



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directoraat-generaal Mobiliteit
Postbus 20951
2500 EX DEN HAAG
Nederland

Datum
18 oktober 2023

Datum 18 oktober 2023
Onderwerp Advies Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030

Deze brief bevat het advies van Rijkswaterstaat aan het directoraat generaal Mobiliteit (DGMo) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op het project Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030 (VBA 2030). De brief begint met het advies. Daarna volgt een korte beschrijving van de aanleiding voor het vervolgonderzoek. Vervolgens wordt ingegaan op de twee onderzochte oplossingsrichtingen. Verder volgen de belangrijkste conclusies van het vervolgonderzoek. In de daaropvolgende paragraaf wordt dit advies uitgewerkt en worden de no-regret maatregelen beschreven. De brief sluit af met de visie van de regionale partijen.

Advies

Op basis van het vervolgonderzoek adviseert Rijkswaterstaat aan het ministerie van IenW het volgende mee te nemen in de advisering aan de minister:

- op korte termijn een startbeslissing te nemen voor een verkenning binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) om te komen tot een voorkeursalternatief;
- de hiervoor benodigde financiële middelen beschikbaar te stellen;
- zowel oplossingsrichting 1 als oplossingsrichting 2 onderdeel te laten uitmaken van de verkenning.

Aanleiding

In de afgelopen decennia is de vaargeul tussen Ameland en Holwert langer, smaller en ondieper geworden. Het gevolg is dat er steeds meer gebaggerd moet worden om de vaargeul op de afgesproken breedte en diepte te houden. De verwachting is dat deze ontwikkelingen de komende jaren doorzetten.

De toegenomen baggerwerkzaamheden leiden tot negatieve effecten op het ecosysteem van de Waddenzee en tot hoge instandhoudingskosten. Ook treedt er op de vaarverbinding vaker vertraging op. Kortom, de bereikbaarheid van Ameland staat onder druk.

Uit eerder onderzoek is gebleken dat het niet mogelijk is om de vaarverbinding structureel en voldoende te verbeteren door slechts de huidige baggerwerkzaamheden te optimaliseren. Een lange termijnoplossing, die verder kijkt dan alleen het optimaliseren van baggerwerkzaamheden, voor de

bereikbaarheid van Ameland is daarom nodig om een duurzame en betrouwbare vaarverbinding te garanderen. Het onderzoek richt zich op de periode van 2030 tot 2100. Daarnaast zijn no-regret maatregelen geïnventariseerd voor het op korte termijn verbeteren van de vaarverbinding.

Datum

18 oktober 2023

Twee oplossingsrichtingen

In het vervolgonderzoek zijn zes alternatieven ontwikkeld binnen twee oplossingsrichtingen:

1. optimalisatie van de bestaande verbinding tussen Nes en Holwert;
2. verplaatsen van de veerdam aan de vaste wal.

Oplossingsrichting 1

Binnen oplossingsrichting 1 zijn drie alternatieven ontwikkeld. Twee daarvan zijn met een smallere of een ondiepere vaargeul. In dat geval is er ook sprake van kleinere autoschepen met minder capaciteit dan de huidige autoschepen. In een aantal alternatieven wordt gevaren met een vijfkwartierdienstregeling. Ook wordt er een sneldienst ingezet met meer capaciteit dan de huidige sneldienst. De grotere sneldienst draagt bij aan het kunnen overzetten van het in de toekomst verwachte aantal passagiers.

Onderdeel van de alternatieven in oplossingsrichting 1 is het ophogen van de veerdam Holwert en de veerdam Nes. Door zeespiegelstijging is het ophogen van de veerdammen nodig om aan de beschikbaarheidseis te blijven voldoen.

Daarnaast is een alternatief ontwikkeld met een nieuwe veerdam bij Holwert, 1700 meter ten westen van de huidige veerdam. Hierdoor wordt de vaarafstand verkort en hoeft een relatief ondiep gedeelte van de vaargeul niet meer te worden gebaggerd.

Oplossingsrichting 2

Oplossingsrichting 2 behelst de bouw van een nieuwe veerdam bij het Dantziggat, ten noordoosten van het dorp Ferwert. Het Dantziggat is een van nature diepe en brede geul, waardoor de baggerinspanning kleiner zal zijn. Voor de bouw van een nieuwe veerdam zijn er twee mogelijkheden: een veerdam volledig in grond of een hybride veerdam deels in grond en deels op palen. De alternatieven binnen oplossingsrichting 2 verschillen qua vaargeulbreedte en scheepsconcept.

Conclusie vervolgonderzoek

De conclusie van het vervolgonderzoek is dat het verplaatsen van de veerdam naar Ferwert (oplossingsrichting 2) het meest probleemoplossend is. Het bouwen van een nieuwe veerdam op deze locatie geeft het beste invulling aan de projectdoelstellingen: een betrouwbare en duurzame oplossing voor de bereikbaarheid van Ameland op de lange termijn.

De alternatieven uit oplossingsrichting 2 zijn tevens het meest duurzaam en toekomstbestendig. Naar verwachting neemt het baggervolume in dat geval af met 75 procent en het baggeroppervlak met 65 procent ten opzichte van de referentiesituatie.

De grotere positieve effecten bij verplaatsing naar Ferwert komen hoofdzakelijk doordat er gebruik gemaakt wordt van het Dantziggat. De grotere omvang van deze geul heeft ook een positief effect op de betrouwbaarheid en de bereikbaarheid van het eiland op lange termijn.

Bij een verplaatsing naar Ferwert hoeft de nieuwe geul slechts op een aantal delen gebaggerd te worden. Hierdoor kan de geul eenvoudiger op de afgesproken breedte en diepte worden gehouden en ondervinden de veerboten minder hinder. Daarnaast heeft het minder baggeren een positief effect op de natuur. Tevens worden de investeringskosten voor een nieuwe veerdam bij Ferwert vóór 2100 terugverdiend doordat de onderhoudskosten aan de vaargeul afnemen.

Daar staat tegenover dat de bouw van een nieuwe veerdam significant negatieve effecten heeft op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura-2000 gebied Waddenzee. Een nieuwe veerdam leidt tot verstoring en versnippering van het kweldergebied. De vraag is of deze negatieve effecten voldoende kunnen worden gemitigeerd en gecompenseerd.

Voor het alternatief uit oplossingsrichting 1 met een smallere vaargeul geldt dat het baggervolume afneemt met 25 procent en het baggeroppervlak met 30 procent ten opzichte van de referentiesituatie. Voor het alternatief met een ondiepere vaargeul bedraagt de reductie van het baggervolume 50 procent. Het gebaggerd oppervlak blijft gelijk. Een nieuwe veerdam 1700 meter ten westen van de huidige veerdam bij Holwert reduceert het baggervolume met 20 procent en het baggeroppervlak met 25 procent.

Het vervolgonderzoek toont echter aan dat in deze alternatieven knelpunten ontstaan op het gebied van bereikbaarheid en betrouwbaarheid. Zo leidt een smallere vaargeul tot problemen bij passeren van schepen en een ondiepere vaargeul heeft een negatief effect op de beschikbaarheid van de vaarverbinding.

Waarom nu geen oplossingsrichting of alternatieven laten afvallen?

In het vervolgonderzoek is uitgebreid onderzoek gedaan en zijn alternatieven ontwikkeld voor de vaarverbinding naar Ameland. Het vervolgonderzoek heeft echter geen formele status, waardoor het advies luidt om beide oplossingsrichtingen in een verkenning te onderzoeken. Een belangrijk onderdeel in de verkenning is het doorlopen van de formele juridische procedures met bijbehorende inspraakmogelijkheden, zodat een voorkeursalternatief kan worden vastgesteld.

Daarnaast is voor de alternatieven die uitgaan van een nieuwe veerdam de vraag of deze vergunbaar is. De bouw van een nieuwe veerdam leidt tot negatieve effecten op de natuur van de Waddenzee. Onderzocht moet worden of deze effecten kunnen worden gemitigeerd of gecompenseerd. Daarom is het van belang ook de alternatieven die uitgaan van de huidige veerdam uit te werken.

Nadere aandachtspunten bij een MIRT-verkenning bereikbaarheid Ameland

Ecologisch onderzoek

Het advies is om een ecologisch onderzoek uit te voeren op het detailniveau van een passende beoordeling. Het detailniveau van het ecologisch onderzoek is diepgaander dan gebruikelijk binnen een verkenningsfase. De mogelijkheden voor mitigatie en compensatie moeten per doelsoort en habitat voor ieder alternatief worden vastgesteld.

Financiën

De alternatieven met een nieuwe veerdam bij Ferwert zijn het meest probleemoplossend, maar kennen tevens de hoogste investeringskosten. Dit verdient zich echter terug door lagere kosten voor het baggeronderhoud. Daarom is het advies het budget beschikbaar te stellen voor de uitvoering van een

verkenningfase, planuitwerkingsfase en realisatiefase, inclusief bijbehorend realisatiebudget voor de bouw van een nieuwe veerdam. De toeleidende infrastructuur en parkeervoorzieningen maken eveneens onderdeel uit van het totaalbudget. Een eerste globale indicatie voor het benodigde budget bedraagt 250 miljoen euro, inclusief BTW. Onderhoudskosten maken geen onderdeel uit van dit budget.

Datum

18 oktober 2023

Planning

Voor het realiseren van een nieuwe veerdam dient een MIRT-verkenningfase, MIRT-planuitwerkingsfase, voorbereiding realisatie en de realisatiefase te worden doorlopen. Zonder versnellingsopties neemt het doorlopen van deze fases minimaal tien jaar in beslag. In dat geval is het niet mogelijk is om een nieuwe veerdam voor de start van de volgende concessie in 2030 te realiseren.

De alternatieven waarin de huidige veerdammen in gebruik blijven, kunnen sneller worden gerealiseerd. Niettemin zal ook het traject voor het ophogen van de bestaande veerdammen meerdere jaren in beslag nemen.

Voor het versnellen van het proces zijn er verschillende mogelijkheden. Omdat er vanuit het vervolgonderzoek al een brede inhoudelijke basis ligt, is het een optie om de verkenning en de planuitwerking in één opdracht te combineren. Deze mogelijkheid kan bij het verstrekken van de opdracht worden beschouwd.

MIRT, VenR of BenO

De bereikbaarheid van Ameland is een complex vraagstuk met een integraal karakter. Voor het oplossen van het probleem zijn functionele wijzigingen van de infrastructuur noodzakelijk. Dit geldt voor oplossingsrichting 1 en voor oplossingsrichting 2. Daarmee past het vraagstuk niet binnen de kaders van beheer en onderhoud of vervanging en renovatie. Een MIRT traject past wel bij het vraagstuk en wordt daarom geadviseerd.

Onderzoek MARIN

Tijdens de uitvoering van het vervolgonderzoek zijn door het Maritime Research Institute Netherlands (MARIN) twee onderzoeken uitgevoerd naar de vaarverbinding tussen Ameland en Holwert. Deze onderzoeken richtten zich op de vaargeulbreedte en de mogelijkheden voor de veerboten om elkaar te passeren bij verschillende waterstanden. Bij het herijken van de uitgangspunten voor de verkenning moeten deze onderzoeken worden betrokken.

Relatie met routekaart bereikbaarheid Wadden.

In de Agenda 2050 en het bijbehorende Uitvoeringsprogramma is bereikbaarheid van de Waddeneilanden als een van de vier complexe transitie (naast Klimaat, Kust en Visserij) benoemd. Onder leiding van DGMO en samen met een werkgroep van stakeholders worden opties op een Routekaart in beeld gebracht om de duurzame bereikbaarheid van de Waddeneilanden ook in de toekomst te kunnen blijven garanderen. Bij deze opties hoort ook het verminderen van het autovervoer naar de eilanden, scheiden van personen- en vrachtvervoer, varen op getij.

De routekaart Bereikbaarheid zal voorliggen in het Bestuurlijk Overleg Wadden eind 2023. De uitkomsten van dit traject zullen betrokken worden in de MIRT-verkenning bereikbaarheid Ameland.

Governance en participatie

Tijdens het vervolgonderzoek is een intensieve samenwerking met regionale partner opgezet en succesvol doorlopen. Het advies is een vergelijkbaar governance traject te doorlopen in de verkenning.

Daarnaast is het advies om in een vervolgtraject intensief in te zetten op omgevingsmanagement en participatie vanuit de omgeving te faciliteren. De bereikbaarheid van Ameland en het onderzoek naar een nieuwe veerdam, kennen een sociaal, economisch en landschappelijk component. Het advies is om deze effecten mee te nemen in een vervolgtraject.

Datum

18 oktober 2023

No-regret maatregelen

Binnen het vervolgonderzoek zijn no-regret maatregelen onderzocht. Deze maatregelen dragen bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van Ameland en zijn niet afhankelijk van de keuze voor een oplossingsrichting of een alternatief.

Het advies is om drie no-regret maatregelen uit te voeren, dan wel verder te onderzoeken:

1. Het varen van een vijfkwartierdienstregeling

Het vervolgonderzoek en andere in het verleden uitgevoerde onderzoeken hebben aangetoond dat het varen van een vijfkwartierdienstregeling een positief effect heeft op de betrouwbaarheid van de vaarverbinding. Deze maatregel maakt onderdeel van de gesprekken in het kader van de lopende en nieuwe concessie.

2. Onderzoeken van het aanpassen van het kwelderbeheer

Het advies uit het vervolgonderzoek is om het kwelderbeheer dusdanig aan te passen, dat er niet verder uitbouw richting de Waddenzee plaatsvindt. Dit heeft een positief effect op het baggerbezwaar en komt de bereikbaarheid van Ameland ten goede. Tegelijk moet opgemerkt worden dat dit niet in overeenstemming is met de juridische en ecologische doelen. Daarom zal deze maatregel nader onderzocht moeten worden.

3. Duurzame energievoorziening voor de schepen

Uit het vervolgonderzoek blijkt dat een duurzame energievoorziening voor de veerdienst en de baggerschepen een grote bijdrage levert aan een duurzame vaarverbinding. De aanbeveling is om de energievoorziening van de veerdienst en de baggerschepen te verduurzamen. Via respectievelijk de concessie voor de Waddenveren en het contract voor het vaargeulonderhoud kan dit worden geïnitieerd.

Visie regionale partijen

Het advies voor het starten van een MIRT-verkenning is besproken tijdens een bestuurlijk overleg op 26 september 2023. In dit bestuurlijk overleg hebben de gemeente Ameland, de gemeente Noardeast-Fryslân, de provincie Fryslân, het Wetterskip Fryslân en Rijkswaterstaat zitting. De regionale overheden onderschrijven het advies van Rijkswaterstaat. De regionale overheden communiceren dit standpunt en hun adviezen via een aparte brief aan de minister van IenW.

De Waddenvereniging verstuurt mede namens It Fryske Gea, Vogelbescherming Nederland en De Vereniging Natuurmonumenten, eveneens een aparte brief naar de minister van IenW. Deze partijen zien het bouwen van een nieuwe veerdam als ongewenst en onhaalbaar.