NATUURLIJK BEREIKBAAR!



THEMAWEEK ‘NATUURLIJK, BEREIKBAAR!’

WAGENBORG PASSAGIERSDIENSTEN

Themaweek
‘Natuurlijk, Bereikbaar!’

Bijeenkomst Vrijdag 10 maart 2023

Thema: Logistiek

NATUURLIJK
BEREIKBAAR!

Het belang van de themaweek

Nadat alle aanwezigen hebben plaatsgenomen in de zaal, heet dagvoorzitter Marijke Roskam hen van harte welkom. *"We gaan het hebben over de duurzame bereikbaarheid van Ameland en Schiermonnikoog. Hoe ziet dat eruit? Mijn taak is zoveel mogelijk input ophalen en ik leg zo uit hoe we dat doen. Mijn naam is Marijke Roskam maar uw gastheer is Ger van Langen."* Onder applaus loopt Ger naar voren voor een welkomstwoord.

Ger: *"Ik ben hier om te luisteren, om dingen op te halen voor een nieuw vervoersconcept. We hebben een aantal thema's bij de hand gehad en het belangrijkste voor het laatste bewaard. Want dat is logistiek en bij logistiek zijn we van elkaar afhankelijk.*
We zijn deze week begonnen met een informatieavond voor onze eigen mensen. Dinsdagmiddag ging het over toerisme, woensdag over zorg, cultuur, onderwijs en sport. Gisteren hebben we de politiek gehad en nu dus logistiek. Ik heb deze dagen enorme betrokkenheid ervaren van de mensen die hier in deze zaal zaten en zitten. Die mensen gaat het aan. Ik hoor met name de woorden leefbaarheid, duurzaamheid en betrouwbaarheid. Die wil ik zo veel mogelijk vast proberen te leggen voor de toekomst.
Ik hoop dat jullie je niet inhouden, ik hoop dat jullie kritisch zijn en jullie eigen belang onder de aandacht brengen. Het is een start van een traject, maar ik ga zitten luisteren en ik hoop dat jullie mij voeden - en met mij het team dat hiermee bezig is."

Doel van de bijeenkomst

Marijke nodigt Rogier uit om te vertellen waar WPD nu staat en waar WPD naartoe wil.

Rogier: *"Voor mij is deze bijeenkomst toch conceptueel thuiskomen, want ik heb twaalf jaar bij PostNL gewerkt en daarvoor stadslogistiek gedaan. Wat doen we deze week? We halen input op voor het vervoersconcept van de toekomst. WPD heeft een aantal jaar terug met het ministerie van IenW besloten dat de huidige vloot niet meer voldoet, vanwege onder andere de vaargeul. Om die reden is gezegd: er moeten nieuwe boten komen. Maar we kunnen niet bouwen zonder dat we weten hoe het vervoersconcept eruit ziet.*
Op dit moment zijn we bezig met het inventariseren van wensen en scenario's. We vragen deze week alle soorten gebruikers: waar moet een goede veerdienst aan voldoen? Toen ik begon, viel me op dat iedereen wel wist hoe het in de toekomst moet. Maar als je verder kijkt, zie je dat er nooit wordt gesproken over de vraag: wat moet een goede veerdienst kunnen? Wat vinden wij belangrijk?
De input die we ontvangen, gaan we vertalen naar wensen. Dan maken we aankomende zomer een berekening: wat voor vlootsamenstelling en veerdienstconcept moeten we maken om aan die wens te voldoen? De uitkomst, de verschillende schetsen, willen we in november presenteren.
Dan gaan we de inspraakperiode in. U kunt dan aangeven wat u van de schetsen vindt. Over een jaar vanaf nu kiezen we met welk concept we verder gaan in de toekomst.
Vandaag staat uw wens centraal. Wat moet de veerdienst kunnen, wanneer zijn we tevreden?"

Eerste ronde vragen/stellingen

Het is tijd voor vragen en stellingen, die via Slido op schermen worden voorgelegd. Via Slido kunnen mensen antwoord geven/stemmen. Allereerst mogen alle aanwezigen antwoord geven over hun leeftijd en of ze van Ameland of Schiermonnikoog komen, of van de wal. Na deze kennismakingsvragen volgen twee kennisvragen. Allereerst de vraag hoeveel passagiers WPD in 2022 vervoerde naar beide eilanden en vervolgens de vraag: 'Wat was (afgerond) de gemiddelde bezettingsgraad van beide veerdiensten?' Dit ligt tussen de 9 en de 12 procent. Een opvallend getal waarop Rogier toelichting geeft.

"Daarbij zie je het nut van een geconcessioneerde dienstverlening. Een paar weken per jaar is het heel druk, de overige weken is het vrij rustig. Dit gaat met name over de passagierscapaciteit, de dekcapaciteit is anders. Liefst heb je iedere afvaart een equal flow, dat is één van de dingen die we samen willen bespreken. Ik leerde van een supermarkt hoe die zoal plant. Die wil rond de kerst slagroom en ijs vervoeren, dus na de zomer vervoert die volop tandenborstels en dergelijke zodat dit niet meer hoeft rond de kerst. Op die manier hebben we met een aantal logistieke partijen op Ameland gesproken en ze de vraag voorgelegd: wil je die augurken echt in de zomer op de vroegste boot, of laat je ze een paar maanden eerder komen? Want

die piek kost altijd geld. Dat is een vraag waarover je zou kunnen nadenken."

Inleider aan het woord (1)

Dat gezegd hebbende geeft Marijke het woord aan Erik Regterschot, projectmanager Duurzame Mobiliteit, Zero Emissie Zones, Leading Professional Sustainable Mobility bij RoyalHaskoningDHV, voor de eerste talk van deze middag.

Regterschot: *"RoyalHaskoningDHV is een internationaal ingenieursbureau. Wat ik vooral doe, is klanten helpen in projecten en programma's op weg naar een duurzame logistiek. Dit doe ik op verschillende manieren. En ook leuk om nog te vertellen: ik woon in Alkmaar en kom geregeld op de eilanden voor werk en privé.*

Als RoyalHaskoning DHV zijn we betrokken geweest bij het deels autoluw maken van de binnenstad van Leeuwarden. Zelf heb ik aan de wieg gestaan van de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek. Ook waren wij betrokken bij zero emissiezones in grote gemeenten in het land. En ik werk heel veel voor de gemeente Amsterdam. Wat je in Amsterdam ziet gebeuren, zie je ook op de eilanden gebeuren."

Logistiek, waar hebben we het over?

"Wat is nu logistiek? Dat is het vervoer van alle goederen en diensten naar welke bestemming dan ook. Eilanden zijn op dit vlak iets anders dan een binnenstad, maar dat scheelt niet heel veel. Er horen winkels bij, horeca, bouwlogistiek, bagageafhandeling en agrarische logistiek. Het gaat niet alleen over het vervoer van goederen, maar ook over diensten, of goederen waar diensten aan vast zitten. We hebben het ook over fietsen en andere kleinere voertuigen.

Wat is het belangrijkste segment als we kijken naar logistiek? Dat zijn niet perse distributies, maar het is vooral bouwlogistiek. Dus heel veel vervoer dat plaatsvindt, ook op de eilanden, is gerelateerd aan de bouw: de aannemer, onderhoud, installatie. Wat ik in de stad altijd hoor, maar ook in dorpen, is dat ze vooral vinden dat er veel busjes van PostNL en DHL rijden, maar stiekem rijden er meer busjes en meer vrachtwagens voor de bouw.

Een andere belangrijke stroom is facilitair. Dus bevoorrading, catering, horeca, kantoren. Kijk je naar het aantal vervoersbewegingen, dan valt het mee met de logistiek. We hebben onderzoek gedaan en duidelijk is te zien dat op Schiermonnikoog, en dat zal op Ameland niet heel anders zijn, bouw-, onderhoud- en servicelogistiek het grootste deel vormen."

Wat zijn de opgaven? Schoner, minder en anders.

"Waarom hebben we het met z'n allen over de logistiek? Waar gaat het dan over? Het gaat in ieder geval over duurzaamheid. Het gaat al sinds 2005 over luchtkwaliteit, dat is de reden waarom we in veel steden milieuzones hebben. Dit zal op de eilanden niet zo'n issue zijn. Een andere rol is de klimaatopgave, niet te verwarren met luchtkwaliteit - dat is fijnstof. Die speelt overal, tenzij je in Limburg woont. De klimaatopgave betekent fossiele uitstoot terugdringen. Wij, logistiekorganisaties en overheden, hebben afgesproken dat er zero emissie zones komen in het land. Vooral in de grote steden, maar we voeren ook gesprekken met kleinere steden.

Er komt een opgave bij, dat is de stikstofopgave. Die begint te knellen in stedelijk gebied. Verder heb je verkeersveiligheid. Dit is nog niet echt uitgekristalliseerd in eisen. Mensen zijn aan de ene kant wat minder gewend, aan de andere kant zie je dat logistiek meer toeneemt omdat we meer willen hebben en meer willen bouwen. Maar de logistieke systemen veranderen ook: de voorraden worden kleiner, er wordt vaker gereden, enzovoorts.

Deze opgave is niet alleen grootstedelijk. Hij speelt ook in het Noorden. Ook in Sneek en Dokkum zijn we betrokken geweest bij het autoluw maken van een deel van de binnenstad. En dat doen we ook in Assen. Dat heeft alles te maken met de verblijfskwaliteit. Dat is denk ik ook een thema voor de eilanden: mensen willen, als ze naar stedelijke en dorpscentra gaan, daar prettig kunnen verblijven. Die roep wordt steeds groter.
Dat zie je ook op de eilanden, dus ik ben gaan googlen om te zien: wat leeft er zoal? Het wordt te druk, er zijn te veel auto's. Hier gaan we meer mee te maken hebben, los van de andere thema's."

Wat is dan specifiek de opgave?
"Minder voertuigen, andere voertuigen (minder zware/grote vrachtauto's) en schone vrachtauto's en bestelauto's. Dit wordt de trias mobilica genoemd. Als we iets willen doen aan het verbeteren van de verblijfskwaliteit en duurzaamheid, moeten we zorgen dat we minder vervoeren, dus minder bewegingen. Dat betekent automatisch vollere voertuigen. Veranderen betekent: ander type voertuigen die tot minder overlast leiden. En het betekent schonere voertuigen, dus geen last van geluid, luchtverontreiniging en uitstoot."

Wat gebeurt er zoal?

"Ik wil jullie meenemen in een aantal voorbeelden waarin met één van deze drie punten gewerkt wordt. Deze moet ik jullie in ieder geval laten zien: de melkleiding. Die liep eind jaren zeventig tussen Ameland en het vasteland. Dus misschien kunnen we wel terug in de tijd. Er gebeurt meer op leidingengebied. Er is een ondergrondse bierpijplijn in Brugge. Die loopt van bottelarij naar bierbrouwerij.

Een ander voorbeeld: gescheiden huisvuil en gescheiden bedrijfsafval. Wat dit interessant maakt, is dat de afvalinzameling ondergronds is. Almere heeft een nieuw stadscentrum en bij de bouw van het stadscentrum zijn buizen onder de grond gelegd. Via die buizen wordt afval ingezameld. Hierdoor rijden in het stadscentrum een beperkt aantal afvalinzamelaars. De meeste afvalinzamelaars rijden alleen naar de containers waar de buizen in uitkomen.

Verder in de toekomst heb je de hyperloop. Ook een buizensysteem, maar dan eentje dat nog ontwikkeld wordt. Een soort vacuümsysteem van buizen waar je modules doorheen kunt schieten. Passagiers of goederen. Wordt momenteel getest en is een vinding die uit Delft komt. Het idee is dat je daarmee over grotere afstanden goederen kunt vervoeren door een buizensysteem. Het zal nog wel wat jaren duren voordat dit er is, maar het is wel een interessante gedachte.

We hebben ook transport door de lucht met drones. De marine vervoert met drones spullen naar Texel. Qua techniek kan het prima, maar qua wet- en regelgeving is dit lastig. Je ziet ook dat DHL drones inzet op de Duitse eilanden. Dat is een interessante gedachte, maar wel geschikt voor een specifieke groep producten.

In Amsterdam zit de startup Roboat: die maakt zelf varende bootjes. Daar worden testen mee gedaan en dit bedrijf heeft al de Guardian gehaald. Er kunnen goederen mee worden vervoerd.

Dan iets minder futuristisch: transport kan ook gewoon op de fiets. Wat je in veel binnensteden ziet, is de vlucht die fietskoeriers hebben genomen. Ik ken het bedrijf Cycloon goed, dit is vijftien jaar geleden begonnen en is nu een grote logistieke speler geworden. Het interessante is dat er steeds meer fietsvervoer wordt ingezet. Niet alleen voor transport en distributies, maar ook voor services. De Wegenwacht in Amsterdam rijdt bijvoorbeeld door de stad op fietsen. Bouwbedrijf BAM zegt dat ze geen bouwvakkers met busjes de stad in wil sturen, dus daarom kunnen bouwers aan de rand van de stad een fiets pakken en daarmee naar de bouwlocatie rijden. Dat zie ik hier ook gebeuren, dat aannemers of service-/onderhoudsmedewerkers een gereedschapskist meenemen en vanaf de boot de fiets of bus nemen. Dit scheelt natuurlijk wel voertuigen. Je ziet wel dat dit vooral interessant is voor regulier onderhoud. Bij calamiteiten weet je niet wat nodig hebt, dus dan is een werkbus waarmee je alles bij de hand hebt makkelijker.

In weer een ander segment heb je de bouwhub. Ook vanuit de gedachte dat je al die bewegingen die naar de bouwplaats moeten, aan de rand van de stad kunt afvangen en dat ze vanaf daar verder kunnen. Dus bouwstromen bundelen richting de bouwplaats. Eerlijkheid gebiedt te zeggen dat het in de praktijk minder gebeurt. Als men toch last minute iets is vergeten, wordt het last minute geleverd buiten de bouwhub om. Maar als concept is het interessant. En het is ook geen onlogisch concept om op de eilanden te projecteren. Die bouwhub gaat echt nog wel een verdere vlucht nemen. Maar goederen bundelen is makkelijker gezegd dan gedaan. Vlakbij de A10 heb je een stadsdistributiecentrum. Daar worden alle goederen gebundeld en de stad ingereden. Het is iets van de lange adem. Nu zijn ze vooral bezig met vierkante meters vullen. Maar je hebt daar dus wel een ondernemer die zegt: 'Ik realiseer een groot

distributiecentrum waarbij je in de toekomst efficiënt goederen in de stad kunt krijgen'. En zo zijn er op Schiermonnikoog en Ameland ook voorbeelden van partijen die al aan het bundelen zijn. Hoe kun je het zo organiseren dat dat soort partijen nog meer en nog beter goederen kunnen bundelen?

Even wat anders: bagagetransport. Dit kennen we vooral van de airport(ontwikkeling): de bagage wordt opgehaald en staat aan het eind van de reis in de hotellobby te wachten. Dit is een concept dat sterk aan het groeien is. Je ziet Luggage Forward (gespecialiseerd in het verzenden van deur-tot-deur bagage en sportuitrusting naar meer dan tweehonderd landen en gebieden, red.), je ziet ze voor cruisevakanties en je ziet ze voor wintersportvakanties. Borkum heeft een operationeel bagagetransportsysteem waar je bagage kunt afgeven. Dit wordt voor je vervoerd naar de bestemming. Hier zijn we ook op Terschelling en Vlieland mee bezig. Dit scheelt ook weer logistiek. Ik heb twee kinderen en een vrouw, die willen van alles mee, ik ook trouwens, en dan kies je er toch voor om de auto te nemen. Hoe leuk is het dan dat je de logistiek kunt loskoppelen en dat je dan met het ov kunt?

Afvaltransport, ook zo'n lastig verhaal: de bundeling van afvalstromen. Dit is vooral een stedelijk vraagstuk. Er rijden zes afvalinzamelaars achter elkaar de stad in, kan dat niet slimmer/samen? In Haarlem en Amsterdam werken verschillende afvalinzamelaars samen om te voorkomen dat ze met meerdere vrachtwagens de stad in moeten.

Ook noem ik de pakketkluisjes. Dit bespaart autokilometers is de gedachte, maar dat is nog maar de vraag. Want als iedereen met de auto de pakketjes ophaalt, wordt het nog erger. Het is wel een interessante gedachte dat als je kluisjes neerzet, je in theorie kilometers kunt besparen. Dan hoeft PostNL niet meer het eiland op.

Je kan van het bedrijfsleven vragen: doe het slimmer, zorg dat je meer samenwerkt en dat je meer bundelt. Je ziet dat er meer gegrepen wordt naar reguleringsinstrumenten. Dat je de stad niet meer inkomt zoals in Groningen. Groningen heeft als een van de eerste gemeenten gezegd: we gaan het voetgangersgebied vergroten, de verblijfskwaliteit vergroten. Daar kom je met de vrachtwagen het centrum niet meer in, op uitzonderingen na. Je gaat dit krijgen, linksom of rechtsom. Dat komt door politiek sentiment en ook doordat steeds meer mensen in en rondom de stad wonen. Ze worden veeleisender, dus je merkt dat er meer regulering plaatsvindt. Ik weet niet of dit de juiste weg is, maar aan de andere kant stimuleert het innovatie. In Groningen gebeurt van alles en dat heeft onder andere met die regulering te maken. Maar je moet het niet te rigide doen, want dat leidt tot meer logistiek in plaats van minder.

Zijn er nog dingen waarvan jullie zeggen: daar zouden we wat mee kunnen op de eilanden? Of misschien doen we dat al?"

Reacties

"Ik denk dat we wat kunnen doen met bagagetransport. Hoe dat precies georganiseerd wordt, daar heb ik geen idee over, maar het zou gesplitst kunnen worden van personenvervoer. Als de capaciteit van boten slecht benut wordt, zou je daarop kunnen besparen."

"De auto gewoon op de wal laten. Je hebt nu alleen een parkeerplaats die duur is. Als het voor de helft van de prijs kan, zetten mensen hun auto daar neer. Ik vraag me ook af waarom een parkeerticket zo duur is. Daar moet volgens mij in geïnvesteerd worden: veel meer auto's op het vasteland laten parkeren."

Regterschot reageert op deze inbreng: *"Daar zit een behoorlijke kern van waarheid in. Logistiek heeft vaak geen alternatief, deels wel. Personenvervoer heeft vaak wél een alternatief. Dat is wel een knop waarmee je ruimte en lucht kunt creëren, waardoor je in de logistiek weer meer mogelijk maakt. Ook daar loopt een parallel met de stadskern. In Alkmaar is het de bedoeling dat je in één van de parkeergarages staat en minder op straat parkeert. Op die manier creëer je ruimte."*

"Onder Groningen heb je een parkeerplaats met pendelbus die je naar de stad brengt. Als je de auto in Holwerd houdt en zorgt dat het vervoer tot aan de accommodatie is verzorgd, dan hoeven auto's niet meer mee."

"Ik denk dat de horeca en winkels de distributie beter kunnen afstemmen met elkaar. Nu heb je meerdere bedrijven die iedere dag naar het eiland komen. Ik denk dat je beter de distributie kunt combineren. Dat kun je beter doen dan wat je nu hebt: meerdere vrachtwagens die achter elkaar aan rijden."

"Bouwmaterialen hoeven niet met het reguliere transport. Dat kan misschien ook op een ander tijdstip, misschien wel 's avonds laat."

"Je zou middelen naar Ameland kunnen vliegen met elektrische vliegtuigen."

STELLINGEN

Dit alles gezegd hebbende, neemt Regterschot weer plaats aan tafel en snijdt dagvoorzitter Marijke het onderdeel stellingen aan. De aanwezigen kunnen via Slido hun stem uitbrengen en bij een aantal stellingen gaat Marijke de aanwezigen langs om te vragen wat ze hebben ingevuld en waarom.

Noot: de Slido-statistieken van deze avond zijn verloren gegaan, vandaar dat onder de stellingen geen stemresultaat staat.

STELLING

Het is volstrekt normaal dat iedere logistieke dienstverlener zelf bij alle klanten langs kan komen om goederen te bezorgen, ook wanneer het om één pallet gaat. Dat gebeurt aan de wal ook. En wat aan de wal kan, kan op een eiland ook.

Reacties

"Eens. Je kunt niet altijd alles bundelen, daar moet je rekening mee houden."
Marijke: *"Op weg naar 2030 zou het moeten."*
"Als je wil kan het, maar het is echt ingewikkeld. Dan moet je alles over de kop halen om aan die ene wens te voldoen."
"Oneens, alles is te bundelen."
"Oneens, het kan ook gebundeld worden met elkaar."

STELLING

Als het voor de duurzame bereikbaarheid nodig is dat er kleinere schepen komen, dan is het dek nodig voor vrachtvervoer. Vrachtwagens gaan vóór personenauto's; maak Ameland autovrij.

Reacties

"Eens, het eiland moet autoluw worden en het vervoer dat er is moet met elektrische voertuigen."
"Ik ben het oneens. Ik denk dat het heel goed is dat mensen hier met de auto kunnen komen, maar laat de auto dan staan bij de accommodatie. Zorg ervoor dat de dorpen niet meer toegankelijk zijn voor auto's en ga dan ook handhaven. Misschien komen er minder auto's, maar ik vind niet dat je vrachtverkeer voor moet laten gaan."
"Ik heb oneens gestemd. Dat wil niet zeggen dat ik tegen andere vormen van transport ben. Ik ben hier namens camping Duinhof. We zijn er voor mensen die met een tent komen of met een caravan. Wat wel een risico is van alle eilanden, is dat het voor de jongeren heel erg duur wordt."
"We kunnen het over duurzaamheid hebben, maar denk ook aan het economisch belang. Weer je auto's van het eiland, dan raak je ook klanten kwijt."

STELLING

Vervoerders zouden dagverse en niet-dagverse producten kunnen scheiden en in drukke periodes alleen dagverse producten vervoeren.

Reacties

"Ik kan dagvers niet splitsen op die manier. Gaat hem niet worden."
Marijke: *"Welke kansen ze je wel?"*
"Je kunt vers eerst op de dag laten komen en dan op een later moment de rest."
"Ik denk: er komt een hoop dagvers spul over en een hoop niet dagvers, maar om dat zo te scheiden is niet te doen."
Marijke: *"Waarom niet?"*
"Gaat het per dag, het scheiden? In of de winter augurken vervoeren en in de zomer dagvers?"
Marijke: *"Zoals bij het voorbeeld van de tandenborstels."*
"Ik denk niet dat dat haalbaar is. Ik denk dat als er vraag is, dat je het morgen wilt hebben en niet over een half jaar."
"Nee, je kunt het niet scheiden."
"Waar gaan we de 'tandenborstels' en 'augurken' opslaan?"
Marijke: *"Wie heeft 'eens' ingevuld bij deze stelling?"*
"Ik denk dat als we over de horeca praten, dat die mensen ook mee moeten denken. Diepvriesproducten zouden op een later tijdstip mee kunnen. Ik denk alleen dat mensen die al tig jaar producten op een vast tijdstip krijgen, moeilijk over te halen zijn om producten op een ander tijdstip te ontvangen."
"Als horeca is het lastig om te scheiden. We bestellen bij één groothandel, die komt één keer en levert gelijk alles. Dan moet je denk ik bij de groothandel zijn, om díe te laten spreiden."

STELLING

Als er alleen elektrisch aangedreven vrachtwagens op de veerboot mogen, dan lijkt me dat een goede zaak. Dat dient in een nieuwe concessie te worden verplicht.

Het gros van de aanwezigen is het hiermee eens. Rogier vraagt om de microfoon. *"Ik merk dat kleine nuances handig zijn. De eerdere vraag over 'hoe vol zijn die boten?', ging over personen. Ik denk dat de dekruimte voor auto's en vrachtwagens voller zit. Dat is het eerste wat ik wil zeggen. Ten tweede: de stellingen hebben als doel om met elkaar in gesprek te gaan. Het zijn niet de meningen van WPD."*

Iemand merkt op: *"Ik heb me laten vertellen dat als een elektrische auto in de fik gaat aan boord, we een enorm probleem hebben."*
Ger krijgt de microfoon om daar meer duidelijkheid over te geven. *"Elektrische auto's zijn niet te blussen. Maar we hebben spullen aan boord die elektrische auto's afdekken en daardoor isoleren bij brand. Elektrische auto's mogen niet opladen aan boord, maar wel aan boord staan. Alle autoveren vervoeren elektrische auto's. Als WPD hebben we afspraken met onder andere de brandweer gemaakt om problemen snel te verwijderen van boord."*

Marijke vraagt: "*En hoe zit het met het gewicht van al die elektrische auto's?*"
Ger: *"Elektrische auto's zijn 1.000 kilo zwaarder dan niet-elektrische auto's. Maar ook met een dek vol elektrische auto's zitten we nog binnen de marge, dus dat kan."*

Iemand uit het publiek zegt: *"Dit is waar we naartoe gaan."*
Marijke: *"Wat zie je in 2030 gebeuren?"*
"Dat alles elektrisch is."
Iemand anders zegt: *"Als alleen elektrische auto's het eiland op gaan, dan heb je wel stroom nodig voor het opladen. En dat is er niet."*
"Het kan ook wel waterstof worden. We kunnen van alles bedenken, maar de tijd haalt ons in."

STELLING

Stel dat WPD uitsluitend op getij moet gaan varen. Gevolg: auto's overdag op het dek, vrachtvervoer 's nachts. Als dat de redding is voor de natuur en als dit onze bereikbaarheid niet negatief beïnvloedt, dan is dit een prima oplossing.

Reacties

"Hoe moet het met de eilander auto's? Die kun je niet 's nachts laten staan."
"Met de huidige personeelstekorten vraag ik me af: hoe wil je 's nachts mensen aan het werk zetten? Dat is niet te doen."
"Op getij varen, hoe groot is de kans dat dat gaat gebeuren?"
Marijke geeft de microfoon aan Rogier. Die legt uit: "*Op dit moment is RWS bezig over de toekomst van de vaarweg. RWS rekent op dit moment een aantal opties uit. Eén van de opties is dat de geul 60% wordt van wat hij nu is. In dat geval moeten we 100% op getij varen. Een andere optie is dat de geul 80% wordt van wat hij nu is en dan moeten we deels op getij varen. Dan is vraag: wat gaat op getij en wat op tijd?*
En er is een variant die zegt: het blijft zoals het nu is. In het najaar komen de conclusies. Gemeente Ameland heeft al uitgesproken dat 60% geen optie is, maar we moeten afwachten. In de zomer weten we meer.

Ook nu is de dienstregeling aangepast op getij. Recent hebben we veel afvaarten moeten schrappen. Je kunt het ook zo spelen dat je tien minuten eerder of later vertrekt, wanneer het water nog hoog genoeg is. Dus dat spel blijven we spelen om eilanden bereikbaar te houden."
Iemand zegt: *"Tien minuten eerder of later; dan heb je geen afvaarten meer, dan moet je dat loslaten."*
Marijke: *"Ik denk dat de gezamenlijke conclusie is dat op getij varen heel lastig is."*

Iemand vraagt: *"Hebben we het nu over auto's en vrachtverkeer, of ook over personenvervoer? Als die ook op getij moeten, dan hebben we echt een groot probleem. De mensen die een weekendje naar het eiland gaan, als die niet op vrijdag om 18.00 uur naar het eiland kunnen en zondag niet om 17.00 uur terug, dan komen ze gewoon niet. Met het kleine beetje berichtgeving in de pers hebben wij in de horeca en hotellerie al ik-weet-niet-hoeveel annuleringen gehad, omdat mensen bang zijn dat ze niet naar huis kunnen. Dat is een ontzettend slechte zaak. Laten we in ieder geval zorgen dat het personenvervoer op tijd kan varen."*
Marijke haakt in op de vraag of de stelling gaat over (vracht)auto's, of ook over personenvervoer.
"Hoe was stelling bedoeld?"
Rogier: *"Wat voor keuzes maken we als het knelt? Waar zit de pijn? Deze vraag hebben we dinsdag ook aan de toeristische sector gesteld. Ik denk dat het gesprek dat we voeren waardevol is, ook met betrekking tot de annuleringen. Dus de stelling is precies zo bedoeld zoals we die hier bespreken. De stelling geldt voor personen en vracht."*
"Wat betreft de toeristen denken mensen dat we aan de max zitten en niet meer toeristen willen. Ik vind dat we een max hebben."
Iemand anders vult aan: *"Ik vind dat de balans eruit is."*

STELLING

Als WPD volledig op getij moet varen, dan is er minder regelmaat. Denk bijvoorbeeld aan de vulploeg in de supermarkt of menskracht en materiaal voor bouw en horeca. Dat is funest voor het MKB op het eiland.
88% is het met deze stelling eens, er wordt niet om toelichting gevraagd.
Als vrachtvervoerders beter gaan samenwerken dan kan er 20-40% minder vrachtwagens naar de eilanden (met hub in Holwerd).
De meerderheid stemt: doen.

Reacties

"Op Schiermonnikoog gebeuren dit soort dingen al heel veel. Je ziet dat vervoerders zoals Ridder & De Vries veel vraag bundelt. Voor de toelevering van horeca kan het beter."
"Een vrachtwagen zit al helemaal vol, anders kan het ding niet over."
"Ik denk dat het wel gebundeld kan worden, maar als een vrachtwagen vol zit is het ook prima verder."
"Ik denk dat vrachtwagens heel vaak vol zitten. Ik denk dat voor de horeca nog wel verschillende leveranciers rijden, daar is misschien nog wat ruimte, maar ik denk dat qua bijvoorbeeld bouwmateriaal een vrachtwagen helemaal vol is."
"Doen. Ik denk dat dat een goed idee is. Ik sluit

me aan bij de andere sprekers. Ik denk dat in de horecasector veel te bundelen valt."
"Wat bundelen kunt, moet je bundelen, maar ik denk dat ze al vol overgaan."

STELLING

Eilanders moeten voorrang krijgen: een inwoner moet altijd met de eigen auto gebruik kunnen maken van de veerdienst.

Reacties

"Ik woon op Schiermonnikoog, dus als er een keuze moet worden gemaakt tussen mij en iemand die er voor zijn plezier komt, dan denk ik dat ik voorga. Het verbaast me dat er 13% oneens is, ik hoor de argumenten graag."
"Volgens mij is het een openbare weg en we laten Amsterdammers ook niet langs de files rijden, of wel?"
"Niet eens. Helaas heb ik twee keer meegemaakt dat ik niet naar huis kon, toen ik net vader was geworden. Ik moest met een helikopter heen, maar kon ik niet terug. Als eilander moet je thuis kunnen komen."
"Het zou fijn zijn, al is het maar tot twee dagen van tevoren, dat er voor eilanders plekken vrij blijven. Maar soms zitten boten al maanden van tevoren helemaal vol. Wij weten pas een paar dagen van tevoren dat we weg moeten. Mocht een eilander plek niet bezet worden door een eilander, dan wordt hij heus wel ingevuld door toeristen."
"Je kunt niet een gereserveerde toerist van de boot halen. Maar sta je al bij de boot zonder reservering en is er plek, dan moet een eilander meekunnen. En wat nu gebeurt, dat je als eilander als reserve staat, dat je twee of drie plekken vrij houdt voor nood en dat je als eilander mee kunt als die plekken vrij blijven."
"We hebben noodgedwongen een auto op Holwerd staan, op de vaste verhuurplaatsen daar. Zo'n plaats kost 500,- euro per jaar. Omdat wij niet de vrijheid hebben om te kiezen wanneer we van het eiland willen, zijn we verplicht om de auto daar neer te zetten en een plek bij WPD huren om daar te mogen staan. Je zou zeggen: eilanders gaan voor, wij wonen er. De meeste mensen die klagen over de vaartijden zijn de eilanders zelf, niet de toeristen."

STELLING

In hoeverre vindt u dat in de toekomst de auto's van toeristen op de wal moeten blijven staan en dat op het eiland ingezet moet worden op ander vervoer voor toeristen?

Reacties

"De toeristen verwachten inderdaad een bepaald comfort. Ameland heeft relatief veel mensen met een beperking die hier op vakantie komen omdat je hier met auto naartoe kunt komen. Dat vind ik reden om te zeggen dat de auto's van toeristen niet op de wal moeten blijven staan. We hebben het er wel eens over dat er te veel auto's op Ameland zijn. Maar wat is te veel? En het is vaak een gevoelskwestie. Minder kan wel, maar wie zijn wij om te bepalen wie niet mag komen en wie wel?"
Marijke loopt naar twee RUG-studenten die deze avond aanwezig zijn en legt uit dat deze heren een afstudeeropdracht uitvoeren voor WPD. Ze geeft één van hen het woord om daar meer over te vertellen: *"We gaan kijken naar logistieke modellen. Als er een alternatief komt voor de veerboot, gaan we kijken wat voor invloed dat heeft voor de logistiek. Dat is de opdracht die we moeten uitvoeren."*
Zijn collega-student vult aan: *"Het is heel interessant. Er zijn veel verschillende meningen. Uiteindelijk wil je iets doen waar iedereen zich in kan vinden. Niet iedereen kun je tevreden krijgen, maar dat hoort erbij. Als je op een eiland woont, lijkt het me logisch dat je voorrang wilt. Maar er zit ook een andere kant aan de medaille. Ik heb er niet echt een mening over."*

STELLING

Stel je voor dat WPD in staat is om duurzame bereikbaarheid te realiseren die niet ten koste gaat van het aantal afvaarten, dan mag kaartje duurder worden of niet of...

Reacties

"Ik heb voor de stijging van 2,50 euro gekozen. Alles wordt duurder en als het dan duurzamer kan, is dat mooi."
"Ik heb ingevuld: 2,50 euro verhoging voor eilanders en toeristen. Als het duurzaam is, is dat het waard."
"Ik vind eerlijk gezegd de prijskaartjes al vrij hoog. Wij zijn laatst met de auto naar Engeland gevaren. Dat kostte ons 69,- euro met auto en inzittenden en alles en dan zit je 9 uur op een boot. Voor Texel ben je voor een overtocht met auto en alle inzittenden 40,- euro kwijt. Ik vind de kaartjes echt heel duur. Ik vind dat het tarief hetzelfde moet blijven. Ik vind dat we de prijsstijging al gehad hebben. Ik denk dat je op moet passen met het steeds duurder maken. Toeristen met een auto vol mensen betalen zich scheel."

STELLING

Er moeten betere alternatieven voor eilandbewoners komen in urgente situaties.

Reacties

"Ik vind het een hele rare vraag. Ik vind dat het belangrijk is dat je naar de wal kunt in urgente situaties. Ik vind het heel vervelend dat je 's nachts niet meer met Veldman over kunt. En zo'n nachtelijke rit kost geld, maar dat snap ik wel."
Marijke vraagt de inbrenger: *"Zou nachtelijk vervoer ook bij de concessie moeten horen?"*
"Ik zou het stiekem heel goed vinden als de snelle vervoerder niet WPD is. Ik zou het goed vinden als dat een concurrent zou zijn."
"Ik denk dat het prima geregeld is. Als er iets urgents is, gaat de helikopter of de watertaxi of een extra boot. Het probleem is denk ik dat er te veel auto's naar het eiland moeten en dat dat niet past. De bezetting voor de auto's is 70%, in het hoogseizoen 100%. Eigenlijk heb ik het zelf nog nooit meegemaakt dat ik niet mee kon. Maar in de toekomst gaat dat wel veranderen waarschijnlijk. Ik vind zelf dat het hartstikke goed gaat, maar het is goed om mensen te ontmoedigen om met de auto hiernaartoe te komen. Bijvoorbeeld door flexibele en kleinere boten in te zetten waarvoor je kunt reserveren met een app. Afhankelijk van hoeveel mensen voor een bepaald moment de boot willen pakken, wat ze aangeven in die app, komt er een aantal boten naar Holwerd gevaren. Bij 100 man 1 boot, bij 200 man 2 boten, enzovoorts. Over tien jaar moet je een beetje die kant op denken."

STELLING

De wereld verandert en wij veranderen mee! Of toch niet?

Reactie

"Een schip ontwerp je voor lange tijd, zo modern mogelijk, nostalgie wordt het ooit wel."

STELLING

WPD hanteert nu zomer- en wintertarieven. Stop daarmee. Voer variabele/dynamische tarieven in, net zoals bij de luchtvaart of daluurtarieven bij de spoorwegen.
De meesten zijn het eens.

Reacties

"Wat wordt precies bedoeld met daltarief? Zijn dat de wintermaanden? Ik bedoel: we hebben met toerisme te maken, de drukke weekenden komen er ook weer aan. Dan worden de prijzen omhoog geschroefd, is dat wat wordt bedoeld? Toeristenspreiding is beter dan een piekperiode. Hoe zie je dat voor je? Ik denk niet dat er minder mensen in de bouwvak komen omdat het kaartje dan duurder is."
"Als je op dinsdag, woensdag en donderdag de trip goedkoper maakt, haal je de piek van de weekenden af."
"Ik wil het over die vaarweg hebben. En de houding van RWS hierin. Of daar geen oplossingen in te vinden zijn die alle problemen oplossen."
Rogier: *"Natuurlijk is voor ons die vaargeul belangrijk. Maar er is hier ook sprake van een rederij die schepen vervangt en de vraag stelt: als er nieuwe schepen komen, wat zijn dan de dingen die belangrijk zijn? Dus we denken echt na over de veerdienst."*

STELLING

Eten en drinken is belangrijk, voor een overtocht korter dan 30 minuten wens ik:

Koffie en thee aan boord vinden de meesten voldoende.

STELLING

Eten en drinken is belangrijk. Voor een overtocht met de veerdienst van langer dan 45 minuten wens ik aan boord de volgende horecafaciliteiten:

De meesten vinden dat de huidige horecafaciliteiten volstaan.

Inleider aan het woord (2)

Na deze ronde stellingen en het voorgerecht is het woord aan Marinus Hol, Business Consultant Risk Management bij Bidfood Nederland. Bidfood is een online groothandel voor foodprofessionals. Het bedrijf zit in 35 landen en heeft in Nederland 17 vestigingen, 400 vrachtwagens, 2.700 medewerkers en 50.000 artikelen in het assortiment. Bidfood bedient ook bedrijven op Ameland en Schiermonnikoog, vanuit respectievelijk Drachten en Groningen.

Hol legt uit dat niet alleen WPD uitdagingen heeft, maar Bidfood ook. "We hebben de coronacrisis gehad en hebben nu de oorlog in Oekraïne en de economische crisis. Om het op te lossen moet je met elkaar om tafel en het erover hebben."

Eén van de uitdagingen waar Bidfood voor staat, heeft betrekking op energie. Hol: *"Ik ben specialist op het gebied van CO_2. Daarom ben ik ingevlogen om onze CO_2-uitstoot omlaag te brengen. Op dit vlak vinden heel veel innovatieve dingen plaats. Het is leuk om te doen. We leveren aan Ameland en Schiermonnikoog op basis van volume en op basis van wat nodig is. In de zomer rijden we zes dagen per week naar de eilanden, in de winter*

minder vaak. We passen de voertuigen aan op basis van volume. Multitemp is belangrijk. DHL heeft niet te maken met temperatuur, maar wij willen verse producten op de juiste temperatuur op het eiland krijgen. En diepvries ook. Dat is best een ingewikkelde klus. Verder zijn kwaliteitseisen belangrijk: ISO 22000, ISO 14001, SKAL, enzovoorts.

Ook belangrijk: onze chauffeurs zijn onze ambassadeurs. Een belangrijk deel van ons verdienmodel is hoe we de horecaondernemer helpen ondernemen. Dat doen ze bij Hanos trouwens ook. Het is een belangrijk onderscheid dat we maken. Haal je de naam van de vrachtwagens af en laat je alles in een hub afleveren en vervolgens door één partij verder distribueren op het eiland, dan ben je dit onderscheid kwijt. Het kan wel, het kan een oplossing zijn.
Ik heb niet de oplossing voor de eilanddistributie. Mijn doel is duidelijk maken dat we onze ondernemers willen ontzorgen en aan eilanders willen leveren én dat er stuk water tussen zit waar we overheen moeten met elkaar.

Andere uitdagingen zijn grondstoffen. De grondstoffenmarkt staat op zijn kop. Ook personeel is een dingetje. Als je goed personeel hebt, moet je ze koesteren en houden. En voor de rest aanvullen met handjes - je mag blij zijn als je ze hebt. Materialen idem dito. Er is een tekort aan papier, blik enzovoort. Dan is er nog een energiecrisis. Het net zit vol. Daar hebben we ook mee te maken met oog op de elektrificering van het vervoer.

Ook hebben we steeds meer te maken met MVO en CO_2-verplichtingen. Stikstof gaan we ook nog krijgen. We moeten de uitstoot in 2030 met 55% reduceren ten opzichte van 1990. Met 400 vrachtwagens die door Nederland rijden, waarvan 70 met koel- en vriescellen, gebruiken we veel energie.

Zero Emissie Zones zijn heel belangrijk. Wij houden er rekening mee dat Ameland en Schiermonnikoog ze richting 2030 ook gaan invoeren. We hebben nu gecalculeerd dat er 80 elektrische vrachtwagens moeten komen, maar die moeten van stroom worden voorzien en dat is er niet. Ook met elektrische voertuigen op de eilanden rijden is lastig, want dan moet er ook stroom op het eiland komen en dit is er voorlopig ook niet.

Ook op Schier en Ameland zijn dingen veranderd. Op Ameland mocht je in het verleden over het hele eiland rijden. In Schier moet al het transport vóór de middag van het eiland af. Logisch, want gasten hebben voorrang, maar die gasten moeten wel ergens kunnen eten en drinken, anders kunnen ondernemers er geen boterham aan verdienen en wij ook niet.

We moeten toewerken naar 55% CO_2-reductie in 2030. Dat betekent dat we ruim de helft moeten verduurzamen. De eerste signalen zijn er al dat iemand die meer CO_2 uitstoot ook meer moet betalen. Dat is een dwangmiddel.

We hebben ook te maken met het dichtslibben van het wad. Hoe moeten we alles op het eiland krijgen? Uiteindelijk moeten gasten wel eten en drinken. Heb ik de oplossing? Ik heb er wel een aantal in het achterhoofd, maar die ga ik niet noemen."

Hoe om te gaan met transitie?

"We werken veel met de RUG, HVA en WUR om te kijken wat we moeten doen om dit het hoofd te bieden. We investeren veel geld om de eerste stap van de transitie te realiseren. We denken daarbij groot, maar beginnen klein. Iedere keer als we een bepaalde richting vinden, zetten we daar echt op in. Op dit moment hebben we tien elektrische vrachtwagens, over een paar maanden zijn dit er dertig. Het probleem is alleen dat ze niet naar Ameland en Schiermonnikoog kunnen, want: geen stroom.

We zetten in op elektrische wagens. Waterstof kan ook, maar groene waterstof is er maar weinig. Daar zitten we op te wachten, op de volgende transitie. Als je waterstof maakt en omzet naar elektriciteit, dan verlies je veel energie. Daarom is dit dure energie. Het is zonde om die energie weg te gooien. Dus we wachten op een techniek die dat gaat veranderen. Waterstof is nu te duur. Zouden we hiervoor kiezen, dan zouden jullie betalen en uiteindelijk jullie gasten.

We hebben verder te maken met een contract waarin staat hoeveel stroom we maximaal mogen afnemen. Het zogeheten piekvermogen. De trafo levert 1.000 kilowatt, maar we hebben een contract van 500. Dan denk je: een paar auto's kunnen er wel bij, maar dat is niet waar, want we worden afgeknepen wanneer we boven de 500 kilowatt komen. Willen we meer, dan kunnen we het nu aanvragen en dan krijgen we het over twee jaar.

We zijn in gesprek met de RUG en WPD over al deze uitdagen. Ik wil niet proberen om het probleem ingewikkelder te maken dan het al is, maar dit zijn wel feiten waar we mee te maken hebben. We doen alles om het wel voor elkaar te hebben in 2030."

Onderzoeken en projecten

"Hoe kunnen we logistiek anders inzetten, hoe gaan we om met hubs en met vervoer over water? We hebben heel veel kennis. Oplossingen moeten we samen gaan maken. Samen met de RUG en WPD zit Bidfood in het project Smiles. Er ligt veel informatie, er zijn veel onderzoeken gedaan. Momenteel zijn we dit aan het toespitsen op de eilandlogistiek, want daar liggen veel kansen."

Marijke: *"Kun je die eilandhub iets concreter maken? En welke kansen biedt dat?"*
Hol: *"Je gaat stromen combineren om zoveel mogelijk in één auto te krijgen. Nu rijden er drie bedrijven die alle drie hun eigen broek willen ophouden. Je zou een eilandhub op het vasteland kunnen hebben waarvandaan één partij het verder vervoert. Zo brengen verschillende firma's hun producten naar Bidfood in Amsterdam, die het verder vervoert naar de klant."*

Marijke: *"Wat zijn daar de geleerde lessen bij?"*
Hol: *"Voor wat betreft het juridische deel heb je te maken met: wie is eigenaar? Dat heeft te maken met automatisering. Hoe ga je stromen inzichtelijk maken zodat je weet wat je moet vervoeren?"*

Marijke: *"Wat voor kansen zie je op het gebied van big data?"*
"Dat is lastig. Want data betekenen ook privacy. Mensen zijn huiverig om data te delen."

Marijke: *"Welke tips heb je voor ons?"*
Hol: *"Als je kijkt naar het plaatje 'stadsdistributie', dat is één op één over te zetten op het eiland. Van wezenlijk belang is wel: het moet voedselveilig. Dus gekoeld en diepvries moet gecombineerd. Verder moet het voldoen aan milieueisen. Voor Bidfood is het belangrijk om eigen chauffeurs te hebben. Dat zijn onze ambassadeurs. Verder moet het economisch verantwoord zijn. Ook hebben we rekening te houden met leadtimes en venstertijden. En het moet duurzaam zijn."*

Marijke: *"Wat zou je hiervan los kunnen laten?"*
Marinus: "*We moeten gezamenlijk praten en er gezamenlijk uitkomen. We moeten erover in gesprek blijven. Er zijn best kansen. Als we met elkaar in gesprek blijven, dan gaan we een oplossing vinden."*

Welk inzicht heb je opgedaan uit presentatie?

Marijke vraagt het publiek welk inzicht ze hebben opgedaan uit deze presentatie. Mensen mogen hun antwoord op deze vraag invullen in Slido. Dit zijn enkele zaken die eruit kwamen:

- *"Meer lokale producten gebruiken, minder transportbewegingen realiseren; ik denk dat dat veel scheelt. Ik denk dan met name aan Amelander producten, zoals bitterballen en bier."*
- *"Ik heb het gevoel dat samenwerken lastig is met Sligro en dat soort partijen. Je zou dit kunnen oplossen met Ridder & De Vries. Daardoor zit je niet met concurrentie."*
- *"Het gaat om de vracht. Misschien is het denkbaar dat je met een containersysteem gaat werken. Dat je containers op de boot zet. Ik zou zeggen: een bovenzeese kabelbaan."*
- *"De vraag is of over water wel kan. De vraag is of er nog vrachtwagens over moeten. Het gaat uiteindelijk over de vracht."*
- *"Elektriciteit wordt een grote uitdaging. Ik denk dat je risico's moet spreiden dus dat je ook naar andere energiebronnen moet kijken. Bij het vervoersconcept gaat het om het vervoer zelf, niet wat er op de boot komt."*
- *"Ik vind samenwerking een hele belangrijke. Ik denk dat we dat als lokale eilanders wel kunnen."*
- *"Ik vind dat we op moeten letten dat Ameland toegankelijk blijft voor een breed publiek. Dus niet die tariefverhogingen zo hoog opstapelen zodat mensen niet kunnen komen. Op onze camping zorgen we ervoor dat hij voor iedereen toegankelijk is, wat lastig is met alle stijgende prijzen, maar ik vind wel dat dat hoort bij Ameland."*
- *"Iedereen heeft eigen doelen te behalen en is egocentrisch daarin, maar uiteindelijk moet je toch een middenweg vinden. Iedereen moet water bij de wijn doen."*
- *"Gewoon gezamenlijk inzetten, overzetten en met kleine auto's -wat Hanos ook doet- alles verspreiden."*
- *"Als iets te bundelen valt en hier klein elektrisch rondgebracht kan worden, zou dat mooi zijn, maar ik vraag me af of het mogelijk is."*

Marijke richt zich na deze reacties tot de eerste keynote speaker, Erik Regterschot: *"Wat vond jij een inzicht/actiepunt voor ons?"* Regterschot: *"Wat ik positief vind aan het verhaal van Marinus Hol, is dat het geen reactief verhaal is. Dus de urgentie wordt onderschreven door Bidfood. Maar als ik kijk naar alle randvoorwaarden dan zijn het er wel heel veel"*

Hol: *"Die randvoorwaarden zijn ook heel breed. Er zijn dingen waar je concessies aan kunt doen, maar daar zijn randvoorwaarden voor. Bij containers over water komen voedselveiligheid en milieu ook aan bod. Is het qua voedselveiligheid bijvoorbeeld niet haalbaar, dan moet je het niet doen. Maar is het qua voedselveiligheid geen probleem, dan kun je het doen. Net zoals WPD zitten we met uitdagingen waar we het hoofd aan moeten bieden.*

Ondernemers zitten met hetzelfde. Als ik het hier hoor denk ik, we gaan om tafel en we komen hier wel uit."

Rogier haakt hierop in: *"Aan tafel en we komen er wel uit zeg je. En hoe gaat dat in zijn werk?"*
Hol: *"Jullie zeiden dat jullie in november met een voorstel komen waarop we mogen schieten. Ik denk dat we vóór die tijd moeten praten over welke ideeën er zijn. Ook belangrijk: ik denk dat het voor de horeca cruciaal is om samen afspraken te maken. Als de horeca geen plannen maakt om prodicten anders op het eiland te laten leveren, dan wordt het geen succes."*
Rogier: *"Wij willen vóór 1 juni een pakket scenario's hebben, dus dan moeten we voor die tijd om tafel gaan."*

Er komen nog enkele reacties uit de zaal:

- *"Ik werk onder andere voor de gemeente Ameland aan het vaarwegdossier. Als je echt stappen wilt zetten, dan moet je als partij kansen zien. Als je vasthoudt aan het eigen commerciële concept dan kom je er niet. Je moet het met elkaar doen. Misschien moet de overheid soms ook zeggen: 'Deze koers willen we inzetten, dit zijn de randvoorwaarden'. Dat helpt om tot creatieve oplossingen te komen."*
- *"Ik werk bij de universiteit als docent, ik begeleid de twee heren die eerder aan het woord waren met afstuderen. Ik hoop met jullie het gesprek aan te kunnen blijven gaan over logistiek. Kleine voertuigen die goederen distribueren kan al, waarom niet hier? Daar zit een IT- en communicatie-uitdaging achter, maar het kán."*
- *"De verwachting van WPD was samenwerken met onder andere de gemeenten. Het antwoord van de burgemeester van Ameland is: WPD is een commercieel bedrijf, dus we kunnen niet samenwerken. De handreiking is gedaan door WPD. Nu hoor ik hier dat ze wel samenwerking willen. Dat zou mooi zijn."*
- *"Ik hoor de hele tijd: milieu dit en milieu dat. Ik ben heel benieuwd wie dat baggerplan bedacht heeft. Want het is een giga milieudelict wat hier plaatsvindt, dat hele baggeren. Je baggert, het wordt elders neergedonderd en stroomt weer terug. Ik zie het als een milieudelict. Wie kunnen we daarvoor aanpakken?"*
  Marijke: *"Dat is een avond op zich. Daar gaan we vanavond niet genoeg tijd voor hebben. Ik snap de zorg, die is een paar keer eerder ook voorbij gekomen. Dus die is goed genoteerd."*
- *"We hebben het over het vervoersmiddel, maar als de weg er niet is... Daar begint het toch mee. We moeten weten wat voor weg we krijgen in de toekomst."*

Vraag: welk logistiek idee wilt u graag delen richting 2030?

Het einde van de avond komt in zicht en dus is er voor de aanwezigen tijd ingericht om ideeën te delen door antwoord te geven op de bovenstaande vraag.

Reacties

- *"Als je mensen wilt uitnodigen om de auto niet mee te nemen, dan moet je de auto goedkoop kunnen parkeren op een parkeerplek waar je de bagage kunt inleveren, die vervolgens bij de accommodatie wordt afgeleverd. En ik zag bij een andere veerdienst dat auto's in twee rijen werden opgesteld en die reden zo aan boord. Het laden en lossen ging hierdoor sneller. Eén rij kun je voor eilanders vrijhouden. Toeristen kunnen hiervoor een op de wip-ticket kopen: blijkt er op de ene boot geen plek, dan kun je op de volgende boot mee."*

- *"Ik rijd regelmatig met mijn twee kinderen en mijn vrouw naar het Ameland, maar ik ga liever naar Schiermonnikoog of Vlieland omdat je daar geen auto's hoort. Ik wil de auto wel laten staan als hier een bakfiets staat bij aankomst. Dit heeft niet 100% te maken met logistiek, maar is wel een idee om over na te denken."*

- *"Wat het belangrijkst is, is dat die toerist in de weekenden moet blijven komen, anders is dat echt de doodsteek. Die toerist gaat echt alleen komen als hij zeker weet dat hij vrijdagavond naar Ameland kan en zondag in de namiddag terug. De boot krijgt steeds meer diepgang door vrachtvervoer en auto's en elektrische auto's, en dan moet de boot ook nog elektrisch worden waardoor hij zwaarder wordt. Maar die passagiers moeten wel kunnen blijven komen. Als je een soort rib boot hebt, waar maximaal 50 passagiers op kunnen, dan heb je een boot die bijna geen diepgang heeft en minder brandstof verbruikt en die boot kan constant heen en weer varen. Dat kun je heel flexibel inzetten: bijvoorbeeld dat je hem in het paasweekend af en aan laat varen en in de winter misschien wat minder. Maar laten we zorgen dat het toerisme blijft."*

- *"Als je naar de luchtvaart kijkt: als we naar Spanje gaan in januari heb je een retour voor 30,- euro, in augustus heb je hetzelfde ticket voor 300,- euro. Ik denk dat je daarmee de piekuren eruit haalt. Gewoon vraag en antwoord, zoals de hele wereld werkt. Nog een vergelijking: als ik om 6.00 uur naar Spanje vlieg, is dat veel goedkoper dan om 16.00 uur. Dus zo kun je ook spreiding creëren."*

- *"Waarom heeft heel Nederland niet één ov-pas tegen een bepaald tarief? Niet te duur, net zo makkelijk."*

- *"Auto's worden het probleem, dus maak autonome boten die op afroep varen, voor 50, 200 en 400 personen, en doe het transport van goederen helemaal apart."*

- *"Het percentage bouw dat overgaat met de veerboot: dat dat zo groot is, had ik niet verwacht. Dus dat kan je denk ik wel apart doen. Zo zijn er meer dingen. Zoals de loonbedrijven die allerhande dingen hierheen halen. Als je dat apart doet, scheelt dat denk ik heel veel volume."*

- *"Vraag aan WPD: is er ook een formule van hoeveel poppetjes er aan boord moeten om het varen rendabel te krijgen? Een watertaxi van 50 personen, vaart dat wel rendabel?"*
  Rogier antwoordt: *"Ja en nee. Natuurlijk reken je uit wat rendabel is. Aan de andere kant is het verdienmodel van veel dingen afhankelijk. Bijvoorbeeld wat is de keuze voor een bepaalde energiebron? Diesel, waterstof of elektrisch? Dus de stap die we eerst zetten is: alle wensen goed inventariseren. Die wensen zijn universeel, ongeacht de vaargeul. Hoe breed, diep, groot en snel een boot vaart, daar zijn we nog niet mee bezig. We kijken eerst hoe we mensen van A naar B krijgen op een manier die past bij onze wensen."*
  "Er zal toch wel verdiend moeten worden? Als je een boot bouwt die aan de wensen voldoet maar er staan geen mensen op…?"
  Ger: *"We maken een balans op waar innovatie, bedrijfseconomie, betrouwbaarheid en alle overige aspecten die aan de orde zijn in mee worden genomen. Het gaat over continuïteit en die is alleen gegarandeerd als er een plus onder de streep staat. Dat de sneldienst na vijf jaar nog vaart, betekent dat er een plus onder de streep staat."*
- *"Hoe mooi zou het zijn als WPD de elektrische deelauto's faciliteert?"*

Routekaart vervoersconcept

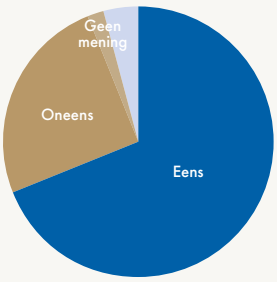
Marijke richt zich na deze inbreng tot Rogier: *"Zijn er dingen aangestipt waarop je wilt reageren?"*
Rogier: *"Ik heb geleerd dat hoe minder je van een onderwerp weet, hoe zwart-witter je erover denkt. Het mooie is, deze week hebben we elke dag mensen aan tafel die heel veel van het onderwerp weten. Daardoor zijn we in staat om kleine en belangrijke details te noteren. Dit is juist het goede moment om met elkaar dit soort dingen te inventariseren."*

Rogier sluit af door nog even in te gaan op het proces richting het vervoersconcept. *"In de eerste plaats nog even over de rol van gemeente Ameland. De gemeente Ameland zit als adviesorganisatie in de concessie. Over alle punten die we aandragen, geven zij advies. Tegen de tijd dat wij in 2024 een klap willen geven op welke richting we op willen, dan wil de gemeente daar naar kijken. De gemeente kiest een zuivere positie, het is belangrijk om dit aan te stippen.*

Dan: wat is het vervolg? Het is onze bedoeling om binnen afzienbare tijd het verslag van deze week in een ingekorte variant en uitvoerige variant te publiceren. Rond de zomer weten we: dit zijn alle wensen en scenario's die we meenemen in de berekeningen. Rond november komen we weer bij u terug om een aantal schetsen voor te leggen van het vervoersconcept en om u te vragen: wat vindt u ervan?
Deze week is voor ons bijna ten einde. Morgen is een belangrijke dag, ook voor u. We hebben dan de Open Deuren Dag. Dankzij ondernemers kunnen we het rijdek van over 10 jaar laten zien.
We hebben ook een primeur: de Amelander Deelauto Centrale heeft vandaag de eerste twee auto's geleverd gekregen. Die zijn morgen ook bij ons te bewonderen. Verder organiseren we in deze tent om 10.15 en 11.15 uur meepraatsessies.
Normaal rond ik af door mensen te bedanken. Dat doe ik nu niet, want Ger van Langen wil nog wat zeggen."

Ger: *"Het is heel duidelijk dat zo'n week een grote wissel trekt op een aantal mensen en Rogier is daar één van. Daar wil ik een applaus voor want hij trekt het als geen ander. Dat gezegd hebbende wil ik u heel erg bedanken voor de input. Ik neem de suggesties mee en u ziet het vanzelf. De sprekers van vandaag wil ik bedanken met Amelander producten.*

Ongekend snel, scherp en inspirerend is onze dagvoorzitter, Marijke. Heel hartelijk dank. Ook hartelijk dank aan het brein achter deze week: Bram. En dank ook aan Richard en zijn team en inspirator Reitse voor het eten. En u heel hartelijk dank voor uw aanwezigheid. En houd ons in de gaten, houd ons scherp en blijf ons aanspreken op wat we doen, want uiteindelijk wordt daarmee het product beter."



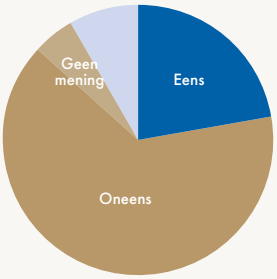
Als WPD volledig 'op getij' moet gaan varen dan is er minder regelmaat. Denk bijvoorbeeld aan de vulploeg in de supermarkt of menskracht en materiaal voor bouw en horeca. Dat is funest voor het MKB op het eiland.

Eens **69%**/Oneens **25%**/Geen mening **2%**/Anders **4%**



Natuurbelangen staan op gespannen voet met ondernemers- en burgerbelangen, waar het de leefbaarheid voor de Waddeneilanden betreft.

Natuurbelangen moeten zwaarder wegen **13%**/Ondernemers- en burgerbelangen moeten zwaarder wegen **45%**/Het is goed zoals het nu is **34%**/Anders **9%**



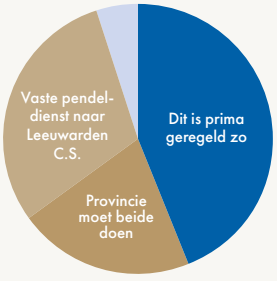
Als er alleen elektrisch aangedreven vrachtwagens op de veerboot mogen, dan lijkt mij dat een goede zaak. Dat dient in een nieuwe concessie te worden verplicht.

Eens **22%**/Oneens **64%**/Geen mening **5%**/Anders **8%**



In hoeverre vindt u dat in de toekomst de auto's van toeristen op de wal moeten blijven staan en dat op het eiland ingezet moet worden op ander vervoer voor toeristen?

Mee eens, Ameland moet zoveel mogelijk autovrij worden **37%**/Oneens, onze toeristen verwachten een bepaald comfort op het eiland, gebruik maken van eigen auto's hoort daarbij **15%**/Een combi, streven naar 50% minder toeristisch autovervoer **39%**/Anders **8%**



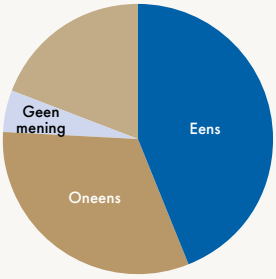
Het openbaar vervoer aan de wal wordt gecoördineerd door de provincie. De veerdienst wordt gecoördineerd door de landelijke overheid.

Dit is prima geregeld zo **44%**/De provincie moet beide doen **21%**/De overheid moet zorgen voor een vaste pendeldienst naar Leeuwarden C.S. die meebeweegt bij de behoefte en vertraging van de veerdienst. Dus autonoom van het openbaar vervoer provinciaal **30%**/Anders **5%**



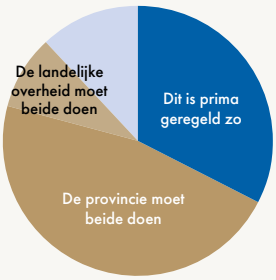
De veerdienst is zo cruciaal voor eilanders en toeristen dat de tarieven voor iedereen betaalbaar moeten blijven. Door de afhankelijkheid van de veerdienst kun je het als een nutsvoorziening beschouwen.

De veerdienst moet kostendekkend zijn **15%**/Het rijk zal structureel meer moeten investeren in de Waddenveren **78%**/Toeristen moeten fors meer gaan betalen voor de veerdienst dan de inwoners **7%**



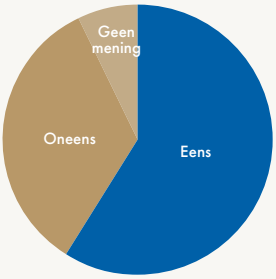
Als we problemen willen oplossen dan maken we het openbaar vervoer op Ameland gratis. Toeristen mogen dan geen auto meenemen en op de veerdam van Holwerd bouwen we een grote(re) parkeergarage.

Eens **44%**/Oneens **32%**/Geen mening **5%**/Anders **19%**



Het openbaar vervoer aan de wal wordt gecoördineerd door de provincie. De veerdienst wordt gecoördineerd door de landelijke overheid.

Dit is prima geregeld zo **33%**/De provincie moet beide doen **47%**/De landelijke overheid moet beide doen **9%**/Anders **12%**



Als WPD volledig 'op tij' moet gaan varen, dan heeft dat invloed op het aantal afvaarten. Dit maakt studeren aan de wal en wonen op een eiland onmogelijk.

Eens **59%**/Oneens **34%**/Geen mening **7%**



Stel WPD heeft 365 dagen per jaar alternatieven beschikbaar voor urgente situaties.

Dan bepaalt WPD vooraf wat urgent is en wat niet **25%**/Dan bepalen we als eilanders onderling wel wat urgent is en wat niet **8%**/Dan bepaalt het ministerie in de concessieverlening wat urgent is en wat niet **23%**/Dan bepaalt de gemeente vooraf wat urgent is en wat niet **45%**



Als om welke reden dan ook een nieuw vervoers-concept duurder uitvalt dan vandaag...

Dan moeten alle tarieven evenveel stijgen **38%**/Dan moeten de bezoekers tarieven stijgen, eilanders betalen al genoeg **55%**/Dan moeten eilander tarieven stijgen, bezoekers betalen al genoeg **0%**/Anders **7%**