

Waarom deze oplegnotitie

Onder regie van de werkgroep routekaart “Transitie bereikbare Waddeneilanden” zijn in 2024 twee studies uitgevoerd, te weten:

1. Houdbare vaargeulen (Arcadis)
2. Kleinere schepen (RHDHV)

De resultaten laten zien dat voor de volgende concessietermijn van de Friese waddenveren het vaarwegonderhoud aan de vaarweg van Holwert naar Ameland een hoog risicoprofiel heeft en de vaarweg Lauwersoog – Schiermonnikoog een gemiddeld risico. Het tweede onderzoek laat zien dat het mogelijk is om met kleinere schepen en aan de toekomstige vervoersbehoefte van Ameland te voldoen, mits er een reductie van de auto-overzettingen plaats vindt, zoals gesteld in vervoersvisie van de gemeente Ameland.

De onderzoeksresultaten zijn input voor de concessieverlening voor de periode vanaf 2029, de MIRT Verkenning Bereikbaarheid Ameland en het opstellen van de routekaart bereikbaarheid.

Deze oplegnotitie licht de resultaten kort toe en geeft aan hoe de werkgroep hier tegen aan kijkt en mee omgaat.

De werkgroep Transitie Bereikbaarheid Waddeneilanden is ingesteld om uitvoering te geven aan één van de vier genoemde transities van het Uitvoeringsprogramma Waddengebied. In de werkgroep werken rijk en regio samen aan een goede en toekomstbestendige bereikbaarheid van havens en eilanden op de lange termijn. De werkgroep werkt langs de volgende werksporen:

- 1) *Veranderopgave in de mobiliteit van en naar de eilanden*
- 2) *Veranderopgave richting emissieloze, impactarme en adaptieve veren en baggerschepen*
- 3) *Bijdrage bereikbaarheid aan natuurbeleid: ambitieus én haalbaar*

Deelnemende partijen in de werkgroep van de transitie zijn: het Ministerie van IenW (DGMO, Rijkswaterstaat), Samenwerkingsverband De Waddeneilanden, de provincie Fryslân, het Omgevingsberaad Waddengebied, de Waddenkustgemeenten, samenwerkende Waddenzeehavens, gemeente Ameland, het Ministerie van LNV en de Coalitie Wadden Natuurlijk. De provincies Noord-Holland en Groningen laten zich vertegenwoordigen door de provincie Fryslân.

De werkgroep heeft zich gecommitteerd aan de doelen vanuit de Agenda voor het Waddengebied: De hoofddoelen voor de Waddenzee zijn een duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied en het behoud van het unieke open landschap. Het hoofddoel voor het gehele Waddengebied is dat het in 2050 veilig, vitaal en veerkrachtig is. Door de toenemende baggervolumes in de Waddenzee wordt er gezocht naar manieren om de eilanden toekomstbestendig bereikbaar te houden en de impact van het baggeren op het ecologisch systeem te verminderen.

Toelichting onderzoeken

In het najaar van 2024 zijn de onderzoeken 'Houdbare vaargeulen' en 'Kleinere schepen' uitgevoerd door Arcadis resp. Royal HaskoningDHV. Dit vanuit de constatering dat de vaargeulen, vooral in de oostelijke Waddenzee blijven verzanden in de Waddenzee en tegelijkertijd de ambitie is om de impact van het baggeren te verminderen. Daaruit ontstond de vraag in hoeverre de vaargeulen naar de eilanden ook op termijn houdbaar zijn.

Het onderzoek 'Houdbare vaargeulen' richt zich op de ontwikkeling van de vaargeulen naar de Waddeneilanden gedurende de volgende concessieperiode van 2029 tot 2044. Dit onderzoek is toegespitst op houdbaarheid op morfologisch, juridisch en technisch vlak.

Het onderzoek 'Kleinere schepen' verkent de (on)mogelijkheden om met kleinere veerschepen naar Ameland te varen in de toekomst. Omdat voor Ameland de baggerinspanning het grootste is, is daarbij gekozen om het onderzoek op de vaargeul Holwert-Ameland te richten. Het idee is daarbij dat kleinere schepen minder grote vaargeulen vergen en dus leiden tot minder baggerwerk. Daarbij zijn twee scenario's bekeken: de toekomstige vervoersbehoefte op basis van autonome groei van het aantal overnachtingen op het eiland en de vervoersbehoefte met een reductie van 35% auto-overzettingen in 2030. Deze reductie is een ambitie uit de Vervoersvisie Ameland. Dit onderzoek is vervoer-technisch ingestoken: wat zijn de gevolgen voor de vervoerscapaciteit als je met kleinere schepen gaat varen en kan dit betekenen voor de benodigde vaargeul afmetingen? Er is geen rekening gehouden met o.a. kosten, gebruikersgemak en aansluitingen op OV.

Conclusies werkgroep naar aanleiding van de onderzoeken

De vaargeul Ameland heeft een hoog risicoprofiel in de volgende concessieperiode en de vaargeul Schiermonnikoog een gemiddeld risicoprofiel. Dit betekent dat er kans is dat meer moet worden gebaggerd dan de huidig toegestane maximale hoeveelheid en daarmee de juridische consequenties onzeker zijn. De andere veerbootroutes in de Waddenzee kennen een laag risicoprofiel (Vlieland en Terschelling) tot geen risico (Texel). Voor het toekomstig beheer en beleid is het van belang dit lange termijn risicoprofiel goed in beeld te hebben.

De resultaten laten potentie zien in het gebruik maken van kleinere schepen in het vervoersconcept naar Ameland. Het varen met kleinere schepen lijkt een effectieve manier om meer ruimte te creëren tussen het vervoersconcept en de bijbehorende baggerinspanning, afgezien van andere vragen als kosten en gebruikersgemak. Het inzetten van kleinere schepen is alleen haalbaar als er een reductie van de auto-overzettingen wordt gerealiseerd. Zonder reductie van de auto-overzettingen is de toekomstige vervoersvraag te groot voor kleinere schepen. Het is te vroeg om te zeggen of varen met kleinere schepen echt wenselijk is. Daarvoor dient in ieder geval verder uitgezocht te worden:

- De bedrijfseconomische haalbaarheid. Het verdienmodel van een vervoersconcept met minder auto's en een extra schip dient bekeken te worden. Minder auto's leveren minder inkomsten op en een extra schip zorgt voor meer uitgaven. Het is vanuit de gemeente Ameland onwenselijk dat de reiziger significant meer moet betalen voor de overtocht.
- De uitvoerbaarheid van de baggerwerkzaamheden. Vanuit het perspectief van de beheerder van de vaargeul is daarbij een onderhoudsmarge van 50cm in plaats van 20cm aan te bevelen. De actualisatie van Beheerplan N2000 is een belangrijk traject hiervoor.
- De effecten op de nautische veiligheid.
- De aansluiting op openbaar vervoer en het gebruikersgemak voor bewoners en bezoekers en het personeel op de veerboten.
- De wisselwerking met het mogelijk elektrificeren van de waddenveren.

De werkgroep vindt het van belang om de (on)mogelijkheden en de randvoorwaarden verder te onderzoeken in het kader van de MIRT Verkenning Ameland.

Hoe verder?

Op korte termijn worden de resultaten besproken tussen o.a. IenW en de gemeente Ameland in de gesprekken over de nieuwe veerconcessie en de MIRT Verkenning Holwert-Ameland. De Provincie Fryslân en gemeente Noardeast Fryslân zijn belangrijk, vanwege hun rol in de aanbesteding van het OV in de regio en het organiseren van voor- en natransport van en naar het eiland. Het Rijk speelt als concessieverlener en beheerder van de vaarweg een centrale rol voor de overtocht. De gemeente Ameland is verantwoordelijk voor de uitvoering van de doelstellingen uit de Vervoervisie.

Twee trajecten zijn daarbij nu van belang:

Nieuwe concessies Friese Waddenveren

Vanwege verschillende onzekerheden en ontwikkelingen is op dit moment nog niet bekend hoe de vaargeul Ameland er gedurende de gehele concessieperiode van 2029 tot 2044 precies uitziet. In het kader van de concessieverlening zal IenW afspraken met de rederij moeten vastleggen over hoe samen omgegaan wordt met eventuele veranderingen in de toekomstige situatie voor wat betreft de vaargeul (dimensies, vertrek- en aankomstlocatie aan vaste wal). Het gaat om:

- Veranderingen als gevolg van de MIRT-verkenning en de actualisatie van het Natura 2000 Beheerplan Waddenzee. De huidige denkrichting is dat de rederij (mede n.a.v. de MIRT-verkenning en/of het Beheerplan) er rekening mee moet houden dat er mogelijk als gevolg hiervan op enig moment overgegaan zal worden op het varen met kleinere schepen en het overzetten van minder auto's.
- Eventuele veranderingen als gevolg van een onverwachte wijziging van de maatgeving van de vaargeul, vanwege veranderende morfologische of juridische omstandigheden.

MIRT verkenning bereikbaarheid Ameland

De MIRT verkenning richt zich breed op het gehele mobiliteitssysteem (vaargeul, scheepsprofiel en vervoersconcept). De inzichten uit deze studies zullen benut worden binnen de MIRT verkenning. Uitgangspunt voor de MIRT verkenning is dat gerekend wordt met het staand lokaal beleid. Hierin volgt de verkenning de vervoersvisie van de gemeente Ameland. Ook zullen conform de Startbeslissing in elk geval de volgende vaargeuldimensies onderzocht worden: 80% en 60% in combinatie met kleinere schepen. Naar verwachting zijn de uitkomsten van de MIRT verkenning op z'n vroegst eind 2026 beschikbaar. Op basis van de uitkomsten van de verkenning kan eventueel de vaargeuldimensie aangepast worden.