

PERSONEELS- EN RELATIEMAGAZINE VAN
WAGENBORG PASSAGIERSDIENSTEN

WPDDetails



#23

THEMA: *Groei*

Interview: EGBERT VUURSTEEN, CEO
ROYAL WAGENBORG, OVER DE GROEI
VAN HET FAMILIEBEDRIJF

**GROENE GROEI OP WADDENEILANDEN:
AMELAND EN SCHIERMONNIKOOG OP WEG
NAAR DUURZAAMHEID**



WPDetails

Inhoud

4 Voorwoord directie

6 Oertocht

8 Meebewegen en verrijken

In gesprek met Klaas Fokkinga, voorzitter
Nationaal Park Schiermonnikoog

10 Facts & Figures

Over de groei van de veerdienst

11 125 jaar VVV Schiermonnikoog

12 Testvaart

Jonge stuurman Jens Krol: kapitein in de dop!

14 Groei in je carrière bij WPD: van
matroos tot kapitein

Collega's aan het woord

16 Gastcolumn

Nico Rienks, voormalig olympisch kampioen roeien

17 Ecotoerisme biedt eilanden
meerwaarde

Senior adviseur vrijetijdseconomie en erfgoed
Adriana Stam laat er haar licht op schijnen

18 TV-documentaire over uitdagingen
vaargeul naar Ameland

FryslânDOK 'Ameland, de wal en het schip'

20 Zoute Veren: specialistische
opleidingen voor veiligheid en
innovatie op de Waddenzee

In gesprek met directeur Gerrit van Leunen

22 Actualiteiten

23 Het lekkerste van Schiermonnikoog...

Moscovische tulband

24 Ondernemer in beeld

Amelander Koffiehuys, Nes Ameland

Jaargang 9 - #23
Zomer 2024

28 Familiebedrijf Wagenborg na 126 jaar
toonaangevende logistieke speler
door 'gewoon dóén'

Interview Egbert Vuursteen, CEO Royal Wagenborg

34 Collega rederij

Wyker Dampschiffs Reederei. Al 138 jaar
betrouwbare service naar Föhr en Amrum

37 Column

Ger van Langen

38 Historie

Van zeilschip tot modern veer: de groei van
de verbinding naar Schiermonnikoog

40 Ondernemer in beeld

Van Solt Advies & Coaching, Wons

42 Evenementen en sponsoring

Collage en Rotary Kinderkamp

44 De Vennoot: unieke kraamkamer
voor jongvee

Bestuursleden Douwe Molenaar en Martijn Beijgaard
vertellen over deze bijzondere 'kraamkamer'.

46 Groene groei op de Waddeneilanden:
Ameland en Schiermonnikoog op
weg naar duurzaamheid

In gesprek met wethouder Piet IJnsen van gemeente
Ameland en beleidsmedewerker Lisa Edema van
gemeente Schiermonnikoog

48 Nieuws uit de Groep

50 Veerbootcafé + agenda

51 Volgende editie + colofon

52 Vaste reizigers in beeld

Jelmer Kooistra, waarnemend huisarts



"Het eiland
Schiermonnikoog is in
beweging"



Klaas Fokkinga,
voorzitter
Nationaal Park
Schiermonnikoog

"Regelmatig sturen leerde
mij dat ik door wilde leren
voor stuurman"



Henk Geurts,
stuurman Ameland
- Holwert

"Opleiding Zoute Veren is
ontworpen voor de
veerdiensten en de unieke
omstandigheden van de
Waddenzee"



Gerrit van Leunen,
Maritiem Instituut
Willem Barentsz

"Anno 2024 herken ik nog
altijd de mentaliteit van
mijn overgrootvader:
gewoon dóén!"



Egbert Vuursteen,
CEO Royal
Wagenborg



BESTE LEZER,

Een van de grootste krachten van ons menszijn is het streven naar groei; groei op alle gebied. Groei door samenwerking is daarbij het krachtigst. Samenwerking brengt meerwaarde. Meerwaarde voor degenen die samenwerken, maar ook in het eindresultaat. Koninklijke Wagenborg bestaat dit jaar 126 jaar, dit was met name mogelijk door samenwerken. Al sinds 1905 is Wagenborg ook actief als veerdienst. Voor de veerdienst geldt eveneens dat samenwerking de basis is voor meerwaarde en groei. Groei wordt niet altijd ervaren als positief. Tegelijkertijd is groei voorwaardelijk voor continuïteit en kwaliteit.

De rode draad van deze editie van WPDetails is Groei. Een aspect binnen het Waddengebied wat tegengestelde belangen in zich heeft. Om de natuur in stand te houden en te laten groeien is ingrijpen noodzakelijk. Om de

economie en de leefbaarheid in stand te houden is groeien evenzo noodzakelijk. Vanuit verschillende invalshoeken en verschillende betekenissen van het woord groei heeft deze editie van WPDetails zich gevuld.

WPDetails als spreekbuis voor medewerkers, eilanders, relaties en belanghebbenden met alle diversiteit, 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; WPDetails.

Groei op de eilanden wordt als beperkt beschouwd in vergelijking tot de rest van het land, maar daarentegen is het toerisme enorm gegroeid. En daarmee de afhankelijkheid van deze economie. Ook de veerdienst is enorm gegroeid; het aantal afvaarten is in 25 jaar meer dan verdubbeld. Het aantal mensen in dienst van de veerdienst gegroeid met 65%. Dus ook de afhankelijkheid

van de eilander gemeenschap is enorm gegroeid. Dit geeft ook spanningen. Spanningen omdat de verwachting soms conflicteert met de beperkingen die een eiland met zich meebrengt.

De vanzelfsprekendheid van bereikbaarheid is gegroeid, gegroeid in de wenselijkheid van de maakbare wereld. Maar ook hier geldt dat verschillende belangen conflicteren. We willen allemaal direct respons op onze wensen: bol.com, kaartje2go.nl, verfwinkel.nl: vanavond bestellen, morgen in huis. De verwachting wordt aangewakkerd, de vanzelfsprekendheid gevoed, maar de beperking ligt in dezelfde natuur die ons heeft doen besluiten te gaan leven en werken op een eiland.

Dit jaar heeft Wagenborg haar merkverhaal vernieuwd. Wat is ons verhaal, wat doen we en waar staan we voor? Het DNA van Wagenborg wordt duidelijk onder woorden gebracht: we ademen zekerheid en vastberadenheid.

Ons doel is oplossingen realiseren en de klus klaren door het gewoon te doen, vastbesloten. Dat vertrouwen, die zekerheid, dat is de kracht van Wagenborg. In lijn hiermee is ook onze huisstijl opgefrist, met behoud van ons herkenbare gezicht. Deze veranderingen zijn duidelijk zichtbaar in de nieuwe lay-out van WPDetails.

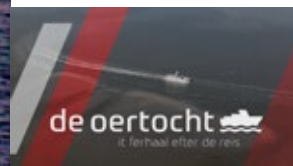
Groei een geweldige bron van inspiratie voor de redactie. We hopen dat deze uitgave van WPDetails ú inspireert. Een inspiratie die gesprekken en discussies op gang brengt. De inhoud mag reacties oproepen. Reacties met een mail aan de redactie. De redactie ziet ze graag tegemoet.

Veel leesplezier. For sure!

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 eind vorig jaar het derde seizoen te bekijken via Omrop Fryslân. De flimmaker van de serie en de nieuwe TV-documentaire FryslânDOK ‘Ameland, de wal en het schip’ (zie elders in dit magazine) 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.

Thereze en Bart gaan met collega's op stap:

PERSONEELSUITJE

Thereze en Bart werken bij Revalidatie Friesland in Beetsterzwaag. Ze gaan met collega's leuke dingen doen op het eiland en het hele team heeft daar zin in. Klanten komen bij hun uit het ziekenhuis revalideren en maken een bijzondere ontwikkeling mee. Vaak komen ze binnen op een brancards en na een paar maanden geven ze je een hand en gaan lopend naar huis. Ze hebben veel plezier in het werk.



Greet en Mel zijn aan het eilandhoppen:

KAMPEERFANATEN

Greet en Mel zijn onderweg naar Ameland. Ze zijn lid van de Nederlandse Kampeer Club en hebben een lange kampeerhistorie. Hun avontuur begon in een tent, gevolgd door een vouwwagen en een caravan. Al twaalf jaar reizen ze met een camper. Momenteel staan ze met een hele club op de camping in Holwert. Morgen vertrekken ze naar Terschelling. Mel, 81 jaar, is vastbesloten samen met Greet te blijven kamperen zolang ze kunnen.



Auke met zijn zoontje op weg naar Ameland:

TECHNISCHE AVONTUREN

Auke is onderweg naar Ameland met zijn schoonfamilie. Zijn zoontje heeft een grote interesse in technische dingen en kijkt aandachtig naar de brug tijdens het wegvaren. Ze zijn al vaker naar Ameland geweest en zijn zoontje brengt graag tijd door in de gamehal. Vooral de lampjes en scherpjes trekken zijn aandacht, wat ideaal is bij slecht weer.



Tsead onderweg met voetbalteam:

KAMPIOENEN

Tsead uit Zwaagwesteinde is onderweg naar Ameland met zijn voetbalteam om kampioen te worden. De jongens zien het helemaal zitten, s.c. Amelandia heeft een goed team, “maar we kunnen ze wel hebben,” vertelt Tsead vol zelfvertrouwen. Zijn maten knikken en zijn het er helemaal mee eens.



Meebewegen en verrijken

Het vergroten van de bekendheid van Nationaal Park Schiermonnikoog begint bij beleving. Beleving laat de liefde voor het eiland groeien, zowel bij bewoners als bij toeristen. Onlangs presenteerde het bestuur van Nationaal Park Schiermonnikoog een ambitieplan voor de komende tien jaar. Voorzitter Klaas Fokkinga: "Het uiteindelijke doel is dat Schiermonnikoog op grote schaal bekend wordt als hét eiland van ruimte, stilte, duisternis en vrije natuur".



In de basis is één van de doelen van het Nationaal Park Schiermonnikoog het beschermen en versterken van de natuur op het eiland. Die is op en rondom Schiermonnikoog continu in ontwikkeling. Klaas Fokkinga: "Klimaatverandering en zeespiegelstijging leiden tot veranderingen in de sedimentatiepatronen en de kustlijn van het eiland."

Er stroomt steeds meer zand vanuit de Noordzee de Waddenzee in, waardoor er steeds meer moet worden gebaggerd. Aan de oostkant groeit het eiland (Schiermonnikoog 'wandelt' richting Groningen), maar aan de kust leidt dit tot zandverliezen. "Het eiland is in beweging. Daarom is het belangrijk om dijken en duinen te verstevigen om zo ook de natuur te beschermen en te versterken. Dit doen we onder de vlag van 1 Eilaun, waarbij onder andere de gemeente Schiermonnikoog, de provincie Fryslân, Rijkswaterstaat, Vitens, Natuurmonumenten en Wetterskip Fryslân zijn aangesloten."

Slimme combinaties

Hoewel natuurbescherming, en in dit geval leefbaarheid, in dit verhaal essentieel zijn, ziet Nationaal Park Schiermonnikoog dat er meer te winnen valt bij deze ambitie. "Je kunt werk met werk creëren. Duinversterking kun je combineren met beleving, bijvoorbeeld door recreatiebankjes te plaatsen. Je kunt natuurbescherming ook combineren met het stimuleren van duurzaam toerisme op het eiland. Dus toerisme dat bijdraagt aan onder andere behoud en versterking van de natuur- en landschapswaarden, maar ook aan de welvaart en het welzijn van de bewoners."

Een andere ontwikkeling: zoet water op het eiland wordt schaars, de vraag naar drinkwater groeit en de zeespiegel stijgt met verzilting tot gevolg. Dit geeft de kans om naar innovatieve oplossingen te zoeken die een stabiele zoetwaterbel onder het eiland en voldoende drinkwater garanderen. Oplossingen waarmee het eiland zichzelf op de kaart kan zetten als zelfvoorzienend op het gebied van water en in het verlengde ervan: van energie. Fokkinga noemt nog een ander voorbeeld: "Om de natuur in stand te houden, zoeken we samenwerking met agrariërs met

oog op natuurinclusieve landbouw. Landbouw is daarnaast goed te combineren met bijvoorbeeld toerisme. Denk aan streekproducten."

Waarde toevoegen

Meebewegen met de dynamische natuur van het eiland en al doende waarde toevoegen op het gebied van leefbaarheid, het toerisme en ondernemerschap op het eiland. "Ik ben naar de Verenigde Staten geweest en heb daar meerdere Nationale Parken bezocht. Daar zie je dat een Nationaal Park een economische spin off heeft. Ondernemers profiteren van de specifieke doelgroep die naar zo'n park komt. Dat is op Schiermonnikoog niet anders. Het is niet het doel dat er méér mensen komen. We willen vooral mensen aanspreken die bijvoorbeeld de rust, de natuur, de vele vogels die hier neerstrijken en de dynamiek van het eiland waarderen."

Samenwerking is hierbij de sleutel, weet Fokkinga. "Nationale Parken in Nederland zijn getransformeerd naar Nationale Parken Nieuwe Stijl, waarbij participatie een belangrijk uitgangspunt is. Mensen die hier wonen en werken betrekken we bij onze ambities en wensen, bijvoorbeeld door middel van publieksavonden. Die worden goed bezocht. Mensen kunnen ideeën inleveren die kunnen worden voorgelegd aan het overlegorgaan. Dat is waardevol, want dan krijg je een breed gedragen plan. En dan krijg je ook ambassadeurs, mensen die trots zijn op 'hun' Nationaal Park en dit uitdragen. Zo groeit de liefde voor dit eiland."

Versterken

Het uiteindelijke doel is Schiermonnikoog neer te zetten als een zelfvoorzienend, veilig eiland van ruimte, stilte, duisternis en vrije natuur. "Je hebt hier duinen, strand, polder, kwelder, bos en dat alles op een klein eiland. Dat verhaal vertellen wij vanuit de natuurland. En we nodigen andere partijen uit om aan te haken bij onze ambities. Zodat we samen zorg dragen voor het eiland en elkaar daarbij kunnen versterken. Dat is voor mij het mooiste aan deze functie: de natuur en cultuur doorgeven aan de toekomstige generatie."



Groei van de veerdienst

In dit artikel presenteren we een overzicht van de indrukwekkende groei van onze veerdienst door de jaren heen. We hebben de gegevens van het eerste half jaar van 1991 naast die van het eerste half jaar van 2024 gelegd om een helder beeld te geven van de toename in het aantal passagiers, auto's en meters aan vrachtvervoer. Deze cijfers onderstrepen niet alleen de groei van onze veerdienst, maar ook de toenemende behoefte aan betrouwbare en efficiënte verbindingen. Laten we een duik nemen in de cijfers en zien hoe we samen zijn gegroeid.

	1991	2024	%
Ameland – Holwert*			
- personenvervoer	190.597	303.708	59%
- auto's	32.931	41.649	26%
- vrachtvervoer (aantallen in lengtemeters)	30.410	54.651	80%
Lauwersoog – Schiermonnikoog*			
- personenvervoer	107.777	136.039	26%
- auto's	908	3.128	244%
- vrachtvervoer (aantallen in lengtemeters)	9.148	16.370	79%

***) Vervoersaantallen WPD t/m week 26 over 1991 en 2024**

125 jaar VVV Schiermonnikoog: Eeuw van *toeristische* pioniers



Op 5 augustus 2024 viert VVV Schiermonnikoog haar 125-jarig jubileum. Sinds de oprichting in 1899 heeft de VVV bijgedragen aan de transformatie van het eiland van een vissersgemeenschap tot een geliefde vakantiebestemming.

Historische achtergrond

De opkomst van het toerisme op Schiermonnikoog begon in de 19e eeuw. In 1858 kocht Johan Erich Banck het eiland en legde hij de basis voor toeristische ontwikkeling met een zeedijk, badpaviljoen en veerdienst naar Groningen. Hoewel zijn droom van een groot kuuroord niet volledig uitkwam, markeerde dit wel het begin van een nieuw tijdperk. In 1899 werd de VVV Schiermonnikoog opgericht om het toerisme te organiseren en te promoten, en sindsdien is het een belangrijke speler in de ontwikkeling van het eiland als toeristische trekpleister.

Oprichting en eerste stappen

De oprichting van de Vereniging tot Verfraaiing en Bevordering van het Vreemdelingenverkeer naar Schiermonnikoog (VVV Schiermonnikoog) vond plaats op 5 augustus 1899. Joseph Hermann Biegel, een frequente badgast met een vakantiewoning aan de Voorstreek, nam het initiatief. Zijn ervaring als oprichter van de Vereniging ter Verfraaiing van Bussum inspireerde hem om een vergelijkbare vereniging op Schiermonnikoog op te richten. Met enthousiasme werd de vereniging opgericht, met burgemeester Bruins Slot als voorzitter en Biegel als erevoorzitter. De Graaf van Bernstorff, eigenaar van het eiland, werd bereid gevonden als beschermheer van de vereniging op te treden.

Doelstellingen vereniging

De vereniging richtte zich op de verfraaiing van het dorp en de wegen, verbetering van de aankomst op Oostmahorn en het eiland en de promotie van Schiermonnikoog als badplaats. Dit gebeurde door bijvoorbeeld aanplantingen langs wegen, advertenties in kranten, uitgaven van badgidsen en wandelkaarten en het plaatsen van zitbanken en afvalmanden. De beginjaren werden gekenmerkt door weinig steun van de eilandbewoners, financiële beperkingen en baldadigheid van de dorpsjeugd.



125 jaar vrijwillige inzet

Inmiddels werkt het vrijwillige bestuur van de VVV Schiermonnikoog 125 jaar aan de promotie en ontwikkeling van het eiland. De verhuur van accommodaties is geëvolueerd van aanvragen en bevestigingen per brief naar een professioneel online boekingssysteem in samenwerking met Texel, Terschelling en Ameland.

De VVV begon ooit in een huiskamer en verhuisde naar verschillende locaties, waaronder een eigen pand aan de Reeweg waarin nu kaaswinkel van Opschier gevestigd is. Tegenwoordig is de VVV gehuisvest in het Baken, waar zij samen met Natuurmonumenten een brede informatievoorziening biedt aan eilanders en toeristen. En doorgegroeid naar een professionele organisatie met een directeur en een geweldig team met groot hart voor het toerisme op Schiermonnikoog.

Jubileumactiviteiten

Ter ere van het 125-jarig bestaan organiseert de VVV diverse activiteiten door het jaar heen, zoals wandelingen, een groot strandfeest op 10 augustus, winacties en jubileum arrangementen. Voor een volledig overzicht van alle activiteiten en de laatste nieuwtjes, kunt u terecht op de speciale jubileumpagina van de VVV-website: www.vvvschiermonnikoog.nl/125jaar.



Testvaart

Een afvaart aan boord met Jens Krol



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 een kijkje bij WPD om ons bedrijf beter te leren kennen. In deze editie Jens, de driejarige zoon van stuurman Dirk Krol.

Het is een bijzondere dag voor Jens Krol, vandaag mag hij namelijk op de veerdienst plaatsnemen in de kapiteinsstoel! Met een passie voor politie, piloot en brandweer, maar ook een liefde voor schepen, is dit een droom die uitkomt.

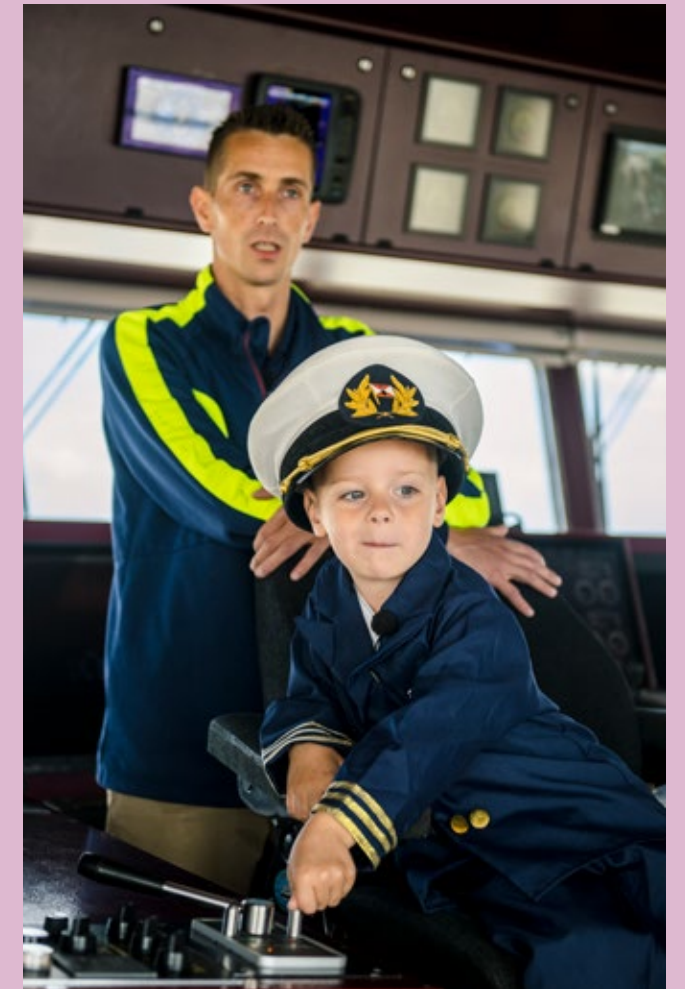
Wanneer Jens, in zijn prachtige kapiteinspak, aan boord stapt, kan hij zijn nieuwsgierigheid nauwelijks bedwingen. "Wat doet deze knop? En wat zijn dat voor schermen?" vraagt hij enthousiast aan zijn vader. Dirk, die vandaag de stuurman van dienst is, legt geduldig alles uit. Jens is niet lang stil te houden en springt al snel naar het achterdek om te kijken of opa en oma die met de auto aan boord zijn hem kunnen zien.

Opeens wordt het spannend wanneer de veerboot de Oerd en het baggerschip de Ameland naderen. Jens rent terug naar de kapiteinsstoel en doet alsof hij het schip stuurt om een botsing te vermijden. Kapitein Robert Vermaning kijkt met een glimlach toe en zegt rustig: "Niet botsen." Jens begrijpt het en stuurt het schip in zijn gedachten veilig langs de obstakels.

Dirk Krol heeft een interessant carrièrepad gevolgd. Elf jaar geleden begon hij bij Wagenborg, na een tip van Mark Molenaar en Niels, die hij ontmoette tijdens een avondcursus. Destijds werkte Dirk nog bij loonbedrijf Spoelstra op het eiland, maar hij besloot zijn maritieme droom na te jagen en stage te lopen bij de veerdienst. Na 180 dagen varen had hij genoeg ervaring opgedaan om door te stromen naar een vaste functie.

Nu, drie jaar stuurman, blikt Dirk trots terug op zijn reis. Als matroos kreeg hij al de kans om te oefenen, en met de goedkeuring van de kapitein kon hij doorgroeien tot inval stuurman en uiteindelijk volwaardig stuurman worden.

Terwijl Dirk alweer op het dek bezig is, trekt Jens aan de scheepsbel in een poging contact te maken met opa en oma. Opa, die net uit de auto stapt, zwaait enthousiast naar zijn kleinzoon. Jens zwaait blij terug. Wanneer het schip in de haven van Holwert aankomt, krijgt Jens de eer om nog één keer op de scheepshoorn te drukken voordat de Sier weer vertrekt naar Ameland. "Ik vond het hartstikke leuk," zegt een blij jonge kapitein.



Het was een overtocht vol avontuur en ontdekkingen voor Jens, en een herinnering die hij en zijn vader nog lang zullen koesteren.

Wilt u het hele verhaal van de "Testvaart" van Jens Krol ervaren? Scan dan met de telefoon de QR-code.



Ook interesse om als eilander een keer een dagdeel met ons mee te lopen? Stuur een mail met motivatie aan de redactie: wpdetails@wpd.nl

Groei in je carrière bij WPD: van matroos tot *kapitein*

In het thema van groei en ontwikkeling binnen onze organisatie willen we graag de verhalen delen van onze collega's die hun carrière doelen nastreven en realiseren. Bij WPD geloven we sterk in persoonlijke en professionele groei, ondersteund door diverse opleidingstrajecten. In dit artikel komen Henk Geurts, Thomas van der Geest en Wilmar Hemmes aan het woord, die allen een inspirerend verhaal hebben over hun groei binnen het bedrijf.

Van matroos tot stuurman en verder: het verhaal van Henk Geurts

Henk Geurts begon zijn carrière bij WPD in 2004 als matroos in de ploeg van kapitein Simon Visser. Al snel werd duidelijk dat Henk de ambitie had om verder te groeien.

"Door regelmatig te sturen, wist ik dat ik door wilde leren voor de functie van stuurman," vertelt Henk. Na het behalen van zijn groot vaarbewijs, Marcom A en radarwaarnemer, kreeg hij al snel de kans om als stuurman aan de slag te gaan.

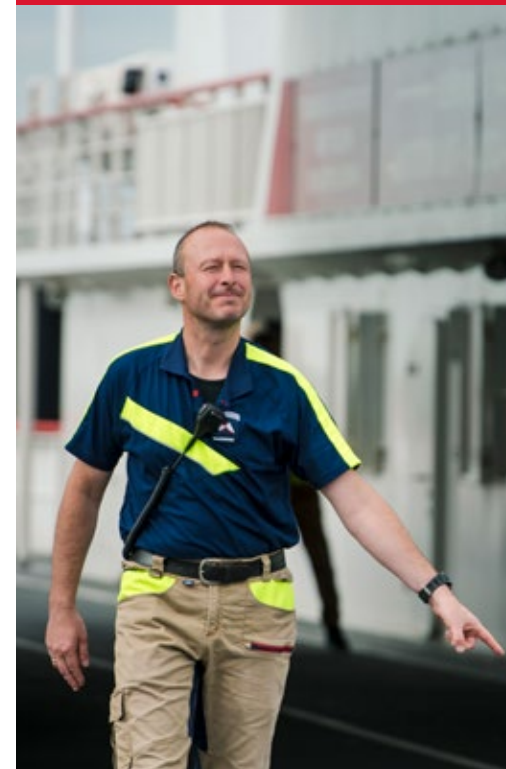
Na tien jaar elders te hebben gewerkt, keerde Henk in 2019 terug bij WPD als schipper op de sneldienst en als stuurman. Zijn doorzettingsvermogen en leergierigheid

brachten hem verder: *"Na het vormen van de zesde ploeg heb ik mijn SMBW en de module 'Zoute Veren Nautisch' behaald, waarna ik volledig ben overgegaan naar WPD als stuurman in de nieuwe zesde ploeg."*

Maar Henk's ambitie eindigt hier niet. *"Vorig jaar startte een traject om in aanmerking te komen voor de functie van invalkapitein. Na een assessment heb ik zowel de cursus assertief leidinggeven als de module 'Zoute Veren Management' succesvol afgerond."* Hoewel Henk zich nog prima op zijn plek voelt als stuurman, kijkt hij uit naar de volgende gelegenheid om de functie van invalkapitein binnen WPD te vervullen.

WILMAR HEMMES

"Elke vrijdag ging ik met twee collega's van Ameland naar Den Helder voor opleiding. We stimuleerden en hielpen elkaar enorm"



Henk Geurts



Thomas van der Geest



Wilmar Hemmes

De ambities van Thomas van der Geest: stap voor stap doorgroeien

Thomas van der Geest begon op 1 september 2022 als deksman bij WPD op de route Ameland – Holwert. Zijn motivatie en enthousiasme voor verdere groei kwamen voort uit een cursus die hij volgde tijdens een werfbeurt in november 2023. *"Ik heb de cursus deksman gedaan in Workum, waar allerlei interessante onderdelen voorbij kwamen. Dit maakte me direct enthousiast om de opleiding van matroos te gaan doen,"* vertelt Thomas.

Thomas heeft tijdens zijn opleiding verschillende leerzame en inspirerende ervaringen opgedaan. *"Een van de portfolio-opdrachten was het besturen van het schip. Deze ervaring was zeer leerzaam en inspirerend omdat er veel bij komt kijken,"* zegt hij. Zijn toekomst bij WPD ziet Thomas vol vertrouwen tegemoet. *"Ik hoop nog lang met dit gezellige team te blijven werken en zodra er ruimte is, wil ik graag verder leren."* Zijn doel is om stap voor stap door te groeien en zijn ambities waar te maken binnen de organisatie.

Wilmar Hemmes: van matroos naar stuurman

Wilmar Hemmes begon zijn carrière bij WPD in 2015 en vond het meteen fascinerend om te zien wat er allemaal bij kwam kijken om het schip van Ameland naar Holwert te navigeren en de passagiers, auto's en fietsen aan en van boord te krijgen. *"Ik stuurde regelmatig en kreeg goede tips*

van de kapiteins," vertelt Wilmar. Deze ervaringen wekten zijn enthousiasme en motivatie om verder te leren en door te groeien.

Toen de kans zich voordeed om hogerop te komen, greep Wilmar deze met beide handen aan. *"Elke vrijdag ging ik met twee collega's van Ameland naar Den Helder voor opleiding. We stimuleerden en hielpen elkaar enorm,"* zegt hij. Na het behalen van zijn SMBW-diploma, volgde Wilmar de opleiding 'Zoute Veren' op Terschelling. *"Deze opleiding was best pittig, maar ook een leuke uitdaging en enorm leerzaam,"* voegt hij toe.

Nu, twee jaar later, werkt Wilmar als stuurman en geniet hij elke dag van zijn werk. *"Het is een uitdaging om samen met je ploeg het zoveel mogelijk mensen naar de zin te maken,"* zegt hij. Hoewel hij zich als stuurman prima op zijn plek voelt, staat Wilmar open voor nieuwe uitdagingen. *"Als de kans zich voordoet om kapitein te worden, dan zal ik die uitdaging ook weer aangaan,"* besluit hij.

Groei en ontwikkeling bij WPD

Bij WPD bieden we onze medewerkers de kans om te groeien en hun carrière naar nieuwe hoogten te brengen. Het verhaal van Henk, Thomas en Wilmar toont aan dat met doorzettingsvermogen, de juiste opleidingen en ondersteuning, iedereen de kans heeft om zijn of haar carrière doelen te bereiken. Of je nu aan het begin van je opleidingstraject staat of al meerdere stappen hebt gezet, bij WPD is er altijd ruimte voor groei.

De reis of de bestemming



Hoewel de veerboot naar Ameland en een Olympische roeiboot op het eerste gezicht misschien niet veel gemeen lijken te hebben, delen ze toch wel overeenkomsten. De kracht van de motor van de veerboot bepaalt net als de spierkracht van de roeiers hoe snel de finish wordt bereikt. Een goede stabiliteit van de boot en het houden van de juiste koers is natuurlijk ook een factor van belang voor zowel een wedstrijdresultaat als een prettige en veilige overtocht.

Maar er is nog een overeenkomst. Olympische sporters en passagiers op de veerboot lijken in een bepaald opzicht op elkaar! De Olympische selectie, tegenwoordig Team NL genaamd, bestaat uit twee verschillende typen sporters. Voor velen komt hun Olympische droom pas uit wanneer er een medaille mee naar huis komt. Veel, zo niet alles, moet daar voor wijken. Voor deze topsporters is het eindresultaat, het winnen van een wedstrijd, het ultieme en het enige doel. Hun 'Olympisch reis' wordt hierdoor geleid en gemotiveerd. Gelukkig zijn er ook sporters die kans zien wat meer te genieten van de dagelijkse trainingen, van alle ervaringen die zij opdoen tijdens de voorbereidingen met het team en de persoonlijke groei die hen dat oplevert.

Ik vergelijk dat wel eens met de passagiers op de veerboot naar Ameland. Ik kom daar geregeld. De toeristen zijn ook

in te delen in twee categorieën. Sommigen zien de overtocht als noodzakelijk kwaad. Zij zijn het liefst zo snel mogelijk aan de overkant. Anderen hebben bij het aan boord gaan op weg naar het eiland al meteen het ontspannen vakantiegevoel te pakken. De laatste groep geniet van de vergezichten over de Waddenzee, een kopje koffie aan boord en de rustgevende ervaring van het varen zelf. Ik probeer me te scharen bij deze groep en laat de reis zelf vakantie toevoegen aan mijn vakantie!



Nico Rienks is voormalig olympisch kampioen roeien. Aan de Olympische Spelen deed hij vijf keer mee. Hij won tweemaal olympisch goud, eenmaal brons, een wereldtitel en driemaal zilver tijdens wereldkampioenschappen. Daarmee heeft hij de beste erelijst van alle Nederlandse roeiers.

"Ecotoerisme biedt eilanden meerwaarde"

Ecotoerisme groeit, ook op Ameland en Schiermonnikoog. Wat betekent het en waarom is dit waardevol voor de eilanden en waar liggen kansen om het ecotoerisme te laten groeien? Adriana Stam, senior adviseur vrijetijdseconomie en erfgoed bij Bureau BUITEN laat er haar licht op schijnen.

Het toerisme zit Adriana in het bloed. Lange tijd werkte ze bij ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, waarbij ze betrokken was bij Holland Boven Amsterdam. Sinds vijf jaar is ze senior adviseur vrijetijdseconomie en erfgoed bij adviesbureau Bureau BUITEN. Ze woont bijna veertig jaar op Marken, een toeristische hotspot en voor haar werk is ze goed bekend met het waddengebied.

Meerwaarde

Bureau BUITEN is een adviesbureau dat vooral werkt voor overheden en instanties, zoals Nationaal Parken, natuurbeheerders en voor provincies zoals Groningen en Friesland. Ecotoerisme is een aandachtsgebied. "Je hebt plekken in de wereld, zoals Venetië, waar alles draait om toerisme. Maar daar lijdt de leefbaarheid van de bewoners onder het massatoerisme, het erfgoed wordt beschadigd, er treedt vervuiling op; het toerisme heeft hier negatieve effecten."

Bij ecotoerisme staat de natuur centraal en probeert men natuurbehoud, gemeenschappen en duurzaam reizen met elkaar te verbinden. Met respect voor lokale culturen en het versterken van de lokale economie. Toeristen kunnen een meerwaarde aan de bestemming geven. "Het kan betekenen dat je alleen bij lokale ondernemers producten en diensten afneemt. Of dat je jouw verblijf combineert met bijvoorbeeld het schoonmaken van het strand."

Klimaatverandering

Ecotoerisme heeft al een lange geschiedenis, maar door het bewustzijn van de footprint van reizen wordt duurzaamheid belangrijker. Volgens Adriana zien steeds meer mensen de gevolgen van klimaatverandering. Tegelijk is duurzaam reizen nog geen booming business. "Het is nog niet een heel grote groep die op deze manier vakantie viert. Er moet nog wel wat gebeuren, ook op het gebied van het aanbod."

Ze vindt dat de wadden goed bezig zijn. "Door zichzelf neer te zetten als bestemming waar je kunt genieten van de natuur, lokale producten eet, enzovoorts. Je hebt ook allerlei mooie initiatieven, zoals de beach clean-up en de Wadden-expeditie, waarbij wordt verteld over het werelderfgoed en wordt bijgedragen aan bewustwording."



Overtoerisme

Wat op de eilanden wel begint te spelen, is de vrees voor overtoerisme. Adriana kan zich dat voorstellen. "Maar wat een groot voordeel is, is dat je een eiland bent. Je kunt invloed uitoefenen op hoeveel mensen er maximaal kunnen komen en verblijven. De boot is de drempel en je kunt een maximaal aantal overnachtingsmogelijkheden vastleggen. Het positieve is dat veel voorzieningen op een eiland er zijn dankzij het toerisme. Zou je veel minder toeristen ontvangen, dan heb je ook minder bakkers, horeca, enzovoort waar zij hun inkopen doen, diensten afnemen of (mede)gebruik van maken."

Dus een goed doordacht beleid is belangrijk. Die taak ligt bij de gemeenten Ameland en Schiermonnikoog. "Het gaat erom dat je echt goed doordacht en data verzameld over: wat voor bestemming je bent, welk aanbod je hebt en welke doelgroepen daarbij horen. En dat je ruimte geeft voor aanbodontwikkeling passend bij jou als bestemming, zodat het toerisme en de leefbaarheid in balans blijven. En aan de hand van ervaringen en data evalueert en bijstuurt. Want je wilt dat toeristen het hele jaar door komen en dat de natuur en het erfgoed behouden blijft en versterkt wordt, de cultuur bloeit en de inwoners en de lokale economie ervan profiteren."

Duurzame regio

Adriana hoopt dat de eilanden vol gaan inzetten op duurzaamheid, want dat versterkt de toekomstbestendigheid van niet alleen de vrijetijdsector maar het gehele eiland. Bijvoorbeeld dat er in de toekomst alleen nog groene vervoersmiddelen zijn op het eiland en schone energie-opwekking. "En ik hoop dat Wagenborg daar ook stappen in gaat zetten met de veerdienst. Als je jezelf kunt neerzetten als een duurzame regio, ga je meer toeristen krijgen die zich daardoor aangesproken voelen en daar ook aan bijdragen."



Tv documentaire over uitdagingen vaargeul naar Ameland



De vaargeul naar Ameland is een cruciale levensader voor het eiland en de veerdienst die dagelijks talloze passagiers en goederen vervoert. Deze vaargeul, één van de meest gebaggerde geulen van Nederland, zorgt al jaren voor kopzorgen bij Rijkswaterstaat en rederij Wagenborg. De bereikbaarheid van Ameland is het onderwerp van FryslânDOK 'Ameland, de wal en het schip', de TV-documentaire van Herman Zeilstra die donderdag 16 mei aan boord van de Oerd varende in première is gegaan.



Een blik achter de schermen

Herman Zeilstra, bekend van de succesvolle televisieserie 'De Oertocht' op Omrop Fryslân, heeft onlangs een documentaire gemaakt over de problematiek van de vaargeul naar Ameland. Deze documentaire, getiteld 'Ameland, de wal en het schip', biedt een unieke inkijk in de dagelijkse strijd tegen de verzanding van de vaargeul en de maatregelen die genomen worden om de verbinding met het eiland veilig en betrouwbaar te houden.

Oud-kapiteins aan het woord

In de documentaire komen ook twee oud-kapiteins van de veerdienst aan het woord: Simon Visser en Gertjan Verbeek. Hun jarenlange ervaring en inzicht geven een waardevolle bijdrage aan het begrip van de complexiteit van de situatie. Simon Visser vertelt over de uitdagingen van het navigeren door de steeds veranderende geul, terwijl Gertjan Verbeek de historische context en de evolutie van de problematiek belicht.

Frustraties en veiligheidsmaatregelen

Een belangrijk thema in de documentaire is de frustratie over de maatregelen die WPD vorig jaar zomer uit veiligheidsoverwegingen moest nemen. De verslechterde staat van de vaargeul dwong tot restricties en aanpassingen die zowel passagiers als personeel raakten. Hiermee bereikte de situatie een kritiek punt, wat letterlijk resulteerde in een moment waarop 'de wal het schip keerde'. Deze noodmaatregelen, hoe noodzakelijk ook, onderstreepten tegelijk de urgentie van een duurzame oplossing voor de vaargeul.

De toekomst van het vervoer naar Ameland

Deze zomer wordt in Den Haag een besluit genomen over de toekomst van het vervoer naar het eiland, een beslissing die van groot belang is voor zowel bewoners als bezoekers van Ameland. Het aantal passagiers is in de afgelopen 15 jaar flink toegenomen, terwijl de natuur stevig achteruit is gegaan. De prognose is dat er in de toekomst bijna een miljoen mensen per



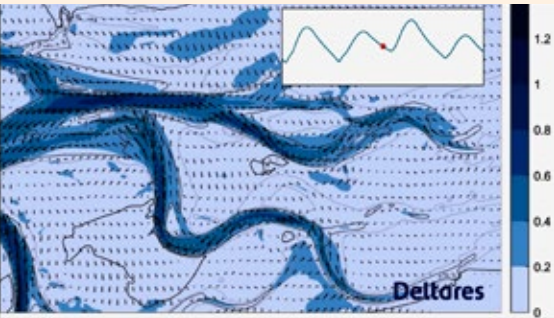
jaar naar Ameland zullen reizen, terwijl het ook steeds lastiger zal worden om naar het eiland te varen door het dichtslibben van de vaargeul. Dit vraagt om een grondige verandering van het vervoer naar het eiland.

De overtocht naar Ameland gaat dwars door het waddengebied, waar officieel de natuur altijd voorrang heeft. Het wad is werelderfgoed en Natura 2000-gebied. Volgens een uitgebreid onderzoek van Rijkswaterstaat is het verplaatsen van de veerdam van Holwert naar Ferwert een kansrijke oplossing. Hierdoor kan er aangesloten worden op een robuustere geul en zullen de baggerkosten veel lager uitvallen. De Waddenvereniging denkt hier anders over en wil liever de huidige overtocht verduurzamen en Ameland autoluw maken dan de kwetsbare natuur bij Ferwert overhoop halen voor een nieuwe veerdam.

Met zoveel verschillende belangen lijkt een oplossing bijna onmogelijk, toch gaat de documentaire op zoek naar de beste oplossing voor de bereikbaarheid van Ameland.

Een documentaire die u niet mag missen

De FryslânDOK-documentaire 'Ameland, de wal en het schip' is een must-see voor iedereen die betrokken is bij of geïnteresseerd is in de veerdienst naar Ameland. De documentaire is uitgezonden op NPO 2 en bij Omrop Fryslân. Via de QR-code in dit magazine kunt u de documentaire terugzien.



Zoute Veren: specialistische opleidingen voor veiligheid en innovatie op de Waddenzee

De bemanning van Wagenborg Passagiersdiensten beschikt over een schat aan kennis en kunde, grotendeels opgedaan tijdens de opleiding Zoute Veren aan het Maritiem Instituut Willem Barentsz op Terschelling. Deze opleiding is speciaal ontworpen voor de veerdiensten en de unieke omstandigheden van de Waddenzee.



In 1991 richtten Wagenborg Passagiersdiensten, TESO en Doeksen samen met de Zeeuwse Provinciale Stoombootdienst de Stichting Opleidingen Zoute Veren op. De oprichting volgde op de ramp met de Herald of Free Enterprise in 1987. De veerboot kapseisde en bijna 200 mensen overleden. Eén van de oprichters van de Zoute Veren en een belangrijke kartrekker was Koos Veldman, de toenmalige directeur van Wagenborg Passagiersdiensten.

Bijzondere onderwijsinstelling

Het Maritiem Instituut Willem Barentsz verzorgt al sinds de beginjaren de opleidingen van de Zoute Veren. Gerrit van Leunen, thans directeur van het instituut, is zelf sinds 1992 betrokken bij de Zoute Veren Opleidingen.

“Het scheepstype veerboot bleek destijds kwetsbaar en ook de Waddenveerdiensten vroegen zich af: is er voldoende achtergrondkennis om de complexe schepen van heden ten



belangrijke taak te vervullen voor deze kleine beroepsgroep” legt Gerrit uit.

“Het vaargebied en de schepen vallen onder de binnenvaart, maar hebben meer van de zeevaart. Met de opleidingen brengen we deze twee werelden dicht bij elkaar. In de Waddenzee heb je met nauw vaarwater te maken en allerlei soorten weersomstandigheden. En het gaat om een specifiek type schip: de veerboot. De stabiliteit van een veerboot is anders dan van een binnenvaartschip, op bijvoorbeeld de Rijn.

dage veilig heen en weer te laten varen met jaarlijks ruim 8 miljoen passagiers. Ook gelet op de combinatie met het vaargebied. Wij hebben dan ook een

Er is ook meer bemanning aan boord, in de binnenvaart is dat in de regel een schipper met misschien een stuurman of alleen een matroos. Veerboten kennen een andere bemannings-samenstelling en hebben veel passagiers aan boord. Dit vraagt om specifieke kennis, die niet in de binnenvaartopleiding zit.”

“Naast kennis en kunde van het scheepstype en het vaargebied komen ook managementaspecten, zoals bijvoorbeeld besluitvorming en resource management aan de orde. Als je het als kapitein niet verantwoord vindt om te varen, hoe ga je daar dan mee om? Als kapitein heb je wel de verantwoordelijkheid voor het schip, de opvarenden, de lading en het vaargebied.”

Verskillende opleidingen

De basis cursus ‘Zoute Veren Nautisch’ is een wettelijk verplichte opleiding voor kapiteins. Deze opleiding komt boven op de binnenvaartbevoegdheid. Na het behalen van het diploma is men bevoegd als kapitein op de veerboot. Wanneer ze als kapitein varen, volgen ze een managementcursus die meer ingaat op wettelijke bepalingen en managementaspecten. Daarnaast komt men elke drie jaar terug voor een opfriscursus. “Het is echt een opleidings- en een ontwikkeltraject.” Zoute Veren biedt daarmee volop mogelijkheden voor kapiteins, stuurmannen, matrozen en technici om te groeien.

Het Maritiem Instituut Willem Barentsz zelf staat ook niet stil. Volgend jaar bestaat het zeevaartonderwijs op Terschelling 150 jaar. Het instituut heeft de afgelopen jaren een flinke groei

doorgemaakt. Naast de opleiding ‘Maritiem Officier’ wordt de opleiding ‘Ocean Technology’ aangeboden die opleidt tot hydrografisch surveyor en sinds 2011 de opleiding ‘Maritieme Techniek’ voor scheepsontwerp.

Met de deeltijd masteropleiding ‘Maritime Innovations’ en een tweejarige ‘Associate degree Maritieme Techniek’ zijn er ook mogelijkheden voor werknemers die reeds werkzaam zijn in de maritieme sector.

Sinds 1993 maakt het landelijke Maritiem Simulator Trainingscentrum onderdeel uit van het Maritiem Instituut. Hier volgen studenten van alle Nederlandse zeevaartopleidingen regelmatig simulator trainingen.

Op het gebied van toegepast onderzoek is het instituut met lectoren en de onderzoeksgroep betrokken bij diverse projecten op het gebied van energietransitie, digitalisering in de scheepvaart en maritieme regelgeving. “We doen onderzoek naar de toepassing van nieuwe typen brandstoffen, Artificial Intelligence, maritieme cyber security en het gebruik van data,” legt Gerrit uit. “Hoewel deze onderwerpen momenteel nog in de onderzoeksfase verkeren, zal de opgedane kennis uiteindelijk worden geïntegreerd in ons lesprogramma. We zien momenteel veel nieuwe ontwikkelingen en veranderende wettelijke eisen. Daarom moeten we blijven groeien, zowel in aantallen studenten als kwalitatief, oftewel inhoudelijk. Deze ontwikkeling gaat altijd door.”

NIEUWE DIRECTEUR WAGENBORG PASSAGIERSDIENSTEN

Per 1 september 2024 gaat directeur Ger van Langen van Wagenborg Passagiersdiensten (WPD) met pensioen. Hij bekleedde deze functie sinds 1998, een indrukwekkende periode van 26 jaar waarin hij zich met hart en ziel inzette voor het bedrijf.

We zijn verheugd aan te kondigen dat Jieskje Hollander per 1 september de nieuwe directeur van WPD wordt. Jieskje (geboren in Franeker, 1983) groeide op in Noordwest Friesland, dichtbij het Wad. Ze studeerde en promoveerde aan de Rijksuniversiteit Groningen en begon haar carrière in politiek Den Haag. Sinds 2016 werkte ze bij Arriva Nederland in diverse functies en was sinds 2020 Regiodirecteur Oost.

Met haar uitgebreide ervaring in concessievoer en aanbestedingen in het openbaar vervoer, kijkt Jieskje ernaar uit om deze kennis in te zetten voor WPD. We wensen haar veel succes in haar nieuwe rol!



TICKETAUTOMATEN IN HOLWERT EN LAUWERSOOG

Hoewel online reserveren van uw tickets sneller en eenvoudiger is, is het sinds begin juni 2024 ook mogelijk om bij de ticketautomaten in Holwert en Lauwersoog met contant geld af te rekenen. Een handige toevoeging aan de bestaande betaalopties.

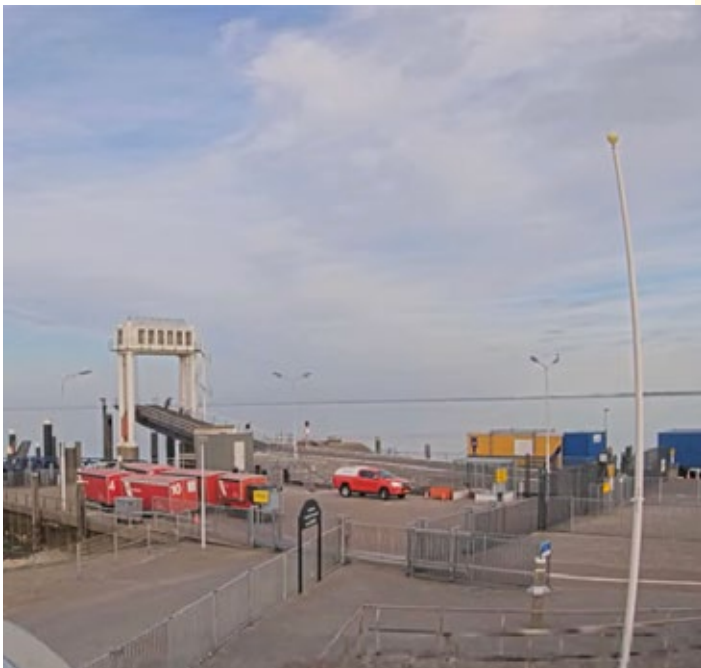
In Lauwersoog zijn er nu in totaal 3 automaten beschikbaar: 2 binnen (waarvan 1 de mogelijkheid biedt om contant te betalen) en 1 buiten. Holwert biedt 4 automaten aan: 3 binnen (waarvan 1 de mogelijkheid biedt om contant te betalen) en 1 buiten. Of u nu de voorkeur geeft aan pinnen of contant betalen, we zorgen ervoor dat uw overtocht zo soepel mogelijk verloopt.

WEBCAM OP SCHIERMONNIKOOG: VOLG HET LIVE!

Goed nieuws voor onze reizigers en liefhebbers van Schiermonnikoog! Er is een nieuwe webcam op het eiland.

Net zoals via de populaire webcams in Nes en Lauwersoog, kunnen er nu ook prachtige beelden van Schiermonnikoog live worden gevolgd. Wilt u een kijkje nemen? Bezoek de webcam via de website en geniet van het uitzicht.

En er is meer goed nieuws: binnenkort zullen we ook een webcam in Holwert installeren. Zo kunnen we live beelden aanbieden vanuit al onze havenkantoren.



Moscovische TULBAND

Op Ameland en Schiermonnikoog kun je de lekkerste streekproducten proeven. In 'Het lekkerste van...' brengen we die op smakvolle wijze voor het voetlicht. Deze keer delen we graag het recept van Thomas Klontje: het moscovisch gebak. Ooit was dit op Schiermonnikoog een traditionele lekkernij.

Ingrediënten

- 8 eieren
- 100 gram roomboter
- 200 gram bloem
- 200 gram kristalsuiker
- 200 gram rozijnen

Bereiding

- Beboter de tulband bakvorm
- Splits de eieren
- Klop de eiwitten + 25 gram suiker stijf
- Klop de dooiers + 175 gram suiker roomgeel
- Bloem in een schaal met de roomboter. Hak de boter voorzichtig door de bloem, niet kneden
- Schep de rozijnen door het bloem met boter mengsel
- Spatel de opgeklopte eiwitten en dooiers door elkaar
- Spatel vervolgens het bloem mengsel erdoor
- Schep het beslag in de tulband bakvorm
- Afbakken op 160° graden, circa 40 minuten

In plaats van 1 grote tulband kun je van dit beslag ook kleine cakejes maken.

Lekker smullen!

Thomas (Thom) Klontje komt uit een bakkersfamilie. Vanaf 1906 heeft de familie - drie generaties lang- tot 2001, heerlijke broden, koeken en gebak aan de Middenstreek bereid en verkocht. Samen met zijn vrouw Truus runden zij de bakkerij van 1966 tot 2001. Hij deelt graag één van hun familie specialiteiten met ons: het moscovisch gebak. Lekker groot als tulband of als kleine cakejes. Ooit was het op Schiermonnikoog een traditioneel gebak. Het hoorde bij bruiloften. Dan werden ze rijkelijk met poedersuiker bestrooid en dat zag er heel feestelijk uit. Ook op andere momenten waren er de moscovische cakejes. Zo werden die na de uitvaarten aan koffietafel genuttigd. Dan werd er geen poedersuiker gebruikt, poedersuiker op zwarte rouwkleding was niet gewenst.

In het pand aan de Middenstreek is nog steeds een bakkerij gevestigd. Daar vind je Eilander koeken en de bekende zandtaartjes. Helaas zijn de moscovisch cakejes en tulbanden niet meer in het bakkerswinkeltje te koop. Benieuwd hoe het smaakt? Ga dan met Klontje's recept aan de slag.





“We voegen een beleving toe”

Nog voor het interview goed en wel is begonnen, vertellen Tia en Rudolf al honderduit over hun Amelander Koffiehuys. Hun enthousiasme is voelbaar, net als hun streven om gasten een écht lekker kopje koffie voor te schotelen. Minstens zo belangrijk vinden ze het om bij te dragen aan eerlijke handel binnen de koffiewereld. ‘De koffieboeren staan bij ons bovenaan. Het begint bij hen.’

Naam: Rudolf en Tia Westra
Leeftijd: 59 en 52 jaar
Woonplaats: Nes
Wat vind je het mooiste van het eiland?
In koor: ‘de natuur!’

Hoe is het Koffiehuys ontstaan?

Rudolf: “Tia werkte als schoonmaakster op het eiland en ik als vrachtwagenchauffeur, wat ik nog steeds deels doe. Tia heeft haar roots in de horeca. Ze wilde een koffiehuis beginnen. Dat vond ik prima, maar dan wilde ik wel zelf de koffie branden. Toen we daadwerkelijk begonnen, bleek daar toch veel meer bij te komen kijken dan gedacht. Ik heb een jaar nodig gehad om het branden van koffie in de vingers te krijgen. Het branden doen we op ambachtelijke wijze; we gebruiken geen software. Dat houdt je scherp. Je weet precies wat het effect is als je iets in het proces verandert.”

Tia: “Ik heb koffiopleidingen gevolgd op de Koffieschool in Utrecht en in Zoetermeer. Je komt er dan achter wat er allemaal bij koffie komt kijken. Ook hebben we heel veel aan onze importeur, This Side Up.”

Wat zijn voor jullie belangrijke uitgangspunten?

Rudolf: “Eerlijke handel. Winst staat bij ons niet voorop: we willen dat zowel wij als de koffieboeren ervan kunnen leven. Bij

het opzetten van het Koffiehuys leerden we hoe oneerlijk het geld verdeeld wordt in de koffiewereld. Je ziet gelukkig steeds meer kleine koffiebranderijen die daar tegenin gaan. Samen kun je een verschil maken.”

Tia: “Ook samenwerken met plaatselijke ondernemers vinden we mooi. De Kaasboerderij in Hollum gebruikt onze koffie uit Myanmar om ijs mee te maken. En chocolaterie De Swiete Loads maakt er op ambachtelijke wijze bonbons van.”

Wat maakt het Amelander Koffiehuys bijzonder?

Tia: “We werken niet met blends, maar met single origin koffie. Dit komt uit één specifieke regio. Je weet dus precies waar de koffie vandaan komt. En we branden het dus zelf.”

Rudolf: “Ik heb een brander in het Koffiehuys voor kleinere hoeveelheden koffie en op het industrieterrein staat een grote brander voor grotere bestellingen vanuit de horeca. Als ik in het Koffiehuys sta te branden en iemand heeft een verzoek voor een bepaalde branding, dan doe ik dat graag. Wat verder

bijzonder is, is dat we ook cichorei verkopen. Nu kopen we dat nog op de wal, maar dankzij het lepen Mienskipsfûns en het Waddenfonds kunnen we nu ook eigen cichorei zaaien, oogsten, branden en er vervolgens koffie van maken. We hebben een proefveld bij de kerk en ook nog een veldje buiten het dorp. We hopen eind dit jaar onze eigen cichorei te kunnen verkopen.”

Tia: “Onze cichorei is gelabeld als Amelander Product. Daar zijn we trots op.”

Hoe zijn jullie als eigenaren gegroeid?

Tia (lachend): “Heel veel cappuccino maken! En proberen het steeds beter te doen.”

Rudolf: “We hebben heel veel fout gedaan en hebben daarvan telkens geleerd. We zijn hierdoor steeds beter geworden in wat we doen.”

Tia: “Gaandeweg kregen we steeds meer vaste gasten. Als mensen ons eenmaal hebben gevonden, komen ze weer terug. Ook zijn we onderdeel geworden van de hele keten. Als

ambassadeur vertellen we het verhaal van de koffieboeren, om bij te dragen aan bewustwording.”

Rudolf: “Qua kilo’s koffie die we branden zijn we ook gegroeid. In het eerste jaar, in 2000, brandden we 1.000 kilo per jaar, inmiddels 4.000 kilo.”

Tia: “Ook belangrijk om te vertellen dat we heel blij zijn met Sharon, die tegenwoordig regelmatig bijspringt.”

Wat is het mooiste aan jullie werk?

Rudolf: “Het toevoegen van de beleving. Koffie verkopen kan iedereen. Maar we kunnen er veel over vertellen en adviseren en ook uitleggen wat er beter kan in de keten.”

Tia: “Koffie is een natuurproduct. Voor veel mensen staat het voor: even rustig zitten en een koffie drinken. Dat past bij ons bedrijf: we zitten wat achteraf op een rustig plein, niet in de drukte en we richten ons ook niet op grote massa’s. Hier kunnen mensen even rustig zitten en genieten.”



Links de pier in Holwert. De altijd veranderende vaargeul van Holwert naar Ameland weerspiegelt de dynamiek van onze natuurlijke omgeving. Net zoals de geulen door water, zand en slib voortdurend in beweging zijn, blijft ook onze veerdienst groeien en zich aanpassen.

Familiebedrijf Wagenborg na 126 jaar toonaangevende logistieke speler door *‘gewoon dóén’*

Sommige mensen hebben zout water door hun aderen stromen. Dat was zeker het geval bij Egbert Wagenborg. Maar wie had kunnen voorzien dat hij in 1898 de basis legde voor het indrukwekkende internationaal opererende familiebedrijf dat Koninklijke Wagenborg nu is? Onlangs vierde Wagenborg tijdens DelfSail haar 126-jarige bestaan. We blikken met CEO Egbert Vuursteen terug op de rijke historie van het familiebedrijf, waar de mensen nog steeds het verschil maken. *“Anno 2024 herken ik nog altijd de mentaliteit van mijn overgrootvader: gewoon dóén!”*



Arbeid en vlijt

In 1888 voer Egbert Wagenborg met de houten tjalk 'Broedertrouw' naar Finland en Zweden. Hij vervoerde turf heen en nam hout mee op de terugreis. Vuursteen: *"Mijn overgrootvader was 19 oud en besloot samen met zijn vrouw zelfstandig schipper te worden. Met de werf en andere partner werd een vennootschap opgericht, waarin hij inbracht 'arbeid en vlijt'; geld hadden ze niet. Na 10 jaren het water dun te hebben gevaren, koos het jonge gezin voor een bestaan aan de wal. Zo zag 'E. Wagenborg, scheepsbevrachter Delfzijl' het levenslicht. Dit was 126 jaar geleden."*

Kansen pakken

In zijn beginjaren als ondernemer zette Egbert Wagenborg de eerste stappen naar het bedrijf dat Wagenborg vandaag de dag is. *"Naast het succesvol bevrachten van schepen, zag mijn overgrootvader aan het begin van de 20e eeuw ook kansen in de passagiersdiensten en in de sleepvaart", aldus Vuursteen. "Deze manier van ondernemen – kansen zien en de durf tonen om ze te benutten – is altijd kenmerkend gebleven in de generaties Wagenborg en Vuursteen die volgden. Dit heeft ons mooie bedrijf gebracht tot wie we vandaag zijn."*

In de afgelopen 25 jaar heeft de Wagenborg Groep zich ontwikkeld van een lokaal opererend transportbedrijf en kustvaartbedrijf tot een internationale logistieke dienstverlener. Het familiebedrijf biedt een diversiteit aan maritieme logistieke diensten. Vuursteen: *"Met circa 230 varende eenheden én een diversiteit aan mobiele kranen en zwaartransporttrailers verzorgen wij transport in de ruimste zin. Veiligheid, betrouwbaarheid en een lange-termijnfocus zijn voor ons belangrijk. Vol vertrouwen zetten we daarom alles op alles om onze beloften na te komen, ongeacht de uitdaging. Onze mensen zijn onze kracht."*

Waar midden jaren 80 zo'n 250 mensen bij Wagenborg werkten, bedient het bedrijf tegenwoordig met ongeveer 3.000 werknemers als één van Nederlandse grootste scheepseigenaren klanten in Scandinavië, Noordwest-Europa, de Middellandse Zee, Amerika en het Verre Oosten. Vuursteen: *"Jaarlijks verschepen wij ruim 23 miljoen ton bulkgoederen en stukgoederen wereldwijd. Om onze klanten lokaal te kunnen bedienen, zijn naast ons hoofdkantoor in Delfzijl ook bevrachtingskantoren in Helsinki, Malmö, Madrid, Piraeus en Montreal gevestigd. Deze geografische groei vond begin deze eeuw plaats."*

De waarde van familie

Ondanks de grootte van de organisatie, is het familiale karakter nog altijd aanwezig en doet de vijfde generatie Wagenborg en Vuursteen zijn intrede in het familiebedrijf. Vuursteen: *"We hebben altijd belang gehecht aan het onderhouden van goede en faire relaties en doen dat nog steeds. Het voelt als één grote familie waarin we volop aandacht hebben voor duurzaamheid, welzijn en gezondheid. Voorop staan goed werkgeverschap, een langdurige band met medewerkers, leveranciers en opdrachtgevers en keuzes voor de lange termijn. Dit heeft minstens zoveel prioriteit als financiële waarde."*

Wereldwijd actief, lokaal betrokken

Het denken in oplossingen en het aanvoelen van de wensen en behoeften van haar klanten is de rode lijn in het succes van Wagenborg. Hiermee is het bedrijf in staat geweest te groeien van een kustvaartrederij tot marktleider in diverse sectoren. *"We zijn ontstaan vanuit de scheepvaartactiviteiten, maar ook de andere activiteiten zoals onze veerdienst behoren al meer dan een eeuw tot de kern", aldus Vuursteen. "Waar begin jaren '60 onze vloot uit zo'n 25 kustvaarders bestond, beheert Wagenborg tegenwoordig een vloot van 2 veerboten, 10 sleepboten, 6 offshore schepen en ruim 160 zeegaande*

ijs-versterkte schepen. Vele toonaangevende internationale multinationals vertrouwen hiermee al jarenlang op onze dienstverlening. Sterker nog, met veel van deze klanten zijn we samen gegroeid; waar nieuwe afzetmarkten en transportbehoeften ontstonden, wisten we onze vloot uit te breiden met een intensief nieuwbouwprogramma sinds eind jaren '90. Tussen 1995 en 2023 zijn tientallen nieuwe schepen aan de vloot toegevoegd, die veelal in Noord-Nederland zijn gebouwd. Hiermee is Wagenborg niet alleen de grootste private werkgever in Noord-Nederland, ook is zij van grote economische waarde voor de regio."

Landactiviteiten

Naast de maritieme activiteiten heeft Wagenborg eind jaren '90 op land een extra 'voetje aan de grond' gerealiseerd. Vuursteen: *"We hebben toen onze positie in de haven van Delfzijl verstevigd door de nieuwbouw van het stuwadoorsbedrijf en de aankoop van haven- en terminalterreinen. Daarnaast hebben we diverse kraanverhuur, speciaal transport en montagebedrijven overgenomen. Die bedrijven zijn nu gebundeld in Wagenborg Nedlift. Met deze groeiende landactiviteiten heeft Wagenborg zich steeds verder weten te diversifiëren en zo waarde weten toe te voegen voor haar*



Ondanks de grootte van de organisatie is het familiale karakter nog altijd aanwezig.



klanten, een mentaliteit die Wagenborg vandaag de dag nog steeds kenmerkt."

Offshore niche

Wagenborg heeft zich op maritiem vlak afgelopen decennia verder verbreed met een focus op de offshore industrie. "Anno 2024 is Wagenborg Offshore met vijf operationele 'walk-to-work' -schepen één van de marktleiders op de zuidelijke Noordzee. Met deze schepen bieden we klanten de mogelijkheid om vanaf ons schip over een uitschuifbare brug offshore platformen te betreden", aldus Vuursteen. "De basis voor deze niche is echter gelegd eind jaren '90 met twee speciale ijsbrekers in de Kaspische Zee voor Shell. Dit bijzondere project is tot stand gekomen door de combinatie van ervaringen en kennis binnen Wagenborg: de maritieme roots

van Wagenborg Shipping, ervaring in ondiep water van Wagenborg Passagiersdiensten en kennis van de olie- en gasindustrie met Wagenborg Nedliff."

Koninklijk

De toonaangevende positie van Wagenborg is niet onopgemerkt gebleven. Ter ere van het 100-jarige bestaan in 1998, kreeg Wagenborg het predicaat Koninklijk. Sindsdien hebben we regelmatig Koninklijk bezoek gehad. Vuursteen: "In 1995 hadden we de doop van 'Kroonborg' door toenmalig kroonprins Willem Alexander. In 2009 verrichte toenmalig koningin Beatrix de doop van onze 'Beatrix' en onlangs heeft Hare Majesteit Koningin Máxima als eregast tijdens DelfSail de 'Máxima' en de 'Alexia' gedoopt. Als Koninklijk bedrijf zijn we hier trots op. For sure."

“AL BIJNA 140 JAAR BETROUWBARE VEERDIENST IN *Noord-Friesland*”

De twee eilanden Föhr en Amrum liggen in het Noord-Friese deel van de Waddenzee, dat zich uitstrekt van Nederland tot Denemarken. Hier, ongeveer 30 km ten zuiden van de Duifs-Deense grens, voelt de Wyker Dampfschiffs-Reederei (W.D.R.) zich thuis - en verbindt het vasteland van Sleeswijk-Holstein al bijna 140 jaar met de eilanden voor de kust en Halligen. Op het eerste gezicht lijkt de W.D.R. ver weg van Ameland en Schiermonnikoog - maar op het tweede gezicht eigenlijk heel dichtbij, want er zijn veel overeenkomsten.

De eilanden Föhr en Amrum

Föhr is het op één na grootste Duitse Noordzee-eiland zonder vaste landverbinding, met een oppervlakte van bijna 83 km² en ongeveer 8.500 inwoners. Amrum, ten westen van Föhr, is kleiner met 10 km lengte, 2,5 km breedte en 2.300 inwoners. Samen met de vier andere eilanden en tien Halligen vormen zij een unieke regio zonder dijken, waardoor sommige delen bij stormvloed onder water komen te staan.

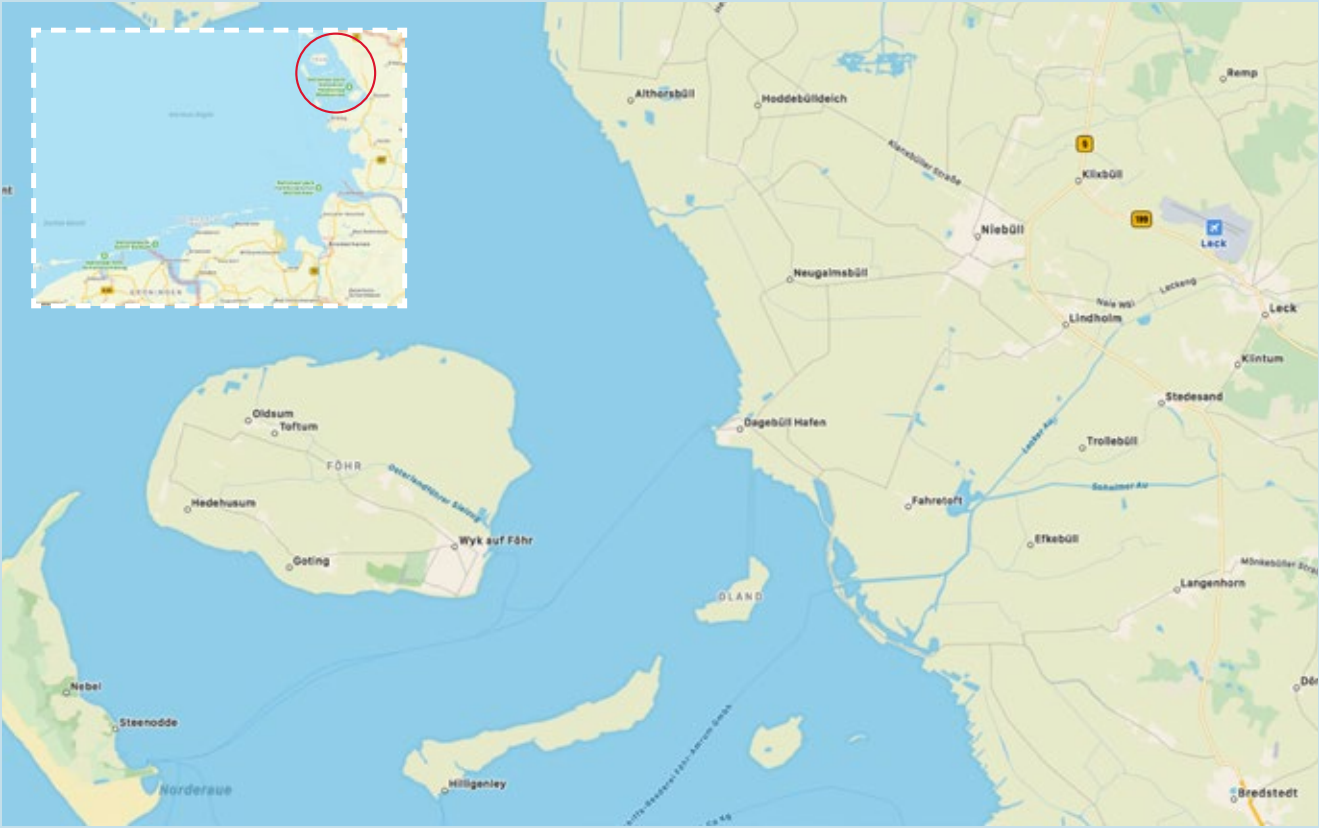
W.D.R. diensten en historie

Hier, in het Nationaal Park Schleswig-Holstein Waddenzee, is de Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH (W.D.R.) thuis, en bedient meer dan 11.000 vaste inwoners en vele andere vakantiegasten op twee veerbootlijnen. De belangrijkste route verbindt Föhr en Amrum met Dagebüll, uitgevoerd door vier autoveerboten. De tweede route, vanuit Schlüttsiel, verbindt de Halligen Hooge en Langeness met het vasteland via de kleine veerboot M/S “Hilligenlei”.

Algemeen directeur Axel Meynköhn vertelt: *“W.D.R. bestaat sinds maart 1885 en is altijd een particuliere rederij gebleven, zonder overheidssubsidies. Momenteel heeft W.D.R. ongeveer 330 aandeelhouders, waaronder de stad Wyk auf Föhr en AG Reederei Norden-Frisia. In tegenstelling tot de Nederlandse waddenveerdiensten kennen we – behalve bij het verkeer naar Helgoland in de wintermaanden – geen concessies. Onze eilandveermaatschappijen zijn permanent actief - op voorwaarde uiteraard dat ze een goede service bieden en ervoor zorgen dat de eilanden worden bevoorrad.”*

Vloot en Innovaties

De vloot van W.D.R. is relatief jong en bestaat uit vijf veerboten, waaronder drie dubbelzijdige en zeer vergelijkbare veerboten: M/S “Uthlande”, M/S “Schleswig-Holstein”, en M/S “Norderaue”. Deze schepen hebben een capaciteit van 1.200 passagiers en 75 voertuigen en zijn ontworpen met innovatieve Voith-Schneider-propellers voor extra wendbaarheid. De “Norderaue” introduceerde in 2018 een nieuwe scheepsnaam en verbeterde ontwerpinnovaties voor vrachtovervoer. Dankzij in een anders ingedeeld voertuigdek kon de “Norderaue” voor het eerst in de geschiedenis van de rederij vrachtwagens zij aan zij vervoeren op vier rijstroken. Hierdoor ontstond extra transportcapaciteit voor eilandbevoorrading, hetgeen vooral in de vroege ochtenduren waardevol blijkt. Naast deze drie dubbelzijdige veerboten heeft de rederij nog twee veerboten: de hiervoor genoemde M/S “Hilligenlei” is de kleinste veerboot die de Halligen Hooge en Langeness



bedient, terwijl de M/S “Nordfriesland” als vierde veerboot ingezet wordt op de Föhr-Amrum-lijn.

Een catamaran ‘Made in Holland’

Het nieuwste schip van de W.D.R. is geen autoveerboot maar een catamaran, genaamd “Rüm Hart” en gebouwd door het Groningse Conoship International en Thecla Bodewes Shipyards in Harlingen. Bij de bouw van de “Adler Rüm Hart” was de grote uitdaging om een relatief klein passagiersschip met een geringe diepgang zo te ontwerpen dat het zelfs tegen de stroom in een dienstsnelheid van 16 knopen kon halen. Sinds mei 2019 wordt het schip gecharterd door rederij Adler-Schiffe en gebruikt voor routes naar Dagebüll, Föhr en Amrum, en excursies naar de Halligen. De “Rüm Hart” biedt plaats aan 250 passagiers.

Toekomst en duurzaamheid

W.D.R. heeft ongeveer 160 medewerkers. Ongeveer de helft werkt als bemanningslid aan boord van de schepen, terwijl de rest verspreid is over administratie, kantoren en het busbedrijf. Het busbedrijf vervoert jaarlijks ruim 700.000 passagiers. Axel Meynköhn: “Het is onze taak om mensen onder alle omstandigheden van en naar de eilanden te brengen en de eilanden en Halligen betrouwbaar te bevoorraden. Betrouwbaarheid en beschikbaarheid zijn daarom het allerbelangrijkste voor onze vloot. Natuurlijk zijn wij voorstander van het gebruik van alternatieve aandrijvingen en zoeken wij naar alternatieven, zoals waterstof, ammoniak en methanol, maar op dit moment zijn ze nog niet haalbaar. Elektrische aandrijving is momenteel ook niet geschikt: onze veerboten zijn te groot voor elektrische aandrijving op basis van de huidige batterijtechnologie, de dagelijkse reistijden zijn te lang en de wachttijden in de havens voor het opladen zijn te kort vanwege

de dienstregeling.” Hoewel het nog enige tijd zal duren voordat de W.D.R. nieuwe aandrijving kan gebruiken, speelt duurzaamheid vandaag de dag al een grote rol in het bedrijf. W.D.R. is de eerste Duitse binnenlandse veermaatschappij die over een milieumanagementsysteem beschikt dat gecertificeerd is volgens de ISO 14001:2015 norm en complementair is aan het ISO 9001 kwaliteitsmanagementsysteem.



Vooruitzichten

De kwestie van alternatieve aandrijvingen speelt nog niet direct. De drie dubbelzijdige veerboten hebben een levensduur van minimaal 30 jaar en voldoende capaciteit gelet op de huidige verkeersdrukte. In 1993 vervoerde W.D.R. 2,2 miljoen passagiers, een aantal dat nu stabiel rond de 1,8 miljoen ligt. Axel Meynköhn: “We verwachten een stabiele ontwikkeling, maar vanwege de beperkte bedcapaciteit op de eilanden, denken we niet dat er groei komt in het aantal passagiers. De rederij kan de toekomst dan ook met vertrouwen tegemoet zien en de eilanden kunnen vertrouwen op W.D.R.”.

GROEI; EINDIG OF TOCH ONEINDIG?



Filosoof Maarten Boudry (39) heeft een eigen kijk op de strijd tegen klimaatverandering. De Vlaamse filosoof heeft zijn vooruitgangsgeloof losgelaten in zijn boek: Waarom ons klimaat niet naar de knoppen gaat (een pleidooi voor het vooruitgangdenken). Hij schrijft: “Onze beste hoop op een oplossing is het menselijk vernuft. De milieuvervuiling waarvoor in de jaren 70 terecht werd gewaarschuwd, is niet verminderd door minder te consumeren, maar door efficiënter te produceren. De hongersnoden worden niet beëindigd door gedwongen geboortebeperving, maar door een efficiëntere landbouw.”

Voorjaar 2020: vliegtuigen bleven aan de grond, auto’s stonden stil en wat leverde dat op? Slechts 7 procent minder uitstoot! Wat zou je allemaal moeten laten om op nul uit te komen...? Vrijwel alles wordt geproduceerd met fossiele brandstoffen. “Economische groei hoeft niet ten koste te gaan van natuur en milieu. We doen steeds méér met minder”, schrijft ook journalist en filosoof Ralf Bodelier (63). “Daarbij maken we in toenemende mate gebruik van een grondstof waarvan de voorraad groeit: onze hersens.”

Vijftig jaar geleden publiceerde de Club van Rome het rapport Grenzen aan de groei. De club meende dat een snel groeiende economie en een al even snel groeiende wereldbevolking dramatische gevolgen zouden hebben. Nog voor het jaar 2000 zou de voedselproductie instorten,

zouden de grondstoffen opraken en zou het afval zich langs de straten ophopen.

Niets van dit alles gebeurde. Maar de alarmbellen bleven rinkelen. Onverminderd hoor je over een grondstoffencrisis, een milieucrisis, een energiecrisis, een stikstofcrisis, een biodiversiteitscrisis en, natuurlijk, een klimaatcrisis. En de remedie blijft die uit 1972: we moeten grenzen stellen aan onze economische groei.

Er is maar één probleem: er is vrijwel niemand die het doet. Geen enkel land overweegt zijn economische groei af te remmen, laat staan die stop te zetten. Ook individuele burgers zijn daar maar amper toe bereid. En misschien is dat niet zo erg, want economische groei levert niet alleen maar problemen op. Dankzij onze groeiende economieën groeit ook onze welvaart, onze gezondheid en ons geluk. Dat gebeurt niet alleen in het rijke deel van de wereld; economische groei komt ook ten goede aan arme landen.

Anders dan consuminderers bepleiten, hebben we, wereldwijd, dan ook niet minder groei nodig maar méér. Meer energie, meer welvaart, meer onderwijs, meer gezondheidszorg, meer schone technologie. En ja, ook meer bossen en meer schone zeeën en meer frisse lucht. En daar hebben we onze hersens voor nodig! Ik vind dat een hoopvol en opwindend vooruitzicht.

“We verlangen voortdurend naar zekerheden, maar die zullen niet bijdragen aan onze groei.”
Boeddha

Van zeilschip tot modern veer: de groei van de verbinding naar Schiermonnikoog

“...Het postschip streek de zeilen en liet het anker vallen. Reeds was de wagen van de wal af het Wad in gereden. De reizigers stapten in de vlet en twee roeiers gingen op de riemen en roeiden naar de wagen, die tot over de assen in het water wachtte. De golven gingen de paarden af en toe over de rug. De dieren trokken de volle wagen moeizaam door het slik. Eenmaal op de Reeweg ging het in draf naar het dorp...”, aldus enkele citaten uit ‘Wantij’ van Klaas Norel.

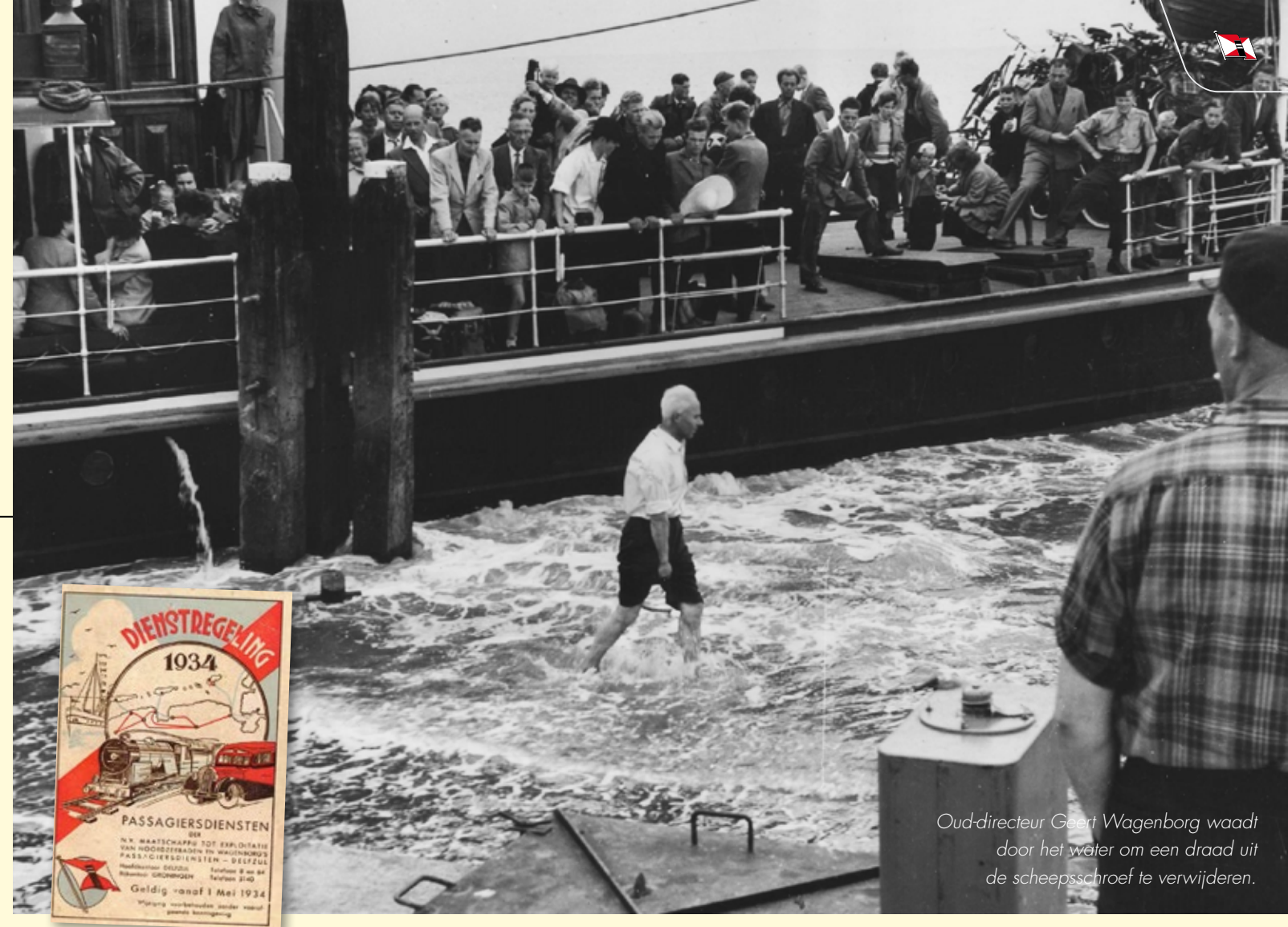
Oud-directeur Geert Wagenborg (1902-1984) schreef over de geschiedenis van de bootverbinding naar Schiermonnikoog in zijn memoires. “Al vóór 1900 onderhield een particuliere onderneming met een zeilschip een verbinding. Rond die tijd werd het schip vervangen door het m.s. Friesland. In 1910 was de dienst verliesgevend en werd overgenomen door het Rijk. De exploitatie werd openbaar en telkens verpacht voor een periode van drie jaar. Naast de Friesland, die als reserveboot beschikbaar bleef, zette het Rijk de met twee 30-pk motoren uitgeruste Schiermonnikoog in.”

Geen petroleum, niet varen

In 1918 was er geen petroleum voor de motoren van de Schiermonnikoog en werd Egbert Wagenborg uit Delfzijl benaderd om de verbinding uit te voeren. Drie jaar eerder was de reder verzocht een seizoensdienst Groningen-

Schiermonnikoog uit te voeren. Voordien onderhield de Zoutkamper schipper Brands met de Sofie een zomerdienst. Brands stopte rond 1912 en graaf Von Bernstorff, eigenaar van het eiland en het Strandhotel, zette de verbinding met de motordekschuit Thea Lotte voort. Toen de Eerste Wereldoorlog uitbrak en petroleum als brandstof niet meer te krijgen was, kon de graaf de bootverbinding niet langer onderhouden. Wagenborg, die over stoomboten beschikte, werd benaderd. De Friesland werd overgenomen van het Rijk en kreeg de nieuwe naam Vooruitgang IV. De boot werd opgeknapt en gemoderniseerd.

In 1917 kreeg Wagenborg concurrentie van Stadse zakenlui. Naast vletten en roeiboten maakte ook Wagenborg gebruik van landingsboten aangezien op het eiland geen steiger was. Er werd gevaren tot dicht aan de dijk, waar paard en wagen



Oud-directeur Geert Wagenborg waadt door het water om een draad uit de scheepsschroef te verwijderen.

langsrij kwamen om passagiers over te nemen of af te zetten. De concurrentie hield niet lang stand omdat de ketel in hun boot het begaf. Wagenborg nam de dienstregeling over en voerde de verbinding met de raderboot Vooruitgang II uit – de bootreis duurde ca. zes uren.

Rijkswaterstaat

Door de schaarste aan petroleum kon het Rijk in de zomer van 1918 niets meer beschikbaar stellen voor de dienst Schiermonnikoog/Oostmahorn. Rijkswaterstaat verzocht Wagenborg om met de Vooruitgang II Oostmahorn aan te lopen en ook deze verbinding in stand te houden.

“Eind 1919 had andermaal een verpachting van het Rijksvaarplaats. De exploitatie werd ons onderhands opgedragen. In november 1920 moest ook het veer op Ameland opnieuw worden verpacht en moesten wij, eveneens op verzoek van Waterstaat, hierop inschrijven omdat de schepen die wij in beheer hadden veel beter werden onderhouden dan bij onze voorgangers. Hoewel wij niet de laagste inschrijver waren, werden toch de beide veren aan ons toegewezen. Sindsdien is de verpachting steeds onderhands gebeurd.” Door de boten voor de Rijksvaardienst op Schiermonnikoog te stationeren in Oostmahorn kon Wagenborg per getij zo nodig twee keer varen en meer service aan hun gasten geven. Na het gereedkomen van de spoorlijn Winsum-Zoutkamp in 1920/21

veranderde de dienst van Groningen naar Schiermonnikoog en werd er alleen nog gevaren vanaf Zoutkamp.

Niet meer op tij

Vanaf 1921 werd op vaste tijdstippen gevaren met directe aansluiting op de trein Groningen-Zoutkamp. “Wij arriveerden en vertrokken op elk moment, zowel bij hoog- als bij laagwater. Soms bleef de Vooruitgang III op ca. 2½ km van de dijk liggen en moesten de passagiers aan en van boord gebracht worden met paard en wagen en landingsboten. Soms kon de boot tot een paar honderd meter vanaf de dijk komen. Daar hadden wij een hulpsteiger laten bouwen voor de landingsboten.” Toen midden jaren dertig de eerste veerdam gereed kwam, werd steeds hiervandaan gevaren. Het was tot twee uur na laag- tot twee uur na hoogwater mogelijk van de dam gebruik te maken. Na de oorlog liet Wagenborg ter vervanging van de Vooruitgang III (345 passagiers) in 1957 de Schiermonnikoog (475 passagiers) bouwen. Deze boot kon nagenoeg altijd aan de veerdam meren. Begin jaren zestig kwam de nieuwe veerdam gereed en behoorde het niet meer kunnen aanmeren voorgoed tot het verleden. Nadat de Schiermonnikoog in 1964 verlengd werd en de passagierscapaciteit op ruim zeshonderd kwam, werd deze samen met de in 1961 gebouwde Johan Willem Friso (800 passagiers) in de Oostmahorn-dienst ingezet.

Door Henk Zuur (foto's uit diens collectie)



Oud-directeur Geert Wagenborg nam ‘mensenwerk’ wel heel persoonlijk. Hier wacht hij de ‘Schiermonnikoog’ op.



Voor reclaimedoeleinden werd de auto van directeur Geert Wagenborg in de jaren dertig ‘omgebouwd’ tot passagiersboot.



Persoonlijke groei op Schiermonnikoog

Sheela van Solt - Statema woont in Wons, maar is opgegroeid op Schiermonnikoog. Hoewel ze haar bedrijf Van Solt Advies runt in het kleine terpdorp, het eiland is onlosmakelijk met Sheela én haar werk verbonden.

“Ik zal altijd mezelf uitdagen om nieuwe dingen te leren”



Naam: Sheela van Solt - Statema
Leeftijd: 52
Woonplaats: Wons
Wat vind je het mooiste van het eiland?
“De eilanders, die laten me nog steeds thuis voelen.”

Hoe is Van Solt Advies ontstaan?

“Ik heb Personeel & Organisatie en HRM gestudeerd. Jarenlang werkte ik bij een groot productiebedrijf en in 2011 begon ik voor mezelf. Ik merkte na een paar jaar dat ik als zelfstandige tegen bepaalde zaken opliep bij klanten. Bedrijven kan ik niet veranderen, wel hoe ik er zelf in sta. Daarom ben ik in 2015 de NLP-opleiding gaan doen. Ik vond het zo leuk, het coachen van mensen, dat ik hierin door ben gegaan. Uiteindelijk ben ik gestopt met HRM en heb ik me helemaal op coaching gericht. Ik heb de opleiding tot systemisch coachen gevolgd, vervolgens ademwerk en een paar jaar geleden EMDR.”

Wat voor rol speelt Schiermonnikoog in jouw werk?

“Schiermonnikoog is voor mij nog altijd thuishkomen. Mijn ouders leven niet meer, maar ik slaap nog wel in ons oude huis. Ik ga ook regelmatig met cliënten naar Schiermonnikoog. In mijn praktijk in Wons ben ik een uur of anderhalf met iemand bezig. Op Schier neem ik de hele dag de tijd voor 4 mensen, waarmee ik om de beurt in gesprek ga. Terwijl we wandelen door het bos, de duinen of over het strand, is er meer tijd om te praten. De omgeving speelt soms zo mooi in op waar iemand mee bezig is. En ze zijn gedurende de hele dag bezig met een bepaald vraagstuk dat speelt in hun leven. Ze worden tijdens zo’n dag echt gedwongen om er iets mee te doen.”

Wat maakt jouw therapie & coaching bijzonder?

“De combinatie van NLP, systemisch coachen, ademwerk en EMDR. Dat je verschillende methoden kunt toepassen om iemand verder te helpen. En ook mijn praktijkruimte in de kelder van ons huis in Wons is bijzonder. Ik heb het ingericht met veel dingen uit mijn ouderlijk huis op Schiermonnikoog. Mijn vader had zijn roots in India en had ook spullen daarvandaan, dus mijn coachingsruimte heeft mooie warme kleuren en ademt veel rust uit. Dat ik met groepjes coachees naar Schier ga, is ook heel gaaf. Verder ben ik in India geweest. Ik geloof dat er meer is tussen leven en dood en tegelijk ben ik iemand die met beide benen op de grond staat. Dat maakt mij denk ik ook anders dan anderen.”

Hoe draagt jouw adviesbureau bij aan de groei van mensen?

“Door mensen zo in beweging te krijgen, dat ze sterker worden. Dat ze de situatie waarin ze zitten of die ze hebben meegemaakt kunnen verwerken. Om daaraan bij te dragen vind ik het leukste om te doen.”

Wat zijn de plannen voor de toekomst?

“Ik geef mijn cliënten mee om in beweging te blijven en zichzelf uit te dagen. Wat je zegt, moet je zelf ook doen, dus ik zal altijd mezelf uitdagen om nieuwe dingen te leren.”

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 promotiepot 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 een nieuwe expositie over het Rotary Kinderkamp op Schiermonnikoog.

Wie deze zomer in de week van 3 tot en met 10 augustus op Schiermonnikoog is, zal het niet ontgaan: een grote groep kinderen gaat een onvergetelijke zomerweek beleven. Deze kinderen zijn de gelukkige deelnemers aan het Rotary Kinderkamp.

Sinds 1972 komen elke zomer kinderen vanuit het hele land voor een onvergetelijk avontuur naar het Rotary Kinderkamp. Vlieland was jarenlang het toneel voor een zomerkamp voor kinderen die anders niet op vakantie zouden kunnen, als gevolg van financiële nood of bijzondere gezinsomstandigheden. Omdat de locatie op Vlieland kwam te vervallen, moest Stichting Rotary Kinderkamp in 2022 op zoek naar nieuwe mogelijkheden. Zij kwamen in gesprek met Esther Hagen, die al ruim 15 jaar zomerkampen op Schiermonnikoog organiseert. En zo verhuisde het kinderkamp in 2023 drie eilanden oostwaarts.

Na een succesvolle eerste pilot, gaan ook komende zomer maar liefst veertig kinderen (9-11 jaar) op Schiermonnikoog de week van hun leven tegemoet. Zij worden vanuit het hele land door een plaatselijk Rotaryclub aangemeld (en gesponsord). De coördinatie van het kinderkamp is dit jaar in handen van de jeugdcommissie van Rotaryclub 'het Eiland Schiermonnikoog'.

Rotary Kinderkamp op Schiermonnikoog

"een zomer vol avontuur"



Onder leiding van ervaren begeleiders en studenten biedt het kamp een scala aan activiteiten die de kinderen een onvergetelijke week bezorgen. Zo doen de kinderen allerlei stoere watersporten, gaan ze vliegeren, met een gids het wad op, mee met de Balgexpres en wagen ze zich échte strandjutters. Ook duiken ze het bos in, voor Levend Stratego en lasergame. En natuurlijk is er een kampvuur en als afsluiter de bonte avond.

Het Rotary Kinderkamp is niet alleen een vakantie-uitje. Naast dat de kinderen een week lang van het eilandleven mogen genieten, maken zij nieuwe vrienden en genieten zij van de aandacht die ze in het dagelijks leven niet altijd krijgen. Het geeft de kinderen een kans om te groeien, te ontdekken en bovenal plezier te hebben in een veilige en ondersteunende omgeving. Geen wonder dat aan het einde van de kampweek op Lauwersoog door zowel de kinderen als de leiding menig traantje wordt weggepinkt.



Stichting Rotary Kinderkamp is Wagenborg zeer erkentelijk voor de gratis overtocht die de kinderen en leiding mogen genieten, zodat er meer financiële ruimte is om de kinderen nóg meer in de watten te kunnen leggen.

Stichting Rotary Kinderkamp

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

De Vennoot: unieke kraamkamer voor jongvee

Het is uniek in Nederland: boeren die gezamenlijk hun eigen natuurgebied beheren en begrazen. Op Ameland gebeurt dit onder de vlag van De Vennoot. Douwe Molenaar en Martijn Beijgaard, bestuursleden van De Vennoot, vertellen over deze bijzondere ‘kraamkamer’.



Ameland bestond oorspronkelijk uit drie langgerekte duinbogen. Het Oerd was onderdeel van de meest oostelijke duinboog. Ten oosten van Buren liggen de Kooiduinen. Deze waren onderdeel van de middelste duinboog. Het gebied tussen deze twee duinbogen bestond uit strandzand. Met extra hoog tij stroomde dit vaak onder, zodat de Noordzee in verbinding stond met de Waddenzee. Vanaf 1880 is door het aanbrengen van takkenschermen geprobeerd een stuifdijk aan te leggen om de twee duincomplexen met elkaar te verbinden. Dit is uiteindelijk gelukt: in 1893 was de Kooi-Oerdstuifdijk (vanaf Paal 17 tot aan het Oerd) een feit.

“Vanaf toen liep de zandplaat aan de zuidkant met extra hoog tij alleen maar vanaf de Waddenzee onder water. Dit water nam elke keer slibdeeltjes mee die op de zandplaat achterbleven. Bepaalde plantensoorten gingen daar groeien en zo ontstond de kwelder waar op den duur vee kon weiden”, vertelt Douwe.

Aandelen

De Boerenstand begon eind negentiende eeuw dit buitendijkse land te beheren. Ze richtten in 1921 de ‘Maatschappij tot Exploitatie van onroerende goederen op het Oosteinde, Oerd



en Neerlands Reid’ op. Oftewel: De Vennoot. De grond werd verdeeld in aandelen die verkocht werden voor 50,- per stuk. Boeren die een of meerdere aandelen kochten, kregen op die manier een weiderecht. Eén aandeel was goed om twee schapen met lammeren, een pink of “een halve vaars of een half paard” te laten weiden. Douwe: *“Er zijn 560 aandelen, dus de verkoop leverde 28.000,- gulden aan startkapitaal op. Dat werd benut voor bijvoorbeeld de aanleg van drinkwatervoorzieningen, afwateringen en afrasteringen.”*

Ruim 100 jaar later bestaat De Vennoot nog steeds, zij het als bv. Het doel is nog hetzelfde: het verbeteren, beweiden, het laten aanslibben en bedijken van gronden op het Oosteinde, Oerd en Neerlands Reid. Elk jaar vanaf 1 mei begint het te leven op het 580 hectare grote gebied dat De Vennoot beheert. Tientallen paarden, ongeveer 800 schapen met lammeren en een kudde jonge koeien worden naar het natuurgebied gebracht.

Goed leven

“Jonge paarden gedijen er goed vanwege dat wat ze daar kunnen eten”, vertelt Martijn. *“De lammeren die op 1 mei met de schapen in het gebied worden gezet, zijn een week of vijf oud.*

Veel Amelanders hebben een emotionele band met het gebied dat De Vennoot beheert.



Die groeien daar goed en dat moet ook: half augustus moeten ze zo gegroeid zijn dat ze slachtrijp zijn. Dan halen we ze van De Vennoot af. Schapen worden in oktober terug naar het binnenland gebracht. Dan worden ze gedekt zodat ze in het voorjaar weer lammetjes krijgen.” Qua koeien is er een terugloop. Dat komt deels doordat er minder melkveeboeren zijn, maar ook omdat jonge koeien toch beter groeien met krachtvoer in de stal.

De dieren hebben een goed leven op De Vennoot. Twee keer per dag controleert de hoeder of er bijvoorbeeld geen dieren ziek zijn en of er geen schapen op hun rug liggen. En hij waakt voor hoogwater in het buitendijkse gebied. *“Maar dankzij apps en internet worden we vrijwel nooit meer door hoogwater verrast; al in geen dertig jaar zijn hier dieren verdrinken.”*

Uitdagingen

De Vennoot is ook een gebied waar veel soorten weidevogels neerstrijken. Dat maakt het extra bijzonder. De natuur brengt wel uitdagingen mee. *“De vele overwinterende ganzen eten de velden leeg, waardoor er in het voorjaar minder groen voor het vee overblijft,”* zegt Douwe.

Een andere uitdaging is de terugloop van jongvee, met name omdat koeien vaker bij de boerderij blijven en een aantal schapenhouders geen opvolging hebben. *“Zou er ooit te weinig vee komen, dan kunnen we ook geen hoeder meer in dienst*

houden. Ook zal het gebied dan snel verruigen, waardoor er minder weidevogels zullen komen.” Beter vermarkten is een oplossing, volgens Douwe. Bijvoorbeeld door lams- en rundvlees van De Vennoot meer op de kaart te zetten. Lokale producten doen het altijd goed, vooral met dit unieke verhaal erbij.

De grootste zorg van De Vennoot is de combinatie van bodemdaling en zeespiegelstijging. *“Het gebied stroomt de laatste jaren vaker onder water dan voorheen. Daardoor spoelt het gras met wortel en al weg en blijft er zand over dat verstuipt. Een groot deel van De Vennoot is dan niet meer geschikt om te weiden.”* Samen met onder andere de provincie en aandeelhouders zoeken ze naar een manier om dit scenario te voorkomen.

Emotionele band

De voortzetting van De Vennoot is belangrijk, vinden Douwe en Martijn. *“Veel Amelanders hebben een emotionele band met het gebied. Aandelen blijven vaak binnen families,”* vertelt Douwe. *“Zelf kom ik er al mijn hele leven.”* Martijn herkent dat: *“Als kind was het een belevenis om naar het gebied te gaan. De combinatie van vee, weidevogels en natuur, beheerd door boeren, maakt het uniek.”*

Het huidige bestuur van De Vennoot bestaat uit: Rudolf Beijgaard, Douwe Molenaar, Anne Kooiker, Robert Metz en Martijn Beijgaard

Groene groei op de Waddeneilanden: Ameland en Schiermonnikoog op weg naar duurzaamheid

We zijn hierover in gesprek gegaan met wethouder Piet IJnsen van Ameland en beleidsmedewerker Lisa Edema van gemeente Schiermonnikoog, die ons meenamen in hun plannen en uitdagingen op weg naar een duurzame toekomst voor hun eilanden.

'Samenwerken aan een nieuw duurzaam energiesysteem op Ameland'



Op Ameland vinden uiteenlopende duurzaamheidsprojecten plaats. Piet IJnsen, wethouder Duurzaamheid en Energietransitie bij de gemeente Ameland, kan er uitgebreid over vertellen. "Heel Nederland moet in 2050 van het aardgas af zijn, maar op Ameland is het streven om dit in 2035 gerealiseerd te hebben. We willen koploper zijn in de energietransitie."

Onder de vlag van 'Duurzaam Ameland' wordt via twee sporen invulling gegeven aan de ambitie van 2035. Dit gebeurt via projecten bij en met inwoners, ondernemers en via grote projecten voor het gehele eiland. De inzet versterkt elkaar om tot een nieuw duurzaam energiesysteem te komen voor het eiland: een haalbaar, betrouwbaar en betaalbaar energienet. "Dat is het voordeel van het feit dat Ameland een afgebakend gebied is: daardoor komen we vaak in aanmerking voor proeftuinprojecten. De innovaties die we hier uittesten zijn ook van waarde voor andere gebieden in Nederland. Zo waren we de eersten die bij wijze van proef duurzaam geproduceerd waterstof bijmengden in het aardgasnetwerk. Dat had positieve effecten en daar is landelijk op voortborduurde."

Innovaties

Verder heeft Ameland een proef gehad met Warmte-Kracht-Koppeling. Die kunnen gelijktijdig warmte en elektriciteit opwekken. "Dat was vooral geschikt voor bedrijven met een minimale afname van 15.000 kuub gas. De proef is goed verlopen: er zijn verschillende bedrijven die hierop zijn overgegaan."

TidalKite lijkt ook een groene 'game changer' te worden. Dit is een zelfstandig initiatief, waar de gemeente vergunningstechnisch bij is aangesloten. "Het is een interessant project, omdat energie wordt opgewekt door stroming en dat gebeurt dus continu. Naar verwachting wekt één vlieger genoeg elektriciteit op voor 600 huishoudens." Een ander waardevol wapenfeit volgens IJnsen, is dat Ameland als één van de eersten in Nederland een groot zonnepark heeft aangelegd. Ook is hij trots op de bouw van het nieuwe én duurzame woonzorgcentrum Ambla en de betrokkenheid van inwoners. Hij hoopt dat al deze bouwstenen ertoe leiden dat Ameland in 2035 daadwerkelijk aardgasvrij is.

Begrenzungen

Ook het toerisme wordt in het kader van duurzaamheid onder de loep genomen. "De raad is van mening dat we geen grote toename van het aantal personen moeten krijgen. We hebben een piek qua aantal bedden en dat zou het maximum moeten zijn. Ook is in de vervoersvisie vastgesteld dat we op termijn 35% minder auto's op het eiland willen. Maar dat moet nog wel ingevuld worden." Een belangrijke schakel in de duurzaamheidstransitie is volgens IJnsen de veerdienst. Hij verwacht dat de toekomstige concessie richtlijnen geeft om te vergroenen. Ook los daarvan is hij van mening dat een rederij stappen moet zetten in dit kader. "Ik denk dat die niet achter kan blijven met investeren in duurzame brandstof."

Belangstelling

Dat duurzaamheid een hot topic is op het eiland, blijkt uit de interesse in acties zoals warmtescans en P1 meters. Zo goed als alle huishoudens deden hier aan mee. Ook is er een relatief hoge opkomst bij de gespreksavonden die de gemeente over het thema duurzaamheid organiseert. "Kenmerkend voor onze aanpak is dat we eilanders en andere partijen, zoals eigenaren van particuliere recreatiewoningen, actief betrekken om zo tot passende oplossingen voor Ameland te komen. Die aanpak wordt aan de wal opgemerkt en vaak als voorbeeld genoemd."

'We bouwen aan een duurzaam, zelfvoorzienend eiland'

Van het aardgasvrij maken van een complete wijk tot bewustwordingscampagnes: Schiermonnikoog werkt op verschillende manieren toe naar een duurzaam, zelfvoorzienend eiland. Beleidsmedewerker Lisa Edema heeft een groen hart en vertelt dan ook met plezier over de duurzame initiatieven die plaatsvinden op het eiland.



Edema woont in Appelscha en is fractievoorzitter van GroenLinks Ooststellingwerf. Daarnaast verblijft ze 3 à 4 dagen per week op Schiermonnikoog, waar ze als beleidsmedewerker werkt bij de gemeente. Samen met collega's bedenkt en ontwikkelt ze projecten omtrent wonen, ruimtelijke ordening en duurzaamheid.

"Voor we nu het actiefst mee zijn, is 'Aardgasvrij Eiland'", vertelt ze. "Met WoonFriesland, energiecoöperatie De Sintrale, de Friese Milieu Federatie, Liander en Stedin werken we samen om Schiermonnikoog aardgasvrij te maken. Voor specifiek Nieuw-Dokkum kijken we, samen met bewoners, welke alternatieve warmte-oplossing het beste is voor deze wijk. Eind dit jaar kiezen we de techniek. Het doel is dat Nieuw-Dokkum in 2027 van het aardgas af is."

Bewustwording

In het kader van het Europees project FREIA is Schiermonnikoog ook bezig met waterbesparing. Onder het eiland ligt een zoetwaterbel. "Met het toenemend aantal toeristen zie je dat in piekperiodes veel water wordt onttrokken. We willen dit tegengaan met bijvoorbeeld een grijswatersysteem en bewustwordingscampagnes."

Verder wil de gemeente dat op het eiland meer souvenirs van het eiland worden verkocht. Dus gemaakt van bijvoorbeeld slib en restafval. In dit kader vindt een project over circulaire productie plaats.

Uitdaging

Dit is nog maar een greep uit de verschillende duurzame projecten op het eiland. Schiermonnikoog timmert dus hard aan de weg. Toch zijn er uitdagingen. "Het is best lastig om zowel de bewoners en de toeristen die hier komen te stimuleren om z'n allen iets te doen om de natuurlijke bronnen van het eiland in stand te houden. Op Schiermonnikoog komen veel natuurliefhebbers en die omarmen vaak onze ambities, maar zij zijn ook onbezorgd op vakantie en daardoor minder bezig met zaken als water- en energiebesparing. Bewoners hebben hun werk en doen daarnaast vaak ook nog van alles voor de gemeenschap. Je wilt hen niet overvragen. Dus je moet het doseren en dat maakt het een uitdaging."

Eerste indruk

Lisa hoopt dat het eiland in de toekomst helemaal aardgasvrij is. Daarnaast wenst ze dat meer eilandbewoners circulaire producten maken voor bijvoorbeeld het toerisme. Of de veerdienst nog een steentje kan bijdragen aan de ambities van de gemeente? "We willen Schiermonnikoog profileren als duurzaam, zelfvoorzienend eiland. Het zou goed zijn als bijvoorbeeld het eten en de souvenirs op de boot hierop worden aangepast. De indruk die mensen krijgen van een eiland, begint al op de boot."



Koningin Máxima doopt Easymax-schepen 'Maxima' en 'Alexia' tijdens Delfsail



Delfzijl, 14 juni 2024
Hare Majesteit Koningin Máxima heeft tijdens Delfsail in aanwezigheid van 2.000 medewerkers en gasten de doopplechtigheid verricht voor de Easymax schepen 'Máxima' en 'Alexia' van Koninklijke Wagenborg.

Na een welkomstwoord en toespraak van CEO Egbert Vuursteen voerde Koningin Máxima 's werelds eerste naamgevings- en doopceremonie per drone uit. Door op een knop te drukken vloog deze drone naar scheepswerf Niestern Sander een mijl verderop, waar de bouw van het Easymax-schip bijna klaar is, en doopte werfnummer 853 'Alexia'.

Koningin Máxima ging verder met de doop van haar 'eigen' schip. Voor deze speciale gebeurtenis lag het schip 'Máxima' afgemeerd langs de terminal van scheepswerf Royal Niestern Sander in Wagenborgs thuishaven Delfzijl. Na de naamgeving en doopceremonie gaven 42 dansers met een vlag, die alle aanwezige landen vertegenwoordigden, een spectaculair dansoptreden.

Hare Majesteit Koningin Máxima sprak met de scheepsbouwers, die beide Easymax schepen bouwen, diverse binnen- en buitenlandse gasten die nauw betrokken zijn bij Wagenborg en de nieuwe generatie Wagenborg/Vuursteen, die hun ideeën deelden over een duurzame toekomst. Tijdens een rondvaart door de haven ontmoette Koningin Máxima verschillende kapiteins van de tall ships.

126 jaar Wagenborg



Wagenborg blikte tijdens het programma met alle aanwezigen terug op 126 jaar Wagenborg en werpt een blik op de toekomst van het familiebedrijf. De Easymax schepen spelen een prominente rol in deze toekomst. Wagenborg is dan ook bijzonder trots dat Koningin Máxima haar eregast was tijdens Delfsail.

Egbert Vuursteen, CEO Koninklijke Wagenborg: "In 1995 hadden we de doop van 'Kroonborg' door toenmalig Kroonprins Willem Alexander. In 2009 doopte toenmalig Koningin Beatrix onze 'Beatrix' en nu was Hare Majesteit Koningin Máxima onze eregast tijdens Delfsail. Ik ben erg blij dat zij maar liefst twee schepen wilde dopen!"

Easymax



De Easymax is het nieuwste ijs-versterkte scheepstype met ongeëvenaarde brandstofefficiëntie. Met de laagste CO₂-voetafdruk per ton vervoerde lading voert de Easymax-serie vandaag de dag de

wereldwijde Energy Efficiency Design Index aan. Het schip heeft de traditionele Wagenborg rood-grijze kleuren, maar het had ook helemaal groen kunnen zijn!



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.

Waarom betaal ik via het bootkaartje al voor één dag toeristenbelasting?

De tarieven van retourreizen met de veer- en/of sneldienst zijn inclusief € 2,00 toeristenbelasting per persoon. Dit is op verzoek van de gemeentes Ameland en Schiermonnikoog. Toeristenbelasting wordt geheven via het bootticket voor de eerste dag (zonder overnachting) en voor de overnachtingen op het eiland (aan de logiesverstrekker). Toeristenbelasting wordt geïnvesteerd in toeristische activiteiten en evenementen, onderhoud van de wegen en fietspaden, het opruimen zwerfafval, etc. Meer informatie hierover? Neem dan contact op met de gemeente Ameland of de gemeente Schiermonnikoog.

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
11 september	4 november
13 november	

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

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

**Lev (5)
en Vevy (3)
Buisman aan
het genieten
onderweg
naar Schier-
monnikoog**

VOLGENDE EDITIE

WPDETAILS #24 VERSCHIJNT WINTER 2024

THEMA 'KRACHT'

In deze editie o.a. aandacht voor:



Persoonlijke verhalen:

Interviews met eilandbewoners die een bijzondere prestatie hebben geleverd of een uitdaging hebben overwonnen. eiland bij.

Krachten bundelen voor de bereikbaarheid van de eilanden:

Hoe samenwerking de toekomstige bereikbaarheid van de eilanden verbetert.



Kracht achter de veerdienst:

Niet alleen over de stuwkracht van de schepen maar vooral de mens.

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.

COLOFON

**UITGAVE VAN WAGENBORG
PASSAGIERSDIENSTEN**
VIERMAANDELIJKE PUBLICATIE

ADRES

Reeweg 4, 9163 GV Nes Ameland
Postbus 70, 9163 ZM Nes Ameland

EMAIL

wpdetails@wpd.nl

HOOFDREDACTEUR

Bob Rijpsra

REDACTIE

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

ONTWERP/OPMAAK

Gilbert Terpstra

SPREAD

Herman Zeilstra

FOTOGRAFIE

Jantina Scheltema, Romy Dam en
Simon van der Woude, Flying Focus

DRUKWERK

Draaisma Printmedia

ALLE RECHTEN VOORBEHOUDEN

Copyright 2024 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.

CONTACT

0900 9238 (lokaal tarief)
Vanuit buitenland: +31 88 103 1000



www.wpd.nl

Jelmer Kooistra verhuisde in 2019 naar Ameland en heeft sindsdien een bijzondere band opgebouwd met zowel de bewoners als de veerdienst. Tot voor kort werkte hij als huisarts op het eiland zelf, maar sinds 1 mei dit jaar is hij werkzaam als waarnemend huisarts op het vasteland.

Dankzij de sneldienst kan Jelmer op het eiland blijven wonen terwijl hij aan de wal werkt. Elke werkdag vertrekt hij om 7.30 uur met de sneldienst en keert terug met de sneldienst van 17.45 uur. *"In principe heb ik door de sneldienst een hele normale werkdag,"* vertelt hij. *"Ik kom veel bekenden tegen op de boot en dat is heel gezellig. De medewerkers van de sneldienst ken ik ook goed, ze zijn altijd bijzonder hartelijk en maken de reis aangenaam."*

Dit najaar begint Jelmer aan een nieuwe uitdaging: hij gaat twee dagen per week vast aan de slag als huisarts in het AZC in Ter Apel, een plek die hem nauw aan het hart ligt. Eerder deed hij al vluchtelingenwerk op onder andere Lesbos. *"Ik kan daar veel betekenen en kijk er erg naar uit,"* zegt Jelmer enthousiast.

Voor Jelmer is de sneldienst niet zomaar een vervoersmiddel, maar een essentiële schakel die zijn leven op het eiland mogelijk maakt. *"Dankzij de sneldienst kan ik mijn werk aan de wal doen en toch blijven genieten van het leven op het eiland,"* besluit hij.