaart, terwijl dit normaal gesproken rond de 1.100 ligt. Daarom hebben we de crew aan boord vanwege de kosten teruggebracht van 120 naar 50 per schip en de capaciteit voor onze vrachtrelaties uitgebreid. Corona dwingt je om creatief te zijn. Op onze vlaggenrouten Kopenhagen – Oslo is de route sinds kort aangepast. Daar doen ze nu onderweg Frederikshaven, om zo meer passagiers en vracht aan boord te krijgen,”* zegt Teun Wim Leene.



### Toekomst

De toekomst is sterk afhankelijk van wat er gaat gebeuren in de wereld. Kan er straks worden gewerkt met ‘sneltesten’, waarmee kan worden gegarandeerd dat iedereen aan boord negatief is? Of is er binnenkort een vaccin? Teun Wim Leene: *“Wij verwachten dat in het voorjaar van 2021 het vervoer naar Engeland weer voorzichtig op gang zal komen en vanaf de zomer is dit hopelijk weer normaal. De signalen zijn gunstig, want er komen al veel boekingen binnen voor volgend jaar zomer. Dus onze reizigers verwachten dit ook. We moeten in afwachting van betere tijden de komende maanden met elkaar zien uit te zingen.”*



“Toekomst toerisme”



## DRIE MENSEN, DRIE VISIES

Fotograaf: Ties Rademacher

Tijdens de vorige eeuwwisseling kende nog niemand het woord ‘toerisme’. Het is vanaf die tijd dat her en der in Nederland VVV’s het startpunt werden van de vrijetijdsbesteding van Nederlanders. Nu, zo’n 120 jaar later, brengt toerisme wereldwijd €9 triljoen in het laatje en zorgt het voor 10% van de banen. De afgelopen maanden is dit ‘bedrijf’ door reisrestricties behoorlijk aan het wankelen gebracht. De geweldige impact die dit op veel lokale economieën heeft, wordt ineens pijnlijk duidelijk. Hoe zit het met de kansen van het toerisme op de Waddeneilanden na de crisis? Speelt verduurzaming een rol bij de herstart van de toeristensector? En waar liggen de grenzen? Elsje van Vuuren, NBTC Holland Marketing, Wietse Schuitema voorzitter VVV Ameland en Marianne van Hall voorzitter VVV Schiermonnikoog delen hun visie op de toekomst van het toerisme.



### ELSJE VAN VUUREN, NBTC HOLLAND MARKETING

*In 2019 bezochten 20 miljoen buitenlandse toeristen ons land. Vanwege corona is de verwachting voor dit jaar circa 70 procent lager. Sommige bewoners van drukbezochte toeristische hotspots waren blij met een rustige zomer, maar ondernemers die dit voorjaar al niets verdienden, hebben het momenteel nog steeds enorm zwaar. Voor de coronacrisis, eind 2018, is de toekomstvisie Perspectief Bestemming Nederland 2030 gepresenteerd. Hierin staat hoe Nederland zich kan ontwikkelen tot duurzame, toekomstbestendige bestemming waar de belangen van bewoners, bedrijven en bezoekers in balans zijn. Door toerisme niet te zien als doel op zich. Juist door toerisme in te zetten als middel om bij te dragen aan maatschappelijke uitdagingen, zoals de vitaliteit op het platteland, banen in krimpgebieden, vergroten van duurzaamheid en onderhoud van natuurgebieden. Zo dragen toeristen bij aan de toekomstige uitdagingen van ons land en kunnen alle Nederlanders profiteren van toerisme. De uitdaging is hoe we dit nu ook echt gaan doen met elkaar.*

*Sinds de coronacrisis merkt de toeristische sector dat Perspectief 2030 belangrijker is dan ooit. Het geeft de kans om toerisme opnieuw op te bouwen op een duurzame manier. Juist nu zouden regio's en gemeenten met hun ondernemers en inwoners plannen moeten maken over waarom zij in de toekomst bezoekers willen, aan welke maatschappelijke opgave toeristen kunnen bijdragen en welke ontwikkelingen dan passend zijn. Het belangrijkste is om hierbij de bewoner niet te vergeten, bewoners maken immers de plek en zijn de belangrijkste gebruiker. Betrek de inwoners, zij kennen de uitdagingen en kansen. Voor de Waddeneiland is het bijvoorbeeld een fantastische uitdaging om de streekproducten nog extra onder de aandacht te brengen. En daarnaast zijn de Waddeneilanden zeer inspirerend als het gaat over bezoekersmanagement. Wanneer de eilanden vol zijn, maar dan ook echt vol, hoeft er geen sprake te zijn van 'overtourisme'. Kortom, op naar een toekomstbestendige duurzame bestemming Nederland.*





## **WIETSE SCHUITEMA, VOORZITTER VVV AMELAND**

Toerisme is het belangrijkste onderdeel van de economie van Ameland. Gemeente, ondernemers en VVV Ameland werken samen aan een duurzame ontwikkeling van het toerisme. De marketing en promotie is neergelegd bij de VVV. Naast de promotiebijdrage van de gemeente en de leden verwerft VVV Ameland vooral inkomsten uit de bemiddeling van verblijfsaccommodaties. Jaarlijks telt Ameland ruim 2.2 miljoen overnachtingen, waarvan 60% buiten het hoogseizoen. De toeristische bestedingen bedragen ca. € 140 miljoen per jaar. Gemiddeld ligt de

groeï van het aantal verblijfs-gasten over de afgelopen jaren op 1,5% per jaar. In historisch perspectief heeft er echter een enorme ontwikkeling plaatsgevonden van het toerisme. Kenmerkend is het aandeel Duitse gasten op het eiland. De laatste jaren is dat verder toegenomen. Dat er (nog) geen sprake is van 'overtourisme', hoewel de grenzen wel in zicht komen, heeft vooral te maken met de succesvolle inspanningen gericht op seizoensspreiding. Het merk 'Ameland' is sterk met een hoge waardering onder de gasten. Toch ondervindt Ameland de gevolgen van corona. De Duitse annuleringen worden slechts deels gecompenseerd

door Nederlandse gasten. VVV Ameland heeft uit eigen middelen extra geïnvesteerd in vooral online marketing en promotie, om de schade voor het eiland waar mogelijk te beperken.

Ameland is voorloper als het gaat om de verduurzaming van de economie en dus ook van het toerisme. Dit sluit goed aan bij de wensen van de toerist van de toekomst, die op Ameland wil genieten van een actieve natuurbeleving in een gezond klimaat met voorzieningen gebaseerd op duurzaamheid. VVV Ameland heeft een spilfunctie bij die duurzame ontwikkeling van het toerisme.

## **MARIANNE VAN HALL, VOORZITTER VVV SCHIERMONNIKOOG**

VVV Schiermonnikoog beschouwt zichzelf in alle opzichten als de toegangspoort tot het eiland. Jaarlijks komen er zo'n 50.000 gasten met vragen bij de VVV binnen. Daarnaast verwerken onze medewerkers ongeveer 6.000 telefoontjes en zo'n 15.000 mails. Ook het afgelopen jaar, waarin we voortdurend moesten schakelen door alle coronamaatregelen, wisten gasten en leden ons volop te vinden met al hun vragen. Met recht zijn we de spin in het web voor iedereen die naar Schiermonnikoog wil komen. Bij alle werkzaamheden van de VVV - of dit nu het gastheerschap betreft of de promotie van Schiermonnikoog - zetten we in op een positieve ervaring voor de gasten. Dit doen we door de unieke waarden van ons eiland uit te dragen, zodat ze een goed beeld krijgen van wat men hier kan verwachten. Natuurlijk is iedereen welkom, maar we willen graag gasten die komen voor wat Schiermonnikoog bijzonder maakt. Gasten die waarderen wat er allemaal niet is op het eiland. Overal is lawaai, drukte, licht en hectiek. Nationaal Park Schiermonnikoog heeft enorm veel te bieden aan stilte, rust, ruimte, donkerte, natuur. Elementen die steeds schaarser worden in onze jachtige wereld! We ontvangen nu jaarlijks zo'n 300.000 gasten. Door de natuurlijke barrière van de boot en de capaciteit van het aantal bedden zal dit in de toekomst niet heel veel meer worden. Dat is niet verkeerd. Wel verwachten we een steeds betere match, oftewel meer 'kwaliteitsbezoekers', toeristen die wat te besteden hebben en die respect hebben voor natuur en cultuur. De reiziger van de toekomst heeft hoge verwachtingen; ook de komende 10 jaar zal Schiermonnikoog die waarmaken. In 2021 verhuizen we samen met Natuurmonumenten naar een nieuw en groter pand. We gaan hier laten zien wat er buiten te beleven is; elk bezoek aan Schiermonnikoog moet eigenlijk beginnen met een bezoek aan Het Baken, informatiecentrum. Ook dit past prima in ons streven naar verdere professionalisering.





# BUURTSPOORTCOACH ALS IMPULS VOOR LOKAAL SPORTBELEID

Om uitvoering te geven aan het gemeentelijk sportbeleid zijn Martine Kienstra en Brenda Metz actief als Buurtsportcoaches Sport en Beweging op Ameland. Beide dames zijn in dienst bij Sport Fryslân en werken in opdracht van de Gemeente Ameland. De gemeente wil hiermee meer mensen in de buurt laten sporten en bewegen, sport- en beweegprojecten stimuleren en de verbinding leggen met andere sectoren, zoals welzijn, zorg, toerisme en bedrijfsleven.

De eilanden bruisen normaal gesproken van de evenementen en activiteiten. Dit jaar ligt dat wat anders. Laten we met elkaar hopen dat er in 2021 het hele jaar door weer wat te doen en te beleven is! 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 promotiepot van VVV Ameland en VVV Schiermonnikoog. Waarmee zij het toerisme naar de eilanden stimuleren.



Martine Kienstra richt zich vooral op het onderwijs en zet projecten op voor scholen. Dit varieert van sportdagen, schoolschaatsen, de koningsspelen, het panna voetbaltoernooi tot het Amelandse kampioenschap tikkertje. Omdat Ameland een Jongeren op Gezond Gewicht (JOGG) gemeente is, geeft Martine ook uitvoering aan die projecten. Brenda Metz is sinds 1 september nieuw bij het beweegteam Ameland. Zij heeft een combinatiefunctie waarbij ze voor 50% voor de gemeente werkt, en 50% bij Fysiotherapie Metz de Boer.

### Talentontwikkeling

Martine Kienstra: *“Werken als buurtsportcoach kunnen we niet alleen. Een van onze grootste sponsors is Wagenborg Passagiersdiensten. Zij ondersteunen ons met het overzetten van jeugd en sporters voor activiteiten of met het vervoer van professioneel kader naar Ameland. Zo kunnen eilanders kennismaken met soms vernieuwde sportactiviteiten of sporten die op Ameland niet haalbaar zijn, komen ze op sportparken waar ze nooit eerder zijn geweest, ontmoeten ze andere mensen en nog mooier, ontwikkelen ze hun eigen sporttalenten. Een mooi voorbeeld is het jaarlijkse schaatsen in de IJshal te Leeuwarden. Zonder de hulp van WPD zouden dergelijke activiteiten vanwege de kosten niet door kunnen gaan.”*



# HET VOORSPELLEN VAN DE TOEKOMST...KAN HET TOCH?

Praten en denken over de toekomst is belangrijk. Het is geen gespeculeer en vaag gepraat, integendeel. Veel zaken waar we op Ameland of Schiermonnikoog in 2030 tevreden over zullen zijn of waar we dan spijt van hebben, worden vandaag de dag beslist. We houden de rapporten van de Provincie Fryslân en de gemeente Ameland en Schiermonnikoog uit maart 2001 over het toekomstbeeld anno 2015 nog eens tegen het licht.

## **Breed gedragen onderzoek**

Bij het ontwikkelen van een toekomstbeeld voor beide eilanden waren zo'n 20 jaar geleden diverse partijen met uiteenlopende belangen betrokken. De onderzoekers drs. M.A. Muntinga en ir. M. van Waes keken allereerst

naar de trends die de toekomst van Ameland en Schiermonnikoog in belangrijke mate zouden bepalen. Op basis hiervan werden voor beide eilanden 4 toekomstbeelden ontwikkeld, waaraan deskundige eilandbewoners en deskundigen van de wal

hebben meegewerkt. Uit de toekomstbeelden werd vervolgens door de bewoners van de eilanden een keuze gemaakt. Dat gebeurde in een Keuze Conferentie waaraan tientallen eilandbewoners deelnamen.



### Trends in beeld

In de rapporten uit 2001 worden trends genoemd, waarvan men destijds al zeker wist dat die anno 2015 werkelijkheid zouden zijn. Zoals het doorzetten van de individualisering. En het grotere aantal senioren. Voor de eilanden zou dit een groter contingent oudere toeristen betekenen, waaraan aparte arrangementen en activiteiten worden aangeboden. De huishoudens zouden in 2015 kleiner zijn, met als gevolg dat er op de eilanden meer druk op de woningvoorraad ontstaat. Daarnaast zorgt behoefte aan onthaasting, flexwerken en een stijgende welvaart ervoor dat toeristen steeds meer gespreid komen. De seizoenen zullen steeds eerder beginnen en eindigen later. De kwaliteit van het toeristisch aanbod moet in 2015 sterk verbeterd zijn om in de pas te blijven met de hogere eisen van de toeristen. De eenvoudige

stacaravans, bungalows en familiehotels van 2001 bestaan in 2015 niet meer. Ook werd er een stijgende vraag naar vakantiewoningen voorzien en de Waddenzee zal anno 2015 zijn aangewezen als Europees Natuurgebied.

### Ameland 2015 Natuur Eiland

In de keuzeconferenties werd destijds een duidelijke voorkeur uitgesproken voor het toekomstbeeld Ameland Natuur Eiland. Hoe zag in 2001 dit toekomstbeeld van Ameland in 2015 eruit?

*Op Natuur Eiland blijft de landbouw bestaan. Dat is te danken aan de omslag die de boeren hebben gemaakt van bulkproductie naar de productie van onderscheidbare Amelandse producten. Alle overgebleven boerenbedrijven zijn verenigd in een coöperatie. Deze verzorgt de marketing voor het 'Amelandse Product', een paraplu-label waaronder alle Amelandse producten verkocht worden (bijvoorbeeld kazen, ecologisch schapenvlees, zeekraal en dergelijke). Er is in het landschap een duidelijk onderscheid tussen landbouw, recreatie en natuur op het eiland. Deze strakke zonering zorgt ervoor dat verdere groei van toerisme beheerst en strak gestuurd kan worden en dat dus de ontwikkeling van het eiland beheersbaar is. Het toeristisch bedrijfsleven heeft een forse sprong gemaakt in de kwaliteit die wordt geleverd. Accommodaties zijn kleinschalig gebleven maar de geleverde kwaliteit is vergelijkbaar met die van de grote ketens. Ook het transport naar en op het eiland wordt steeds meer maatwerk. De overtocht van en naar de wal vindt naast het grote veer plaats in kleinere boten die frequenter varen. Auto's worden op het eiland zoveel mogelijk geweerd (autoluw). Om de natuur te ontlasten en rust op het eiland te garanderen (duurzaamheid) wordt op Natuur Eiland een vorm van rekeningrijden ingevoerd. Het openbaar vervoer is aanzienlijk verbeterd. Er is enige nieuwbouw toegestaan in een ring rondom de dorpen. De nieuwbouw is alleen bestemd voor jonge eilandbewoners.*

### Schiermonnikoog 2015 Authentiek Eiland

Op Schiermonnikoog scoorde destijds Authentiek Eiland het hoogst. Hoe zag dit toekomstbeeld van 2015 eruit?

*Op Authentiek Eiland zijn cultuur en sfeer van het eiland behouden en versterkt. Er is een zeer beperkte groei in het toerisme. Die groei wordt beheerst en strak gestuurd. Het toeristisch bedrijfsleven heeft een forse sprong gemaakt in de kwaliteit die wordt geleverd. Het eiland is nationaal park. Het dorp is geheel beschermd en wordt qua sfeer gehouden zoals het nu is. Er is enige nieuwbouw toegestaan langs de weg van de nieuwe veerhaven naar het dorp. Daardoor is de verbindingsweg tussen steiger en dorp aantrekkelijk. De nieuwbouw is alleen bestemd voor jonge eilandbewoners. Aan de nieuwe steiger kunnen watertaxi's aanleggen die vervoer op maat mogelijk maken. De oude steiger blijft in gebruik voor de grote veerboot die nodig is voor goederenvervoer en personenvervoer op drukke dagen. De landbouw legt zich zoveel mogelijk toe op streekeigen producten. Daarnaast worden recreatieve voorzieningen aangeboden. Om hun inkomen op peil te houden, worden veel boerenbedrijven ook ingeschakeld bij natuur- en landschapsbeheer. Inrichting van het landschap en de architectuur staan onder streng welstandstoezicht: geen verrommeling en lelijkheid.*

### In hoeverre kunnen we de toekomst voorspellen?

Een van de dingen die je na het lezen van de rapporten bezighoudt, is de vraag: in hoeverre is de toekomst voorspelbaar? Alleen al het idee spreekt voor mensen sterk tot de verbeelding. De toekomstbeelden uit de rapporten van 2001 blijken op punten zeker realistisch. Dat komt omdat ze zijn gebaseerd op een extrapolatie van trends die destijds al zichtbaar waren. Maar ook het feit dat de voorspellingen zijn gemaakt in groepsverband maakt ze accurater. Dit element zou eigenlijk terug moeten komen in allerlei dagelijkse afwegingen en beslissingen. Over de toekomst èn het heden.



# We willen je graag helpen

*Je bent op Ameland en je zoekt inspiratie?  
Stap binnen bij VVV Ameland!*



Bureweg 2, Nes  
O.P. Lapstraat 6, Hollum  
Tel. 0519-546 546

[vkvameland.nl](http://vkvameland.nl)



Zoals u elders in dit magazine heeft kunnen lezen, zijn we na 4 jaar van plan om WPDetails wat te moderniseren. Zowel qua 'look and feel' als inhoudelijk. Uw mening als lezer is daarbij voor ons heel belangrijk. Met uw antwoorden kunnen wij WPDetails nóg interessanter en leuker maken.

### **Wat vindt u van WPDetails?**

Wij willen u vragen mee te doen aan het lezersonderzoek. Het invullen gaat via internet en duurt nog geen 5 minuten.

Ga voor 15 januari 2021 naar

<https://bit.ly/wpdetailsenquete>

om de vragenlijst in te vullen.

### **Winnen!**

Onder de deelnemers verloten we 3 cadeaubonnen ter waarde van € 50,-. Als u wilt meedingen naar deze prijzen, vragen wij u om uw gegevens. Zo niet, dan worden uw antwoorden anoniem verwerkt.

# DE WERKPLEK VAN... BART VAN WIJK

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 elke WPDetails een werkplek in de schijnwerper. Deze keer de werkplek van Bart van Wijk, schipper op de sneldienst Lauwersoog-Schiermonnikoog v.v..

## **Wie is Bart van Wijk?**

*"Ik ben getrouwd en vader van vier kinderen. Sinds 27 januari werk ik bij Wagenborg Passagiersdiensten. Daarvoor zat ik in de scheepvaart. Ik was toen telkens vier weken van huis. Met een gezin was dat niet ideaal. Dus toen de vacature voor schipper op de sneldienst en watertaxi van Lauwersoog naar Schiermonnikoog vrij kwam, heb ik gesolliciteerd."*

## **Wat houden jouw werkzaamheden in?**

*"Natuurlijk mensen overvaren. Maar ook het schip onderhouden en schoonhouden, werkplekverslagen opstellen, kaartjes scannen en betalingen in orde maken. Ik vind het ook*

*leuk om mee te denken over hoe dingen in het werk beter kunnen. Omdat ik nieuw ben en uit de zeevaart kom, kijk ik met een iets andere blik naar dit werk."*

## **Wat is voor jou de uitdaging in het werk?**

*"De variatie, wat gelijk ook heel leuk is. Ik begon als schipper op de sneldienst en watertaxi. Maar ik heb kapiteinspapieren, dus mag de boot ook over de Noordzee varen als hij bijvoorbeeld naar de scheepswerf in Delfzijl of Harlingen moet. Ik zit ook wel eens een dagje op het havenkantoor, waar ik me bezighoud met de kaartverkoop en kascontrole."*







**Varen maakt me  
gelukkig. Het zit in het  
bloed.**

**Wat voor bijzonders heb je wel eens meegemaakt?**

*“De Bellinga’s (bekende bloggende familie uit Zwolle, red.) hebben eens meegevaren. Dat vonden vooral mijn kinderen leuk, want die zijn fan. Ik heb een paar foto’s gemaakt. Later zagen mijn kinderen hun papa terug op YouTube met de Bellinga’s. Dat vonden ze wel heel bijzonder.”*

**Zomers vaart de sneldienst ook vanuit Esonstad. Hoe vind je dat?**

*“Leuk. Dan vaar je weer even door een ander gebied. Daarnaast zijn de passagiers vakantiegangers, die dus in vakantiestemming zijn. Soms moeten we wachten bij de sluis naar de Waddenzee en dat kan nog wel eens duren. Maar de passagiers blijven goedgemutst. Er valt onderweg genoeg te zien. Schotse hooglanders in het Lauwersmeergebied en zeehonden in de Waddenzee.”*

**Hoe vind je het zelf om de Waddenzee als werkgebied te hebben?**

*“Natuurlijk is het mooi en is elke dag anders, maar verder heb ik niet zoveel met de natuur. Ik heb echt iets met het varen. Waarom ik dit zo mooi vind? Wist ik dat maar. Mijn opa had een eigen schip, mijn vader zat in de scheepvaart en mijn broer ook. Het zit in het bloed. Varen maakt me gelukkig.”*

**Wat voor plannen heb je voor jouw toekomst binnen WPD?**

*“Ik ben bezig om invalschipper te worden op de veerdienst. Dat lijkt me leuk voor de afwisseling. En de combinatie met werk op kantoor zoals ik dat nu heb, vind ik prima, dus wil ik wel houden. Verder kijk ik wel wat op mijn pad komt. Als ik maar kan blijven varen.”*

# 'WADDENGEBIED VERDIENT DAADKRACHTIGE NATUURBEHEERDER'



Een voetbalwedstrijd zonder scheidsrechter en met meer dan twee teams in het veld, dat wordt een ratjetoe. Heel anders is het niet als het op natuurbeheer aankomt. Daarom hamert de Waddenvereniging op het aanwijzen van een daadkrachtige natuurbeheerder. Het liefst komt die er zo snel mogelijk. Wouter van der Heij, mariene-ecoloog bij de Waddenvereniging: *“De natuurwaarden gaan achteruit.”*



**Alles begint bij goed en daadkrachtig beheer.  
Daarna kun je écht slagen maken met alle  
ontwikkelingen, zoals klimaatveranderingen,  
gaswinning, plastic soep en visstand.**

Er zijn zaken die goed gaan in het waddengebied en er zijn ontwikkelingen die zorgen baren. In de eerste categorie zijn er volgens Wouter van der Heij bijvoorbeeld de zeehonden en lepelaars, waarvan de populaties op het wad inmiddels omvangrijk zijn. Ook op het land gaat het in verschillende opzichten steeds beter. Kwelderherstel vindt volop plaats op de eilanden. En dijken die worden aangelegd, hebben steeds vaker overgangen van zoet naar zout water. De vismigratierivier bij Kornwerderzand is hier een mooi voorbeeld van.

#### **Visstand**

Tegelijk zijn er dus uitdagingen. Van der Heij zelf is bijvoorbeeld betrokken bij het project Swimway. De visstand in de Waddenzee is de afgelopen zestig jaar met negentig procent afgenomen. Swimway moet uitwijzen waardoor dit komt: klimaatverandering, baggeren of toch iets anders? Zonder gedegen onderzoek geen antwoord. Zonder antwoord geen oplossing. *“De aandacht voor de onderwaternatuur groeit gelukkig wel. Maar waar we al honderd jaar onderzoek doen naar vogels, is het onderzoek naar bijvoorbeeld vissen in de Waddenzee nog relatief nieuw.”*

#### **Geen regie**

De visstand is slechts één van de verschillende problemen aangaande het waddengebied. Het goede nieuws is dat verschillende natuurorganisaties, overheden en instanties begaan zijn met het Waddengebied. Ze willen allemaal bijdragen aan het behoud van dit UNESCO Werelderfgoed. Een belangrijke schakel die volgens de Waddenvereniging echter mist, is iemand die de regie neemt. Een natuurbeheerder, met andere woorden. Eerder dit jaar werd de Gebiedsagenda

2050 voor het Waddengebied gepresenteerd. *“Alle betrokken partijen hebben hierin hun wensen aangegeven. Maar er zijn geen keuzes gemaakt in wat er nu gaat gebeuren en wie waarmee aan de slag gaat.”*

#### **Mandaat en middelen**

Het polderen, waarvan hier volgens de Waddenvereniging sprake is, helpt de natuur niet. *“De Beheerautoriteit Waddenzee bestaat al wel, maar dat is een tandloze tijger. Voor goed natuurbeheer is een beheersautoriteit nodig met mandaat en middelen. Er moet één partij worden aangewezen die de rol op zich neemt. Of één van de betrokken organisaties besluit een grotere broek aan te trekken en de rol op zich nemen. Er moet in ieder geval iemand komen die boven de partijen staat. Die zal dan wel eens keuzes moeten maken waar niet iedereen blij mee is. Maar we moeten de natuur op één zetten.”*

Eén natuurbeheerder verhelpt bovendien de 'bestuurlijke spaghetti', verwacht hij. *“Als ik een onderzoek wil uitvoeren, moet ik bij allerlei verschillende partijen vergunningen aanvragen, omdat over elk deel weer iemand anders verantwoordelijk is. Je wilt gewoon duidelijk weten waar je kunt aankloppen met een bepaalde vraag of kwestie.”*

Als er al een natuurbeheerder komt, dan zal dat nog wel wat jaren duren - zulke besluiten kunnen jaren in beslag nemen weet Van der Heij uit ervaring. Maar het is wel de belangrijkste stap voor de toekomst van het waddengebied, stelt de Waddenvereniging. *“Alles begint bij goed en daadkrachtig beheer. Daarna kun je écht slagen maken met alle ontwikkelingen, zoals klimaatveranderingen, gaswinning, plastic soep en visstand.”*

# ONDERNEMENDE DIERENLIEFHEBBERS





Aan de eettafel van de familie Van der Bijl gaat het geregeld over koeien, schapen en paarden. Niet alleen Sietske en Ludie zijn bevlogen over hun agrarisch bedrijf, ook hun dochters Arianne (21), Ilse (17) en Rinske (10) hebben er hart voor. Sietske: *“Het is best uniek dat een heel gezin erbij betrokken is.”*

Al decennialang runt Ludie met zijn zwager de veehouderij aan de Reddingsweg op Schiermonnikoog. Tot een aantal jaar geleden werkte Sietske eveneens op de veehouderij. Ook toen de kinderen er al waren. *“Dan zetten we een box neer waar de kinderen konden spelen. De jongste heb ik nog een skipakje aangetrokken en in de MaxiCosi gezet toen ‘s nachts de kalverij begon. De kinderen waren altijd in de buurt.”*

#### **Steeds meer paarden**

Daarmee zijn ze dus grootgebracht met dieren. *“Een jaar of zeven, acht geleden kochten we een pony voor de kinderen”,* vertelt Sietske. *“Ik ben zelf fan van het Friese paard, ik had al sinds mijn jeugd de droom er een te hebben. Dus kocht ik een veulen. Die verongelukte helaas in de wei. Met het verzekeringsgeld kon ik een nieuwe kopen.”*

De paarden in de wei brachten al snel een balletje aan het rollen. De familie kreeg pensionklanten en vragen van mensen die wilden paardrijden. *“Bij de ruitervereniging kon dat niet meer en meer opties waren er niet op dit eiland.”* De veehandelaar die koeien van de familie afnam, had Friese paarden. *“Hij zei: ‘Ik regel paarden en pony’s voor de zomer. Loopt het niet, dan neem ik ze na de zomer mee terug.’ Maar het liep goed, dus na de zomer hebben we de paarden overgenomen.”*

De rijstal kreeg daarna serieus vorm met een buitenbak. Onlangs is een manege en binnenbak gerealiseerd, plus ongeveer 25 boxen. *“Er staan hier nu iets van vijftig paarden, waaronder vijftien pensionpaarden. De ruitervereniging zit hier ook bij in, hun leden kunnen bij ons rijden. We organiseren daarnaast ritten, waaronder huifkartochten, en geven les. Ik ben tegenwoordig vooral*

*bezig met de paardenstal en minder met de veehouderij.”*

#### **Ondernemende dochters**

Alle drie de dochters zijn betrokken bij het bedrijf. Arianne helpt in de veehouderij en heeft daarnaast schapen. *“Ze heeft stage gelopen op een schapenhouderij in Hantumeruitburen. Daar is het virus erin geslopen. Het begon met twee fleslammetjes, nu heeft ze zestig tot zeventig schapen. Ze is in gesprek met Natuurmonumenten om ze te laten grazen in het natuurgebied. Het lijkt haar leuk om in de toekomst misschien ook schapen te gaan melken.”*

Ilse heeft vooral hart voor de paarden. *“Ze heeft een ruiter- en menbewijs en kan dus ritten begeleiden. Ook op de huifkar kan ze rijden. Daarnaast kan ze kinderen les geven, dat vindt ze ook leuk. Ooit wil ze het paardengedeelte overnemen. Ik ben nog niet van plan om te stoppen, maar nu kan ze er langzaam in groeien.”*

En de jongste, Rinske? *“Ze is dol op paarden. Ze zegt: ‘Ik hoef niet naar school, ik kan beter paardrijden’. Dus ik denk dat ze daar later iets mee gaat doen. En ze heeft in het algemeen een duidelijke mening. Zo van: die pony functioneert niet goed. En dan overleggen we wat ermee moet gebeuren.”*

Gesprekken over werk vinden vaak plaats aan de eettafel, dat gaat nu eenmaal automatisch. *“Dan hebben we het over dit, dan weer over dat, en de kinderen weten precies waar het over gaat. Dat is fijn. En het is denk ik wel uniek dat we dit als hele gezin delen. Ik vind het prachtig en ben er ook super trots op.”* ■

# DRIJVENDE BOK 'TRITON' NAUW BETROKKEN BIJ BOUW WINDPARK FRYSLÂN

Onlangs is de bouw van Windpark Fryslân op het water van start gegaan met het plaatsen van de eerste van de 89 funderingspalen in de bodem van het IJsselmeer. Wagenborg is nauw betrokken bij deze belangrijke mijlpaal met haar drijvende kraan 'Triton'.

## 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, waaronder droge-ladingschepen, offshore-schepen, hotelschepen, sleepboten en diverse pontons levert Wagenborg met 3.000 medewerkers wereldwijd diverse logistieke diensten.

In het Friese deel van het IJsselmeer bij Breezanddijk wordt Windpark Fryslân gebouwd. Door de ondieptes in het IJsselmeer en de breedte van de sluisen is het niet mogelijk om met standaard offshore windmaterieel te werken. Bovenop een uniek werkplatform ter grootte van een half voetbalveld, staat een grote kraan om de fundering te plaatsen. De drijvende kraan 'Triton' van Wagenborg - met een hijsvermogen van 300 ton - wordt als staartkraan ingezet om de funderingspalen te positioneren.

Windpark Fryslân wordt gebouwd door aannemingscombinatie Zuiderzeewind. Het wordt het grootste windpark ter wereld in een binnenwater. Het windpark omvat 89 turbines van 4,3 MW. Met een vermogen van 382,7 MW levert Windpark Fryslân voldoende energie voor circa 500.000 huishoudens. Het windpark zal in 2021 operationeel zijn.



# IN DE KLAUWEN VAN CORONA

Maandenlang van huis zijn, vast zitten op een schip waar je wel van af kunt maar niet van af mag, voedsel en medicijnen die opraken en al die tijd geen direct contact hebben met je familie. Honderdduizenden zeelieden zitten door het coronavirus al maandenlang vast op zee. Ze zijn het wel gewend om lang van huis te zijn, maar niet zó lang. Volgens de jongste schattingen zitten zo'n vierhonderdduizend zeelieden vast op schepen waar ze niet van af mogen. Een gigantisch aantal in een sector waar zo'n 1,8 miljoen mensen werken. Ook voor Marianne Klat, Senior Crew Manager bij Wagenborg in Delfzijl, is het de werkelijkheid van elke dag.





Toen het Coronavirus in maart snel om zich heen sloeg, werd ook Wagenborg gedwongen te stoppen met aflossen. Marianne Klat (35). *“Vanuit crew management hebben wij alle schepen gebeld om te laten weten dat we aan ze denken. Je moet de mensen aan boord niet in het ongewisse laten. Ook richting het thuisfront. Laat weten dat je met ze bezig bent, maar ook dat je iedere dag weer tegen gewijzigde of nieuwe maatregelen aanloopt.”*

*“In de wetenschap dat alle scheepvaartbedrijven en crewmanagement organisaties tegen dezelfde problemen aanlopen, werd al gauw duidelijk dat ons een immense uitdaging te wachten stond”* zegt Klat. Samen met haar collega's in Delfzijl, Sint Petersburg en Manilla is het een dagelijks terugkerende crime de meer dan 1500 zeevarenden aan en van boord te krijgen. *“Communicatie is meer dan belangrijk,”* aldus Klat. Normaal gesproken wisselt een crew van een vrachtschip om de zoveel weken of maanden volgens een *“mannelijke-voor-mannelijke-systeem”*. Er wordt pas een nieuw bemanningslid aangemonsterd als het ander bemanningslid er af gaat.

#### Via de gangway?

*“Ons uitgangspunt is dat Covid-19 een schip dat wereldwijd vaart niet in zijn greep kan krijgen”,* aldus Klat. *“Daarom mogen in havens enkel dokkers en havenwerkers aan boord volgens een strak protocol en worden enkel noodzakelijke services geregeld. Voor de rest is niemand welkom. Toch is het niet uit te sluiten dat het virus tóch via de gangway aan boord sluipt.”* Hoewel in maart bemanningen afgelost moesten worden, kon dit destijds niet doorgaan. Aan boord – en thuis bij de mensen die weer aan een nieuwe term moesten beginnen – werd dit, veiligheid voor alles, goed opgepakt.

#### Aflossen? Maar waar...

Klat: *“Waar het enigszins mogelijk was, hebben wij in april het aflossen beperkt weer kunnen hervatten. In de meeste Europese havens gaat het momenteel wel wat gemakkelijker. Wij geven pakketten met handschoenen, mondkapjes, handgel etc. mee aan de mensen die aan boord gaan om de schepen royaal uit te blijven rusten met beschermende middelen.”* Per land en regio wordt uitgezocht welke mogelijkheid bestaat om af te lossen. *“Je kunt misschien wel iets willen, maar bedenk wel dat ook het luchtverkeer plat lag. En dan sta je daar met een of meerdere bemanningsleden. Je bent afhankelijk van de hulp van de diverse autoriteiten, maar ook zij staan veelal met de rug tegen de muur. De Nederlandse*

*bemanningsleden zitten bij ons normaliter drie maanden aan boord, maar in plaats van drie maanden werd dit in een enkel geval zelfs zes maanden”,* verklaart Klat.

#### Frustrerend

*“Inmiddels is de lockdown op het aflossen is er min of meer af, omdat vluchten weer regelmatig gaan en omdat wij nu kunnen testen”,* aldus Klat. *“Ondanks snelle testuitslagen, blijf je met visa te maken hebben of landen, instanties en overheden die (wereldwijd) niet mee kunnen of willen werken.”* Als voorbeeld noemt Klat het feit dat Wagenborg een aflos had in Philadelphia en dat dit zonder enig probleem verliep. Twee dagen later lag er aan dezelfde kade weer een schip van Wagenborg waarvoor ook een bemanningswissel gepland stond. Zonder opgaaf van reden werd dit geweigerd. *“Noem het wat je wilt. Ambtelijke willekeur? Enorm frustrerend!”* zegt Klat.

Het repatriëren van Vietnamese bemanningsleden is een verhaal op zich. Zij moeten zichzelf, wanneer zij nog aan boord van hun schip zitten, inschrijven voor een bepaalde regeringsvlucht. Daarna is het wachten of hen de toegang tot Vietnam toegestaan wordt. *“Noem het een soort ‘inloten’, geaccepteerd worden of niet. Bij een negatief besluit volgt een identieke procedure vanuit het volgend land waar de man in kwestie afgemonsterd hoopt te worden. Je hebt geen enkele zekerheid meer. Normaal weet je ‘ik zit zo lang aan boord en dan word ik afgelost. Dit kán gewoon niet!’* vindt Marianne Klat. *“Mensen moeten op een gegeven moment naar huis, ook de vermoeidheid komt om de hoek kijken.”*

Wat deze crewmanager absoluut gezegd wil hebben is dat de bemanningsleden begrip hebben voor de situatie. De sfeer aan boord van de schepen is goed, men heeft steun aan elkaar. Zowel aan boord als thuis weet iedereen dat de situatie is zoals die is. Wagenborg doet er alles aan zaken zo goed mogelijk te laten verlopen, ondanks de extra (reis-)kosten die het soms uitwijken van de reis met zich meebrengen.

#### Toekomst

Terugkijkend op een nare tijd heeft Wagenborg iedereen, op een enkeling na, af kunnen lossen. Zelfs met rotaties van Nederlandse en Oost-Europese bemanningen kan Wagenborg de vaarschema's van de schepen relatief goed aanhouden. *“Wij zijn ontzettend blij met wat we tot nu toe hebben kunnen doen. Vooral in het begin zagen we de problemen zeer somber in. Hoe het verder zal gaan? We zullen zien. De feestdagen komen eraan. Een ongeschreven regel bij ons luidt dat je 1 keer in de 3 jaar met de feestdagen thuis bent. Of het deze keer gaat lukken? Met al onze zeevarenden en collega's crewmanagers hoop ik van harte dat we een goede, Covid-19 vrije toekomst tegemoet varen!”*, besluit Klat.



Een aantal Filipijnse bemanningsleden was via China naar Canada onderweg, maar zaten over hun term aan boord. In Japan is afgelost en konden vluchten geboekt worden. Omdat hun land in een lockdown zat, moest men in Manilla 2 weken in quarantaine en vervolgens na iedere binnenlandse vlucht weer 2 weken in quarantaine. Een bemanningslid was 6 weken onderweg voordat hij pas thuis was: heel schrijnend.

## KLANTENSERVICE

### Waar loopt de reiziger tegenaan?

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

### Ik reis met een groep zijn hier ook speciale tarieven voor?

Reist u met de veerdienst met een groep van 15 personen of meer, dan kunt u korting op het tarief krijgen op voorwaarde dat de groep gezamenlijk reist tijdens de heen- en terugreis. Wij vragen u dan wel de groep ten minste één dag van tevoren bij ons aan te melden. Dat kan telefonisch via 0900 – 9238 of online via [www.wpd.nl](http://www.wpd.nl). Neemt u ook fietsen mee? Vergeet deze niet bij uw aanmelding.

### Reist u naar Ameland en heeft u een groepsreservering van minimaal 15 personen?

U kunt in de periode van 1 april tot en met 30 september met 40% korting één bagage-auto meenemen met een maximumlengte van 5,5 meter. De chauffeur van de auto wordt niet tot de groep gerekend. Daarnaast moet de heenreis van de groep en de auto op dezelfde dag plaatsvinden.

### Reist u naar Schiermonnikoog en heeft u een groepsreservering van minimaal 15 personen?

U kunt in de periode van 1 april tot en met 30 september met 40% korting één aanhanger meenemen wanneer de groep en de aanhanger minstens één dag van tevoren bij ons zijn aangemeld. De aanhangwagen kan alléén worden meegenomen op dezelfde afvaarten als waarop de groep reist.

## 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 sneldienst? Schroom niet en stap binnen bij het maandelijkse Veerbootcafé.

Op de volgende data in 2021 is er de komende maanden een Veerbootcafé:

#### Ameland

- 10 februari
- 14 april
- 9 juni
- 11 augustus
- 14 oktober
- 8 december

#### Schiermonnikoog:

- 1 maart
- 7 juni
- 6 september
- 6 december

Ameland:

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

Schiermonnikoog:

Tijdstip: 10.30 - 11.30 uur, locatie dorpshuis



# VOLGENDE EDITIE

WPDETAILS #14 VERSCHIJNT IN APRIL 2021

## JEUGD

In de komende editie aandacht voor:



### COLOFON

**UITGAVE VAN WAGENBORG  
PASSAGIERSDIENSTEN**  
VIERMAANDELIJKSE PUBLICATIE

#### ADRES

Reeweg 4,  
Postbus 70, 9163 ZM Nes/Ameland

#### EMAIL

wpdetails@wpd.nl

#### HOOFDREDACTEUR

Wim Durans

#### REDACTIE

Egbert Krottje, Berend Jan Schoonbeek,  
Maud Kiewiet-Hendriks, Petrina IJnsen,  
Martine van der Linden

#### ONTWERP

Guus van der Linde

#### FOTOGRAFIE

Jantina Scheltema, Ilya Zonneveld, Simon  
van der Woude

#### DRUKWERK

Marnedrukkers

#### ALLE RECHTEN VOORBEHOUDEN

Copyright 2020 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](http://www.wpd.nl)



#### Jonge eilanders die ergens in uitblinken

Van voetballen, gamen, goochelen tot  
wiskunde. In gesprek met een aantal  
jongeren met een bijzondere aanleg.

#### Samenwerking

Op bezoek bij de scheepswerf waar het  
onderhoud van de veerboten plaatsvindt.



#### Proefvaart

Een eilander loopt een dagje mee met iemand  
van WPD.

Wij staan altijd open voor suggesties en tips om WPDetails 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](mailto:wpdetails@wpd.nl).



“

*“Ik ben geboren en getogen op Ameland. Voor mijn studie ging ik naar het vaste land. Ik woonde uiteindelijk in Drachten, waar ik werkte bij Philips. Zeven jaar geleden besloot ik terug te gaan naar het eiland. In het begin reisde ik heen en weer met de veerboot. Met de komst van de watertaxi was ik in een uur op mijn werk.*

*In het begin ging er soms wel wat mis. Ik heb meegemaakt dat een watertaxi door de betonning voer en vastliep op een zandplaat. Sindsdien is er enorm veel verbeterd binnen Wagenborg. Er is veel gedaan aan veiligheid, er kwam nieuw personeel en een gebruiksvriendelijk reserveringssysteem. De afgelopen drie, vier jaar heb ik met de sneldienst gereisd. Om 6.30 uur heen en 17.30 uur terug, elke dag.*

*Mijn vriendin kreeg uiteindelijk een baan op het eiland en we kregen een dochter. Ik heb zelf altijd gedacht: als de functie van directeur Stichting Amelander Musea vrijkomt, dan solliciteer ik daarop. Dat gebeurde in de zomer en inmiddels heb ik mijn laatste dag bij Philips gehad. Ik was daar niet ontevreden, maar nu ontstaat er meer rust en balans. En kan ik wat voor de eilander samenleving betekenen.*

*Of het nu gaat om een museum of een stofzuiger: projecten hebben financiën nodig. Dat is één van mijn taken: subsidies en fondsen regelen. Nee, ik weet niet alles van de Amelander cultuur, maar er zijn gelukkig ruim 120 vrijwilligers met veel kennis waarop ik kan steunen.*

*Ik heb veel leuke dingen beleefd tijdens de overtochten. Doordat ik vaak met hetzelfde clubje reisde, heb ik vrienden gemaakt. Vorig jaar nog ontmoette ik wat nu één van mijn beste vrienden is. Hij motiveerde mij om te sporten, wat mijn levenskwaliteit flink heeft verbeterd.*

*Al werk ik vanaf nu op Ameland, er blijven genoeg redenen om de overtocht naar de vaste wal te maken. Mijn zontje uit een eerdere relatie woont er, ik wil er mijn netwerk onderhouden en we hebben er veel vrienden wonen. Maar we zullen altijd de sneldienst nemen. Als je eenmaal die luxe bent gewend...”*

**William Beijaard**

per 1 januari directeur Stichting Amelander Musea

”

# VASTE REIZIGER IN BEELD...



**WAGENBORG** PASSAGIERSDIENSTEN

**Openingstijden klantenservice:**

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

**Contact**

T 0900 9238 (lokaal tarief)

Vanuit het buitenland: +31 88 103 1000

E [info@wpd.nl](mailto:info@wpd.nl)



[www.wpd.nl](http://www.wpd.nl)