

# NATUURLIJK BEREIKBAAR!



## GESPREK EXTERNE ADVIESGROEP MET RAAD VAN BESTUUR KONINKLIJKE WAGENBORG





# **Gesprek Externe Adviesgroep met Raad van Bestuur Koninklijke Wagengborg**

Bijeenkomst Externe Adviesgroep  
Woensdag 25 mei 2023



In Land & Zeezicht in Holwerd nemen eind van de middag 14 leden van de externe adviesgroep plaats in een vergaderzaal. Rogier Havelaar, manager innovatie bij Wagenborg, licht het programma toe.

Iedereen heeft huiswerk n.a.v. vorige bijeenkomst (zie verslag 18 april 2023) gedaan, over enkele weken komt Rogier erop terug. Hij leidt vervolgens de gasten van deze avond in: Ger van Langen (directeur Wagenborg Passagiersdiensten), Egbert Vuursteen (CEO Royal Wagenborg Groep) en Jeroen Seyger (CFO Royal Wagenborg Groep). De aanwezigen mogen hen de kleren van het lijf vragen, maar eerst neemt Ger het woord om de aanwezigen in te lichten over de laatste ontwikkelingen met betrekking tot de vaargeul. "De vaargeul Ameland Holwerd ligt onder druk, hiervoor is al jarenlang aandacht. In 2008 is door een onderzoeksbureau een rapport geschreven waarin staat wat minimale afmetingen van de vaargeul moeten zijn. Recent hebben we hier een vervolgonderzoek op uit laten voeren. Uit dit onderzoek kwam dat de vaargeul vanwege het meanderen minimaal 71 meter breed en 4.15 meter diep moet zijn. Deze dimensies kunnen niet gerealiseerd worden vanwege beperkingen die het Natura2000 Beheerplan Wadden oplegt

aan het baggeren. Rijkswaterstaat (RWS) baggert de vaargeul conform dit beheerplan, maar door stormen in februari 2022 heeft het baggeren grote achterstand opgelopen. Daarnaast komt de zeebodem omhoog. Dit maakt alle inspanningen groter. RWS heeft aangegeven de aangegeven afmetingen niet te halen zelfs niet nu er een extra baggerschip wordt ingezet. Bovendien heeft zich op 4 mei 2023 vanwege de ondeugdelijke vaargeul een incident voorgedaan met het passagiersschip de Esonborg van Wagenborg dat in de vaargeul tussen Ameland en Holwerd is vastgelopen. Gelukkig is dit goed afgelopen maar dat had ook anders uit kunnen pakken. Dat heeft ons doen besluiten om maatregelen te nemen. Er gaat nu een brief naar de staatssecretaris waarin we schrijven dat voor ons de veiligheid voor iedereen die gebruik maakt van de veerdienst voorop staat. We willen geen risico's lopen. Dus we gaan aan de voorkant ingrijpen en in overleg met de staatssecretaris de vervolgstappen bepalen. Dat gaat een enorme ingreep betekenen in de bereikbaarheid van Ameland en in beperktere mate ook van Schiermonnikoog. Ik weet dat dit geen mooi start is van deze Natuurlijk Bereikbaar-sessie, maar het is wel belangrijk om hiermee te beginnen."

Rogier geeft de adviesgroep een kwartier om vragen te stellen, maar kondigt aan dat waarschijnlijk nog niet op alle vragen antwoorden te geven zijn, omdat WPD nog aan het begin staat van de zoektocht.

**Vraag: Wanneer gaat dit in? Hebben jullie daar een stappenplan voor? En wie is er financieel verantwoordelijk?**

Ger: "Het is een concessievoorwaarde dat er een periode van 4 weken wordt genomen voordat wijzigingen in de dienstregeling worden doorgevoerd. In geval van overmacht kunnen we wel incidenteel ingrijpen. We bekijken nu hoelang we nodig hebben en die tijd zullen we nemen. Maar het zal wel op korte termijn zijn. Waarschijnlijk nog vóór het zomerseizoen."

**Vraag: Heeft dat consequenties voor het aantal afvaarten?**

Ger: "Dit heeft betrekking op zowel Ameland als Schiermonnikoog. We zullen er alles aan doen om de bereikbaarheid optimaal te houden. Maar er moet worden ingegrepen. Het zal waarschijnlijk neerkomen op enkelvoudig gebruik van de vaargeul."



**Vraag: Waarom vóór het zomerseizoen?**

Ger: "We willen nu zo snel mogelijk actie ondernemen om te voorkomen dat er een calamiteit plaatsvindt en achteraf zeggen: we hadden eerder moeten ingrijpen. De timing is nooit goed."

**Vraag: Kun je geen smallere boten uit andere delen van de wereld halen?**

Ger: "Die zul je niet meteen morgen hebben en bovendien zijn er nauwelijks tot geen schepen beschikbaar met zo'n beperkte diepgang. De veerboten die wij nu inzetten zijn speciaal voor dit gebied ontwikkelde ondiepwaterschepen."

**Vraag: Wordt het een kwestie van achter elkaar varen?**

Ger: "Dat is nog onbekend."

**Vraag: Heeft dit invloed op de te schrijven concessie?**

Ger: "De doelen die in het Beheerplan Wadden staan, worden niet gehaald. Dus wij zeggen: begin daarmee. Dan kunnen we in de huidige concessie varen met onze huidige boten. Minder varen is niet wat we willen, maar we willen uiteindelijk wel kiezen voor veiligheid."

**Vraag: Je hebt het over calamiteiten, maar als een patiënt niet over kan door verminderde dienstregeling, is dat ook een calamiteit.**

Ger: "Dit is niet de eerste keer dat we dit benadrukken. Zes jaar geleden hebben we de overheden al gewaarschuwd dat het 5 voor 12 is."

**Vraag: Is het dan 50% als we met 2 boten varen?**

Ger: "We kunnen de dienstregeling wel oprekken. We kunnen sommige passagiers en vracht naar voren halen in een eerdere afvaart en er achteraan plannen in een extra latere afvaart aan het einde van de dag. Dit zijn maatregelen die voor niemand ideaal zijn maar wel extra capaciteit brengen."

**Vraag: Geldt dit ook voor Schiermonnikoog?**

Ger: "Van de Glinder tot de haven van Schier merken we dat de boot steeds vaker vastloopt. De sneldienst passeert daar. Het is niet alleen de



veerboot die enkelvoudig moet varen, maar ook alle andere vaarweggebruikers. De KNRM heeft daarbij natuurlijk een aparte positie en prioriteit. Ik weet nog niet precies hoe alles zal verlopen, we zijn hierover in overleg."

**Vraag: Mag de sneldienst wel passeren?**

Ger: "De sneldienst heeft een positie verworven die niet meer weg te denken is en kan door voor de veerdienst uit te varen, toch nog een deel van haar afvaarten blijven realiseren."

**Vraag: Dus varen er straks drie boten achter elkaar?**

Ger: "We zijn de details nog aan het bestuderen samen met RWS maar een gedachte is om de sneldienst vooruit te sturen en de veerdienst daarachter aan te laten varen."

**Vraag: Laat de auto's dan maar hier staan (in Holwerd), breid de parkeervoorziening twee keer uit, dan kun je wel normale passagiers vervoeren.**

Ger: "De parkeerproblematiek zal hier toenemen,

daar moeten we ook mee aan de slag. Tijdens de coronatijd konden mensen hun overtocht reserveren. Dat was toen geen groot succes, maar we hebben er veel van geleerd. We onderzoeken of het haalbaar is om maximaal 800 personen te laten reserveren en de overige plaatsen vrij te houden. Als jullie ideeën, vragen of iets anders hebben, stuur dan vooral een e-mail."

**Vraag: In de zomer is de boot vaak volgeboekt. Dan kan er een capaciteitsprobleem ontstaan. Wie is dan verantwoordelijk voor eventuele schade, bijvoorbeeld als mensen vakantiedagen mislopen?**

Ger: "Degene die verantwoordelijk is voor het onderhoud van de vaargeul. Natuurlijk zullen we kijken wat we kunnen doen om de processen goed te laten verlopen, maar de overheid is verantwoordelijk voor de vaarweg en die is nu niet in goede staat."



## Stand van zaken Natuurlijk, Bereikbaar!

Rogier neemt het woord over en geeft aan dat dit onderwerp veel gespreksstof oplevert, maar dat de adviesgroep voor vanavond een ander programma heeft. Hij vertelt over de stand van zaken van Natuurlijk, Bereikbaar!

"We hebben in maart de themaweek gehad. Op 1 juni ontvangen jullie de WPDdetails Special. Daarin geven we feedback op wat we tijdens die week hebben gehoord. Het magazine behandelt ook de actuele zaken met betrekking tot de vaargeul, maar Natuurlijk, Bereikbaar! staat voorop.

Bij het magazine zit ook een uitnodiging. Jullie zijn welkom op 14 juni op Schier, 15 juni op Ameland of 16 juni tijdens een webinar. Op die dagen geven we een terugkoppeling over wat we met de ontvangen input hebben gedaan. Al deze informatie zal ook op NatuurlijkBereikbaar.nl worden geplaatst. Deze input zal ook worden gebruikt in de gesprekken met Ortec, MARIN en het ontwerp bureau. Daarna gaan we met ontwerpers schetsen maken op basis van de programmawensen en scenario's. Na de zomer zullen we weer contact opnemen.

De samenwerking met Ortec, MARIN en het ontwerp bureau verloopt goed. We zitten wekelijks samen om de tafel. Ortec werkt aan een rekenmodel, MARIN heeft een afdeling die kan meedenken over de nieuwbouw van de schepen, zoals de grootte, breedte, diepte, enzovoort. Het

ontwerpbureau zal zich bezighouden met het gewicht van het schip.

Ergens in de zomer zal ik jullie input (van de bijeenkomst van 18 april 2023) bekijken om te bepalen hoe ik het rekenontwerp moet vertalen naar concepten die voor jullie bruikbaar zijn. Jullie input zal worden gebruikt voor de briefing. In november zullen we de schetsen presenteren, waarna iedereen drie weken de tijd krijgt om erover na te denken en er onderling over te praten. Eind november volgt er een grote bijeenkomst waarbij we bespreken wat iedereen ervan vindt. Dit zal input zijn voor de Raad van Bestuur van de Koninklijke Wagenborggroep om een keuze te maken."

## Vraag: We zijn helemaal gefocust op de vaargeul. Waarom wachten we niet tot RWS eruit is?

Rogier: "Fase 1 moet ons juist helpen het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland (VBA2030) te challengen, om daarbij goed beslagen ten ijs te komen. We zijn afhankelijk van het VBA2030 en het besluit dat de minister daarin neemt. Het zou onlogisch zijn als we voor de troepen uitlopen met concepten en dat doen we daarom ook niet. Het kan zijn dat we de datum van begin november niet halen vanwege onduidelijkheden omtrent de vaargeul."

Na deze update stellen Jeroen en Egbert zich nader voor aan de adviesgroep. Jeroen vertelt dat hij sinds 2016 bij Wagenborg werkt en nu ongeveer 7

jaar CFO is. En dat hij in Twente is geboren maar desalniettemin een fanatiek zeiler is. Hij woont nu in Woerden met zijn vrouw en twee dochters.

Egbert legt uit dat zijn overgrootvader de grondlegger is van wat nu Royal Wagenborg is. Zijn overgrootvader begon met het vervoeren van vracht met een tjalk. Na 10 jaar richtte zijn grootvader Wagenborg een agentschap op voor het regelen van bevrachtingen. Begin negentiende eeuw begon hij een veerdienst naar Emden, Borken, Norderney, Schiermonnikoog en Ameland. Door de jaren heen vielen diensten weg, sinds de jaren zeventig zijn Schiermonnikoog en Ameland de enige eilanden waarvoor Wagenborg de veerdienst verzorgt. Royal Wagenborg heeft verschillende takken, waaronder stuwering, sleepdiensten, veerdiensten en scheepvaart. Egbert is de vierde generatie van de familievennootschap, en de vijfde generatie staat in de startblokken. Het bedrijf telt 3.000 medewerkers en is toegewijd aan de veerdienst.

De adviesgroep krijgt de gelegenheid om te reageren of vragen te stellen.

## Opmerking: Jullie hebben deze adviesgroep opgericht, maar ik heb geen verstand van boten. We willen gewoon het proces bewaken en opkomen voor de eilanders. Dus ik heb één belangrijke taak voor jullie: maak de eilanders blij.

Egbert: "Dat we hier bij elkaar zitten is een goed begin."

## Reactie: Neem alsjeblieft onze wensen mee. Wij zijn het doorgeefluik van de eilanders en toeristen.

Jeroen: "Het woord dat ik heb gehoord is 'levensader'. Wat we nu meemaken is iets waar we nooit eerder mee geconfronteerd zijn."

## Reactie: Er moet een onderscheid worden gemaakt tussen de eilanders en de toeristenstroom, anders zitten wij straks vast op het eiland. Persoonlijk begint het me wel te benauwen.

Jeroen: "We zijn met z'n vijven (ook met Maud Hendriks, MT-lid en Office Manager bij WPD, red.) naar Den Haag geweest om dit bij de Directeur Generaal onder de aandacht te brengen."

Ger: "Wij zijn degenen die erop aangesproken worden. De bemanning en het kantoorpersoneel bestaan uit eilanders, we begrijpen allemaal hoe belangrijk continuïteit is. Waar we tegenaan lopen is een groep die dat belang niet kent, die niet goed in kan voelen hoezeer de veerdienst

ons leven bepaalt. Dat is zeer lastig. Waar wij ook mee geconfronteerd worden in Den Haag is gedeeld eigenaarschap over verschillende ministeries met allen andere prioriteiten. Ik weet dat burgemeester Stoel van Ameland de gemeenteraad heeft geïnformeerd, ik hoop dat we samen zullen optrekken - dat is in het verleden ook gebeurd. Maar als we als Wagenborg ingrijpen, vergeten we de eilanders echt niet."

## Vraag: Hoe werd er gereageerd in Den Haag?

Ger: "De Directeur Generaal ziet dat het een serieus probleem is. Toen de Koning op het eiland was, heb ik dit probleem ook aangekaart. Dan hoor je de Waddenvereniging: we moeten de natuurlijke waarden respecteren. Daarmee worden we geconfronteerd. Er zijn politieke partijen die vragen hoeveel mensen er op de eilanden wonen. Die vraag alleen al maakt me kriegel, maar ergens kriegel van worden helpt niet. We moeten samenwerken en het belang onderstrepen. Ik wil een bruggetje maken naar de taak van Rogier. Natuurlijk, Bereikbaar! heeft alles in zich om bij te dragen aan de continuïteit. Onze taak is het belang van goede bereikbaarheid te doorgronden. We hebben de taak om naar de toekomst toe zo goed mogelijk in samenwerking de omstandigheden en de noodzaak onder de aandacht te brengen."

## Vraag: Waar zit WPD in de langetermijnvisie van de Wagenborggroep en waar staat duurzaamheid in dit kader?

Egbert: "Begin 1900 was een van de eerste activiteiten van Wagenborg het passagiersvervoer. Dit zit al heel lang in het DNA."

Jeroen: "Je kunt qua duurzaamheid op verschillende manieren naar vervoer over water kijken. Aan de ene kant is vervoer per schip de schoonste vorm van vervoer en spullen en mensen moeten ook in een duurzame wereld gewoon vervoerd worden. En als je het omdraait ben je als vervoerder over water wel een onderneming die veel CO<sub>2</sub> uitstoot, dus ook een onderneming die op dit vlak veel kan doen om haar bedrijf duurzamer te maken. Ons duurzaamheidsrapport staat op internet en hierin staat onze doelstelling: making our business more sustainable every day. En dit geldt voor al onze scheepvaart, hierbij kijken we naar andere voortstuwings, andere scheepsontwerpen, digitalisering enzovoort."

## Vraag: Jullie zijn gespecialiseerd in scheepvaart, maar is elektrisch vliegen ook een optie?

Egbert: "Vliegen is een vak apart en we houden ons bij dingen waar we goed in zijn. De energie-

transitie is ingewikkeld. In de grote schepen zit de meeste capaciteit en die zijn lastiger te verduurzamen. Je moet er bijvoorbeeld voor zorgen dat de energiebron die je kiest niet alleen in je thuishaven beschikbaar is, maar ook aan de andere kant van de wereld. Want anders kom je niet meer terug."

"Er komt een nieuwe concessie aan, je hebt schepen die niet duurzaam zijn en je zit met de vaargeul. 2029 lijkt nog ver weg, maar we kunnen nu al beginnen door te kijken: wat is er mogelijk. We denken en hopen dat voor wat betreft het vervoer naar de eilanden veel kan. Voor elektrisch varen moet er een stekker zijn, maar dat zouden we samen met de overheid moeten kunnen regelen. Daarom zijn we ook in overleg met het ministerie van IenW en RWS. Er is een goede kans om uiteindelijk iets moois neer te leggen. We proberen zoveel mogelijk rekening te houden met het milieu, duurzaamheid is voor ons belangrijk."

**Vraag: Jullie hebben nu een knip gemaakt van 12.30 tot 13.00 uur. Waarom niet gewoon met laagwater een knip?**

Ger: "Dat is op tij varen."

**Reactie: Ja, maar dan weet je het hele jaar wanneer de boten gaan.**

Iemand merkt op dat veel Nederlanders niet goed weten wat 'getij' inhoudt. Ger haakt hierop in: "We hebben een testcase op Schiermonnikoog met de witte vuurtoren. Iedere dag is er een projectie die start tijdens de nautische zonsondergang, elke dag op een ander moment, en iedere dag zijn er mensen die dat weten. Dus het valt wel te leren." Opmerking: "Maar dan moet je het systeem wel omgooien."

Opmerking: "Voor ons zegt varen op tij wel wat, maar veel mensen zegt het niks."

Opmerking: "Je moet de gasten niet vergeten."

**Vraag: Voor wat betreft de concessie die eraan komt: kijken jullie commercieel of laten jullie bijvoorbeeld 35% minder auto's toe als dat in de toeristische visie van Ameland komt te staan? Want dat heeft een gevolg voor de winst die gemaakt zou kunnen worden. Zeggen we dan: we varen onze eigen koers wel? Of: we gaan ook naar 35%? Mijn angst is dat dit laatste gevolgen heeft voor mijn camping. Dus vandaar mijn vraag: kijken we ook naar gastheerschap?**

Egbert: "We wachten de voorwaarden van de concessie af. Die gaan er zijn in 2026. Die worden

medebepalend voor wat moet en wat mag. Daar zullen een aantal dingen in gaan staan die ertoe leiden dat dingen anders worden dan ze nu zijn. Maar wat en hoe, is afwachten."

**Vraag: Is WPD financieel gezond? Daarnaast kwam naar voren dat voorheen naar Borkum en Emden is gevaren, maar dat jullie daarmee zijn gestopt. Is het denkbaar dat jullie in 2029 zeggen: dit lukt ons niet, we kunnen dit niet meer doen?**

Egbert: "De overheid heeft ook een plicht voor het onderhouden van de vaargeul en komt die op dit moment niet na. Daardoor kunnen wij niet doen wat er van ons gevraagd wordt. We willen een goede en betrouwbare dienstregeling organiseren en dat wordt ons op dit moment erg lastig gemaakt."

**Reactie: Maar in de toekomst komt er een moment dat jullie besluiten: we gaan hier wel of niet voor tekenen. Welk belang is er dan?**

Jeroen: "WPD is onderdeel van een grotere groep en die is financieel gezond. WPD zelf is ook financieel gezond. Hoe dit jaar afloopt, moeten we zien, maar we lopen er niet van weg. Wat we in het Natuurlijk!, Bereikbaar initiatief doen, is iets neerleggen waar eilandbewoners en alle andere belanghebbenden achter staan. Dan volgt vanuit de overheid een openbare aanbesteding. Die kunnen en willen we niet beïnvloeden. Maar we willen de veerdienst natuurlijk graag blijven verzorgen."

Egbert: "We hebben ook een enorm verantwoordelijkheidsgevoel. Ik zie hier Ger met een brok in zijn keel vertellen over maatregelen die we moeten nemen. We hebben bij het ministerie neergelegd dat ze wel met iets moeten komen wat uitvoerbaar is. We merken dat er bij het ministerie een goede dynamiek is om hierover na te denken."

**Vraag: Stemmen jullie mee met het programma van eisen dat de overheid neerlegt bij de aanbesteding?**

Antwoord: Dat kan niet.

**Vraag: Ook niet via de provincie?**

Rogier: "Het is niet aan ons om eisen te stellen. Maar we kunnen wel de wensen inventariseren. Dat is precies waarom we de opbrengsten van de themaweek geïnventariseerd hebben en zoveel mogelijk de wensen delen. Die worden ook door het ministerie goed gelezen; we sturen ze alles toe. We hebben een goede relatie met het ministerie binnen de spelregels die er zijn. Ons programma van wensen is wat we het ministerie willen meegeven vanuit onze gebruikers."



Rogier snijdt het volgende onderwerp aan, op basis van een vraag die voorafgaand aan deze avond was binnengekomen vanuit de externe adviesgroep: "We hadden het over de kosten en of WPD financieel gezond is, en dat doet me denken aan de vraag over stookkosten en de ontwikkeling van WPD."

Jeroen: "De stookkosten gaan op dit moment alle kanten op. Elektrisch varen is een mogelijkheid, maar varen op methanol zou bijvoorbeeld ook mogelijk kunnen zijn. Daar moeten we naar kijken. We maken nu al stappen. Ortec, MARIN en andere instituten zijn voor ons aan het werk, het gaat best hard."

Egbert: "We hebben heel duidelijk gezegd: als je naar de toekomst toe iets wil met de concessie die eraan komt, dan moet je nu schakelen. Maar er moet een level playing field\* zijn. Daarom worden bijvoorbeeld alle verslagen voor iedereen beschikbaar gesteld. Als we de eilanders iets terug kunnen geven in de vorm van een vervoersconcept, dan zien we daarna wel wie het vervoer gaat verzorgen."

\* Level playing field betekent dat er een eerlijk speelveld moet zijn. Dat betekent overigens niet dat alle concurrentieverschillen tussen partijen moeten worden weggenomen, het kan zijn dat de één sterk is in A en de ander in B.

**Vraag: Ik las in de krant de uitspraak: al kost het me een miljoen, als het maar werkt, dan durf ik ermee naar Den Haag te gaan. Dus ze moeten zeker weten dat waar we mee bezig zijn, werkt. Geld is niet het onderwerp.**

Egbert: "Dit is een heel grote investering voor ons. Het nieuwe concept, maar ook de realisatie. De bananenschil is dat de looptijd van de concessie nog onduidelijk is. Er wordt nu gesproken over vijf of tien jaar. Dat is kort. We kunnen in dat geval een signaal geven dat dit wel ook moet kunnen vanuit het perspectief van mogelijke aannemers van de concessie."

Ger: "Want dat geldt inderdaad ook voor eventuele andere partijen."

**Vraag: Kan het parkeertarief niet goedkoper? Dan nemen minder mensen de auto mee.**

Ger: "De rekenfout die vaak gemaakt wordt, is dat er een relatie wordt gelegd met het eilandparkeertarief. Parkeren op Holwerd en Lauwersoog kost 6,75 euro per kalenderdag. Een auto meenemen op de veerboot kost in het winterseizoen € 95,05 en in het zomerseizoen € 114,05. Dit betekent dat het pas bij 14 dagen verblijf op Ameland goedkoper is om de auto mee te nemen in plaats van te parkeren in Holwerd. 85% van het verblijf op Ameland duurt 3-4 dagen. 3 tot 4% verblijft langer dan 10 dagen op het eiland. Gemiddeld betalen toeristen 135,- euro voor een overnachting. Als mensen daar zoveel

geld voor betalen, dan hebben ze ook 95 euro over voor de overtocht. Voor het parkeertarief geldt dat het tarief voor eilanders al sinds jaar en dag 1,50 euro kost per 24 uur. Daar moet ik elke keer voor knokken bij de CFO."

Rogier: "Als je het instrument 'prijs' wil gebruiken om het autogebruik terug te dringen dan moet je eerder denken aan het verviervoudigen van het tarief om een auto mee te nemen dan aan het verlagen van de parkeertarieven. Maar ik denk dat niemand daarop zit te wachten."

Ger: "Er moet sprake zijn van balans. Er is altijd discussie over prijsstelling."

Rogier vraagt of de vraag over het parkeertarief voldoende is beantwoord. Ger vult aan dat er nog een ander issue is. "Los van de toeristische visie van Ameland, neemt de druk op het binnendijks parkeerterrein toe. Dus los van de vaargeulproblematiek hebben we 250.000 parkeernachten. Als er straks 35% minder auto's naar Ameland mogen, komen er 100.000 parkeernachten bij. Die kunnen we niet kwijt. Als ik naar de provincie Fryslân ga met 'ik wil er 2, 3 hectare bij', dan is het lastig. De problemen nemen toe. Er komen ook minder mensen met de bus naar het eiland."

### Tafelgesprekken

Rogier sluit vervolgens het eerste deel van de bijeenkomst af. De groep gaat aan 3 tafels zitten. Aan elke tafel blijft één stoel vrij. Ger, Egbert en Jeroen zitten steeds een kwartier aan tafel en schuiven dan door. Aan tafel kunnen de adviesgroepleden vragen aan hen stellen, zaken bespreken en nog iets aan de heren meegeven als ze dat willen. Onder het genot van een maaltijd worden allerlei zaken besproken, waaronder de actualiteit qua vaargeul, duurzaamheid en andere thema's die de gemoederen bezighouden.

Een kwartier voor afsluiting gaat iedereen in de groep zitten om terug te blikken en te reflecteren op de avond. Rogier: "De adviesgroep hebben we om verschillende redenen in het leven geroepen. Jullie input nemen we mee, net als het verhaal achter sommige wensen. We zien elkaar regelmatig en leren elkaar zo kennen. In mijn optiek is dit de meest kwalitatieve manier om input te verzamelen. Het andere doel is: we willen de eilanders bezoekers en overige geïnteresseerden door jullie ogen mee laten kijken met dit traject. Vandaar dat er ook altijd een fotograaf en verslaglegger aanwezig zijn."

Verder: Ger, Egbert en Jeroen krijgen straks de

bouwtekeningen gepresenteerd. Dat zijn zakelijke documenten. De boodschap 'denk aan de eilanders' zullen we in passende bewoordingen in het rapport zetten. Dus dat is ook het doel: dat jullie input goed wordt vertaald. En andersom werkt het zo dat jullie iets lezen over deze rederij die wat wil, maar dat jullie nu ook de gezichten kennen.

Ik wil afronden door iedereen te laten vertellen: wat neem je mee en is er misschien nog iets blijven liggen?"

De reacties zijn als volgt:

1. "Worden de schepen in Nederland gebouwd of ver weg?"

Egbert: "In Noord-Nederland, zoals we altijd hebben gedaan. We wonen en werken hier."

Rogier vraagt aan de spreker: "Hoe heb je de avond beleefd?"

Antwoord: "Ik vond het open en fijn om van jullie beiden (Egbert en Jeroen, red.) en Ger te horen hoe jullie erin staan. Het was goed en informatief."

2. "Ik vond het heel waardevol om Jeroen en Egbert te ontmoeten en wat meer inzicht te krijgen in het dagelijkse dilemma waardoor jullie soms impopulaire maatregelen moeten nemen. Bij mij is niets blijven liggen, ik ben tevreden."

3. (Jeroen) "Ik heb veel waardering voor jullie allemaal. Dat jullie hier tijd in steken, waarderen we. Ik voel betrokkenheid en saamhorigheid, we willen samen hetzelfde doel bereiken. Het is heel jammer wat er nu speelt met de vaargeul, maar ik ben blij om te zien dat de energie er niet uit loopt. Werken aan de toekomst is uiteindelijk de langetermijnoplossing."

4. (Egbert) "Ik wil daaraan toevoegen: bedankt voor jullie betrokkenheid. Ik heb aan alle tafels gehoord wat volgens jullie onze rol zou kunnen zijn."

5. "Ik vind het een hele goede zaak dat deze drie mannen hier zijn. Dat maakt het ontspannen en benaderbaar. Wat ik alleen wil meegeven: wat nu misschien gaat gebeuren, daarmee breekt de hel los. Zorg ervoor dat de PR goed in orde is. Anders wordt alles wat jullie aan PR hebben opgebouwd in de afgelopen jaren misschien in dagen afgebroken."

6. "Na de eerste opmerking over de huidige vaargeul dacht ik: ik ga hier weg. Daarna is het toch gelukt dat ik iets van toewijding voel om met dit proces verder te gaan. Maar dat had ik wel nodig. Ik vertegenwoordig de eilanders, die willen er wel voor kunnen staan. Er gaat wel wat

gebeuren, ben ik bang. Er komt zeker ophef en daar wil ik een verhaal voor hebben. Ik heb het gevoel dat ik hier oké vandaan ga."

Rogier: "Word je hierop aangesproken op het eiland?"

Antwoord: "Ja. En ik voel me er verantwoordelijk voor. Ik denk dat er wel boosheid ontstaat."

Rogier: "Misschien hebben jullie dan ook hulp van ons nodig."

7. "Ik maak me als toerist zorgen over wat er speelt. De eilanders hebben natuurlijk prioriteit. Maar de economie op Ameland en Schiermonnikoog draait op toeristen. Ik maak me zorgen over de komende tijd. Ik vrees dat wat er gaat gebeuren, zal leiden tot klachten en vervelende situaties. Je kunt wel zeggen dat de overheid het moet oplossen, maar die gaat dat niet doen. Dus ik vrees voor een negatieve spiraal waardoor mensen uiteindelijk niet meer naar Ameland of Schiermonnikoog komen. Dus let op wat je doet en hoe je alles communiceert. Dat wordt heel essentieel. Tot slot: let ook op mensen met een beperking die in een rolstoel zitten, en op de ouder wordende eilandbewoners en toeristen."

Rogier: "Hoe heb je de avond ervaren?"

Antwoord: "Heel goed. Ik heb de duidelijkheid gekregen die ik nog miste."

8. "Ik reed hier wat onbevangen naartoe, maar binnen 5 minuten na aanvang was de onbevangenheid weg. Ik wens jullie veel wijsheid toe. Ik denk dat er geen simpele oplossing is, ik denk dat het veel teweeg zal brengen, ook op lange termijn. Misschien zullen toeristen het zekere voor het onzekere nemen en ergens anders op vakantie gaan. Ik hoop op betrokkenheid van de gemeente Ameland. Er moet snel actie worden ondernomen."

Rogier: "Hoe heb je het gesprek ervaren?"

Antwoord: "Het contact was heel makkelijk. De heren kwamen naast je zitten en je mocht alles zeggen. Ik denk dat dit nog wel even tijd nodig heeft om te laten bezinken. De gevolgen zijn nog niet te overzien. Ik mis nog wel een beetje communicatie over wat wij als adviesgroep wel en niet mogen vertellen aan mensen die ons vragen stellen."

Rogier komt later nog terug op dit punt.

9. "Ik sluit me aan bij het voorgaande. Ik vind het fijn om te zien dat de heren echt betrokken zijn. Ik was bezorgd over het risico met betrekking tot de vaargeul, maar vroeg me af: zijn er nog andere risico's, komen er meer verrassingen?"

Rogier: "Het risico-assessment maakt deel uit van het vervoersconcept. Wil je bijvoorbeeld het schip afhankelijk maken van één brandstof of van



meerdere, zodat je indien nodig kunt overschakelen.”  
10. “Het is prettig om nu te weten welke gezichten bij welke namen horen. Maar de vaargeul was wel een donkere wolk boven deze avond. Ik heb veel interesse in duurzaamheid en daarover heb ik voldoende kunnen praten.”

Rogier sluit aan door te zeggen dat hij met het betreffende adviesgroep lid heeft gesproken in verband met de bijeenkomst op 5 september 2023, waar duurzaamheid veel aandacht zal krijgen.  
“Dus zet het in je agenda met een groen randje eromheen.”

11. “Ik heb het ook als zeer prettig ervaren. We zijn breed begonnen, maar gaandeweg ontstond er meer focus. Ik heb geen vragen meer.”

12. “Ik sluit me aan bij iedereen. De openheid is heel fijn. En dat jullie hier überhaupt zijn waardeert ik, zeker in deze periode.”

13. “Alles is gezegd, wat mij betreft. We zijn nog weinig bezig geweest met waarvoor we hier zitten, maar dat komt door de drukte van alledag. Mocht onze hulp nodig zijn, laat het dan ook weten. En ik hoop richtlijnen te krijgen over wat we nu wel en niet kunnen/mogen vertellen aan anderen.”

14. “Ik waardeer de betrokkenheid van de heren. Wat betreft de actualiteit zou ik zeggen: probeer zo snel mogelijk te communiceren. Geef duidelijkheid, want nu neemt het een eigen leven aan.”

15. “Hierbij aansluitend: fijn dat jullie zo open zijn. Als je kijkt naar het nieuwe vervoersconcept: ja, maak de eilanders blij, maar vergeet ook de toeristen en forenzen niet.”

16. (Rogier): “Ik vond het een leuke en nuttige avond.”

Tot besluit krijgt Ger het woord.

“Ik vond het fijn dat het een open en nuttige avond was. Werken aan het vervoersconcept is

noodzakelijk. Duidelijk is wel: het vervoersconcept gaat de problemen niet oplossen. En die problemen gaan ook met de politieke druk niet zo maar verdwijnen. Er is nog veel onduidelijkheid. Het effect op de eilander samenleving en WPD gaat gigantisch zijn. Er ontstaat onduidelijkheid over het jaarrooster en de banen. Dat maakt het heel ingewikkeld.

Wat jullie naar buiten kunnen brengen, is dat de omstandigheden dusdanig zijn dat we het vervoer niet onder alle omstandigheden veilig kunnen uitvoeren en dat we gesprekken voeren met de overheid. En als we meer duidelijkheid hebben, zullen we dat naar buiten brengen. Maar er zal wel sterk ingegrepen worden in de bereikbaarheid. Het ministerie van IenW is hierin woordvoerder, het is niet Wagenborg die hier de leiding heeft.”

Jeroen: “Het eerste bericht zal afkomstig zijn van RWS, maar we weten nog niet wanneer precies dit zal gebeuren. We moeten het ministerie informeren en willen dan de reactie afwachten op ons plan. Maar het zal niet heel lang duren.”

Ger: “Morgen (26 mei 2023, red.) gaat de brief naar de staatssecretaris. Die is verantwoordelijk voor de verbinding, de minister voor het onderhoud. In die brief staat welke maatregelen we nemen, de minister heeft 4 weken de tijd om daarop te reageren. Dat staat in de concessievoorwaarden. Als organisatie zorgen we ervoor dat we klaar zijn tegen die tijd.”

Rogier: “We hebben natuurlijk de groepsapp, dus op het moment dat het ministerie, RWS of WPD iets deelt, zal ik het daarin zetten. Dus als iemand je vraagt ‘ik heb dit en dat gehoord, klopt dat?’, dan moet je even in de groepsapp kijken. Als het er niet in staat, is het niet door het ministerie, RWS of ons gecommuniceerd.

Als er in de tussentijd dingen zijn die we voor jullie kunnen doen, of als je iets wilt weten, meld het dan.”

Ger: “Verder vond ik het een erg nuttige avond.”

Met deze woorden wordt de avond afgesloten.