

PROGRAMMA NAAR EEN  
RIJKE WADDENZEE

# AMELAND NATUURLIJK BEREIKBAAR

VOORVERKENNING

[IR. L.Y. GELDERBLOM]

PROGRAMMA NAAR EEN  
RIJKE WADDENZEE



## Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1 Achtergrond	
1.2 Doel en resultaat	
1.3 Vervolgstappen	
<b>2. Aanpak en werkwijze</b>	<b>4</b>
2.1 Algemene strategie	
2.2 Uitgevoerde activiteiten	
2.3 Verwerking resultaten	
<b>3. Algemeen beeld resultaten</b>	<b>6</b>
3.1 Ameland en de veerverbinding	
3.2 Positieve punten	
3.3 Lastige punten	
<b>4. Huidige situatie vervoeren</b>	<b>8</b>
4.1 Feiten	
4.2 Verschillende inzichten	
<b>5. Huidige situatie varen</b>	<b>12</b>
5.1 Feiten	
5.2 Verschillende inzichten	
<b>6. Huidige situatie baggeren</b>	<b>16</b>
6.1 Feiten	
6.2 Verschillende inzichten	
<b>7. Naar een duurzame toekomst</b>	<b>19</b>
7.1 Ideeën en wensen	
7.2 Randvoorwaarden en zorgen	
7.3 Individuele ideaalbeelden	
7.4 Gezamenlijk ideaalbeeld	
7.5 Gezamenlijk perspectief korte termijn	
7.6 Relevante plannen en initiatieven	
<b>8. Conclusies en advies</b>	<b>25</b>
9.1 Analyse en conclusies	
9.2 Advies	
<b>Bronvermelding</b>	<b>28</b>

## Bijlagen

**Bijlage 1** Geïnterviewden

**Bijlage 2** Personen benaderd voor aanvullende informatie

**Bijlage 3** Programma en deelnemers bijeenkomst 2 februari 2011

**Bijlage 4** Verschillende inzichten

**Bijlage 5** Wensen en ideeën

**Bijlage 6** Randvoorwaarden en zorgen

**Bijlage 7** Relevante plannen en initiatieven

## 1. Inleiding

### 1.1 Achtergrond

Om de vaarroute naar Ameland bevaarbaar te houden voor de huidige veerboten moet in toenemende mate worden gebaggerd, met name in het zuidelijke deel van de vaargeul. De toenemende effecten van het baggeren belasten de natuurwaarden van de Waddenzee. Vanuit dit gegeven wil het Programma Naar een rijke Waddenzee (PRW) een pilot 'Ameland natuurlijk bereikbaar' uitvoeren. Voor de invulling van de pilot denkt het PRW vooral aan 'anders varen' en 'anders baggeren'. Echter, om tot een nadere invulling van de pilot te komen is meer zicht nodig op het draagvlak van de verschillende betrokken partijen voor een pilot en moet duidelijker worden welke pilot-invullingen kansrijk zijn. Het PRW heeft daarom een voorverkenning laten uitvoeren naar de haalbaarheid en mogelijke invulling van een dergelijke pilot.

### 1.2 Doel en resultaat

Uitgangspunt in de voorverkenning is dat de bereikbaarheid van Ameland niet ter discussie staat.

Daarmee ligt aan de voorverkenning de vraag ten grondslag:

“Hoe houden we Ameland bereikbaar zodanig dat het ecosysteem van de Waddenzee minder wordt belast?”

In antwoord op deze vraag is als doelstelling van de voorverkenning geformuleerd:

“Het verkennen van de mogelijkheden om op de veerverbinding Holwerd-Ameland duurzame mobiliteit tot stand te brengen.”

Deze rapportage, die het resultaat is van de voorverkenning, geeft een overzicht van de huidige situatie en brengt in beeld hoe het draagvlak ligt bij de verschillende betrokken partijen. Ook brengt het in beeld welke ideeën, wensen en kansen er liggen voor de invulling van een eventuele pilot. Het rapport sluit af met conclusies en een advies. Op basis van het geheel kan het PRW:

- een go/no go besluit nemen over het ontwikkelen van een pilot
- in het geval van een go-besluit, makkelijker keuzes maken over de invulling van een pilot.

### 1.3 Vervolgstappen

Wanneer de PRW een go-besluit neemt, zal een concreet Plan van Aanpak voor de uitvoering van een pilot worden uitgewerkt. De uit te werken pilot kan één of meerdere initiatieven bevatten. Dit Plan van Aanpak is de basis voor een tweede go/no go besluit. Als de lichten daarbij wederom op groen komen te staan kan de pilot 'Ameland natuurlijk bereikbaar' in uitvoering genomen worden .

## 2. Aanpak en werkwijze

### 2.1 Algemene strategie

In deze voorverkenning is ervoor gekozen om het verzamelen van kennis en informatie vooral via persoonlijke interviews en contacten te doen. Aan het begin van het traject is een kleine groep personen geselecteerd om te benaderen voor een interviewafspraken. Bij elk contact dat plaatsvond is gevraagd om suggesties voor andere te benaderen personen en organisaties. Ook is gevraagd, soms gericht, soms open, naar relevante informatiebronnen. Deze strategie leidde in korte tijd tot een uitgebreide verzameling van personen en bronnen met een grote gezamenlijke hoeveelheid kennis, visies en informatie over de (toekomst van de) veerverbinding.

Bij de interviews zijn personen gevraagd om inbreng op persoonlijke titel. Daarbij is toegezegd vertrouwelijk om te gaan met de interviewverslagen en gepast om te gaan met ieders uitspraken. De geïnterviewden konden hierdoor vrij hun verhaal doen waardoor er bij de onderzoeker een goed beeld is ontstaan van knelpunten en verhoudingen. Dit leidde tot doorzoeken naar bepaalde informatie en gerichte vragen voor andere partijen waardoor het totaal aan informatie en beelden vollediger is geworden.

Door eerst partijen persoonlijk te interviewen en daarna een bijeenkomst voor alle geïnterviewden te organiseren, is stapsgewijs toegewerkt naar een reëel totaalbeeld van de meningen over de huidige situatie en van het draagvlak voor toekomstige ontwikkelingen. In het geval het PRW op basis van deze voorverkenning een go-besluit zal nemen, is via deze aanpak ook al een begin gelegd voor verdere samenwerking tussen verschillende combinaties van partijen.

### 2.2 Uitgevoerde activiteiten

De uitvoering van de voorverkenning liep van november 2010 t/m februari 2011. In die periode zijn de volgende activiteiten uitgevoerd:

#### 1. Selectie te interviewen personen

In overleg met de vertegenwoordigers van het PRW is een aantal personen geselecteerd voor een persoonlijk interview, allemaal werkzaam of behorend bij een bij de veerverbinding betrokken organisatie of groep. Ook zijn personen van minder direct betrokken organisaties geselecteerd voor benadering, telefonisch of per mail. In de loop van de voorverkenning zijn beide selecties verder aangevuld.

#### 2. Afnemen persoonlijke interviews

13 interviews zijn afgenomen met in totaal 22 personen behorend bij verschillende betrokken groepen of organisaties. Zie Bijlage 1 voor een overzicht. De gesprekken duurden gemiddeld 1,5 uur. In twee gevallen vond het interview via telefoon en mail plaats. De geïnterviewden werden onder andere gevraagd naar informatie en hun mening over de huidige situatie en naar hun ideeën, wensen, randvoorwaarden en zorgen voor de toekomst. Van elk interview is een verslag gemaakt dat ter goedkeuring is voorgelegd aan de geïnterviewden. De verslagen zijn als vertrouwelijke informatiebron behandeld en niet verspreid naar anderen dan de vertegenwoordigers van het PRW.

#### 3. Inwinnen nadere informatie

Bij in totaal 18 personen (Bijlage 2) is over deelaspecten nadere informatie ingewonnen. Meestal gebeurde de informatie-uitwisseling via telefonisch contact, in een aantal gevallen via de mail.

#### 4. Inventarisatie inhoudelijke informatie

In de loop van de voorverkenning zijn in totaal ruim 30 schriftelijke en digitale informatiebronnen geraadpleegd. Deels gebeurde dit in de beginfase en tijdens de interviews maar ook in de rapportage fase zijn nog meerder bronnen geraadpleegd om gaten in de informatie aan te vullen.

#### 5. Bijeenkomst betrokken partijen

Op 2 februari 2011 vond een bijeenkomst plaats van de geïnterviewde personen. Niet iedereen kon aanwezig zijn. Het programma en een deelnemersoverzicht zijn opgenomen in Bijlage 3.

Doel van de bijeenkomst was het verkennen van het gezamenlijk draagvlak voor duurzame ontwikkelingen en het identificeren van kansrijke initiatieven. Voorafgaand aan de bijeenkomst ontvingen de deelnemers een eerste beschrijving van de huidige situatie, ter vergadering lag een eerste overzicht van de ingebrachte ideeën en wensen ter tafel. De deelnemers werden opgeroepen om zoveel mogelijk vanuit hun persoonlijke kennis en creativiteit inbreng te leveren en niet zozeer vanuit hun positie of werkgever. Onderling werd afgesproken dat ingebrachte ideeën geen verplichtingen zouden scheppen. In een drietal werkgroepen gingen de deelnemers op zoek naar een gezamenlijk ideaalbeeld van een duurzame verbinding naar Ameland in 2030. Daarna stelden ze in twee groepen een top 4 op van kansrijke initiatieven voor de korte termijn.

#### 6. Rapportage

Alle verzamelde gegevens zijn geanalyseerd, met elkaar in verband gebracht en verwerkt tot een samenhangende concept rapportage. De rapportage is afgesloten met conclusies en een advies aan het PRW over vervolgstappen. In deze fase zijn af en toe stukken tekst kortgesloten met deskundigen of betrokkenen om ze te toetsen op correctheid. Het conceptstuk is eind februari besproken met de vertegenwoordigers van het PRW. Daarna is het voorgelegd aan de geïnterviewde partijen voor commentaar.

### 2.3 Verwerking resultaten

Als logisch gevolg op het vertrouwelijk behandelen van de gespreksverslagen en het gepast omgaan met ieders persoonlijke inbreng, zijn bij de verwerking van de resultaten geen namen gekoppeld aan de meningen en uitspraken. Daar waar het van belang is, wordt door de onderzoeker aangegeven hoe smal of hoe breed een bepaalde inbreng wordt gedeeld door anderen.

Het beeld van de huidige situatie is opgesteld op basis van de door partijen ingebracht informatie. Hierbij is niet gestreefd naar volledigheid. Wel zijn hinderlijke hiaten in de informatie door de onderzoeker aangevuld op basis van diverse bronnen. Ook was het niet de bedoeling, en niet mogelijk binnen de grenzen van het onderzoek, om alle ingebrachte informatie te controleren op juistheid. Partijen hebben hun eigen en elkaars informatie zoals verwerkt in de rapportage, gecontroleerd. In enkele gevallen heeft de onderzoeker andere bronnen geraadpleegd om bepaalde gegevens te toetsen.

## 3. Algemeen beeld interviewresultaten

### 3.1 Ameland en de veerverbinding

#### Afhankelijkheid van veerverbinding

In alle interviews met Amelanders partijen klinkt de sterke afhankelijkheid van de veerverbinding door. Wat partijen ook willen op het eiland, ze lopen er altijd tegen aan. Het eiland lijkt te leven op het ritme van de veerboten. Als de boot te laat is rijdt de bus later, wordt de wedstrijd uitgesteld, moet de planning worden aangepast, begint het overleg te laat, krijgen mensen de krant later, etc. Partijen willen daarom graag meer invloed hebben op de verbinding.

#### De Amelander

Tegelijkertijd geven meerdere partijen aan dat de meeste eilanders zich vrij passief opstellen als het om de veerverbinding gaat. Het verplaatsen naar de overkant met de boot is een gegeven. Mensen ondergaan het, inclusief de veranderingen die eens in de zoveel tijd optreden. Ideeën over verbeteringen gaan gepaard met een hopeloos gevoel. Is het haalbaar? Kan het überhaupt wel? De Amelander is vrij behoudend van aard, zegt men, hij/zij houdt niet van verandering, en duurzaamheid is een onderwerp dat onder veel Amelanders niet echt leeft, aldus een aantal geïnterviewden.

### 3.2 Positieve punten

#### Iedereen wil graag bijdragen aan een duurzamer verbinding

Alle geïnterviewde partijen geven aan positief te staan tegenover duurzame ontwikkeling en zijn bereid om bij te dragen aan een duurzamere bereikbaarheid van Ameland. De betrokken overheden hebben allemaal duurzaamheidsambities en –plannen en ook de betrokken ondernemingen hebben duurzaamheid en innovatie hoog in het vaandel staan. Alles bij elkaar dragen de partijen veel bestaande plannen en initiatieven aan waarop wellicht kan worden aangehaakt (Hoofdstuk 7 en Bijlage 7).

#### Iedereen ziet mogelijkheden voor verduurzamen

Tijdens de interviews maken alle partijen als vanzelf de stap van het baggerprobleem naar ketenoplossingen. Iedereen ziet de samenhang tussen duurzaam vervoeren-duurzaam varen-duurzaam baggeren. Veel partijen wijzen op de noodzaak van een integrale aanpak en iedereen heeft er veel ideeën over (Hoofdstuk 7 en Bijlage 5). Veel partijen zien win-win situaties.

#### Iedereen vindt samenwerking van lokale partijen belangrijk

Alle partijen geloven in de kracht van samenwerking als het gaat om het verduurzamen van de veerverbinding. Daarbij valt op dat partijen graag met elkaar in gesprek willen blijven over dit onderwerp, ook al zijn er de nodige ergernissen en voorvallen geweest in het verleden. Een opvallend punt tijdens de interviews was dat de verschillende partijen elkaar goed aanvullen in kennis. Iedereen had een ander verhaal te vertellen met eigen inbreng. Geen van de geïnterviewden had een totaaloverzicht van de huidige situatie maar gezamenlijk is het overzicht heel breed (Hoofdstukken 4, 5 en 6).

### 3.3 Lastige punten

#### Complexe materie

Ook lastige punten kwamen naar voren tijdens de interviews. Het vraagstuk van een duurzamere veerverbinding is complex qua inhoud, qua betrokken organisaties en qua proces. Iedereen ziet potentiële knelpunten en veel partijen maken zich zorgen over de kans op succes van gezamenlijke initiatieven (Hoofdstuk 7 en Bijlage 6). De hiaten in de kennis over de huidige situatie resulteren in een aantal gevallen in onjuiste beelden van de werkelijkheid.

#### Verskil van waardering van huidige situatie

Ook als de kennis van de huidige situatie compleet is, wil dat nog niet zeggen dat de geïnterviewden het met elkaar eens zijn: soms is de waardering van eenzelfde gegeven heel verschillend. Verschillen van mening over de invloeden en effecten van bepaalde feiten zijn er ook (Hoofdstukken 4,5 en 6, Bijlage 4)

#### Relaties en emoties

De beperkingen en vertragingen roepen bij veel Amelanders grote ergernis op, zeker in combinatie met de (vermeende) oorzaken daarvan. De meeste partijen koppelen hier vooral kritiek aan op Wagenborg. Het woord ‘monopolist’ is door velen genoemd. Tijdens de interviews is het beeld geschetst dat ongeveer driekwart van de Amelanders ontevreden is over de huidige invulling van de veerdienst. Sommigen hebben in het verleden geprobeerd het gesprek aan te gaan met Wagenborg, klachten of een handtekeningactie in te dienen maar de reactie daarop vond men teleurstellend. Wagenborg denkt niet mee met de bewoners en de ondernemers, betreft ze nergens bij en luistert niet naar signalen en verzoeken, aldus enkele geïnterviewden. Daarbij wordt aangegeven dat het gaat om het bedrijf en niet om de persoon.

Een ander punt dat opviel tijdens de interviews is dat sommige partijen een incompleet of onjuist beeld van elkaar hebben, ook al hebben ze veel met elkaar te maken. Zo zijn er tussen de partijen die vooral met het baggeren en de vaargeul te maken hebben ook de nodige ergernissen en misverstanden.

## 4. Huidige situatie vervoeren

### 4.1 Feiten

#### Vervoersstromen

De veerdienst tussen Ameland en Holwerd wordt verzorgd door Wagenborg Passagiersdiensten B.V. Wagenborg maakt daarvoor gebruik van twee vrijwel identieke schepen: de Sier en de Oerd. Met deze twee schepen bedient de rederij alle verschillende vervoersstromen: personenvervoer, autovervoer en vrachtvervoer.

Bij het personenvervoer gaat het om eilanders en niet-eilanders. Deze laatste groep kan weer worden verdeeld in toeristen die Ameland bezoeken om reden van vrijetijdsbesteding en zakelijke toeristen.

Het autovervoer betreft zowel auto's van eilanders als auto's van niet-eilanders.

Bij het vrachtvervoer gaat het vooral om het bevoorraden van het eiland (voedingsmiddelen, gebruiksartikelen, bouwmaterialen, etc) en het transport van het eiland af van met name agrarische producten en afval.

Sinds mei 2010 heeft Wagenborg ook een drietal vaartaxi's in bedrijf voor snel personenvervoer naar Ameland en Schiermonnikoog.

#### Vervoerscapaciteit en –bewegingen

De Sier en de Oerd kunnen elk maximaal 72 auto's en 1200 personen vervoeren. De huidige dienstregeling voorziet in 5600 afvaarten per jaar.

De bezetting met personenauto's en vrachtauto's is meestal hoog en op veel tijdstippen 100 %. Het aandeel personenauto's is aanzienlijk groter dan het aandeel vrachtauto's, slechts 9-11% van de omzet is afkomstig van vrachtvervoer. Van het aantal personenauto's is ruim 10 % van eilanders. Per jaar vervoert Wagenborg 550.000 personen naar het eiland Ameland en evenveel weer terug. Voor Schiermonnikoog zijn dit 350.000 personen. Ongeveer 100.000 van de 1,1 miljoen vervoersbewegingen naar Ameland zijn toe te schrijven aan de eilanders, de rest aan toeristen en zakelijk verkeer. De persoonsbezetting is gemiddeld over het jaar ongeveer 16 %. Van maximale bezetting qua personen capaciteit is vooral sprake in het hoogseizoen. Een maximale bezetting komt vanuit Ameland vaker voor dan andersom. Onderbezetting van de schepen komt met name voor op de dagen en tijdstippen dat mensen liever niet willen reizen en vakantie vieren: buiten de vakanties, midden in de week en aan de randen van de dag.

Het eiland is een populaire bestemming: 20,7 % van alle Friese toeristen gaat naar Ameland. Het aantal overnachtingen is in de afgelopen 10 jaar toegenomen met 14 %. De gemiddelde duur van een eilandbezoek is in die tijd afgenomen van 7 à 8 dagen naar 3 à 4 dagen.

Het vervoer van niet-eilanders groeide over de laatste 15 jaar met gemiddeld 0,3 – 0,6% per jaar. Als gevolg daarvan laten de bootcijfers van Wagenborg voor de afgelopen 10 jaar een stijging zien van een kleine 50.000 persoonsbewegingen van niet-eilanders. Het aantal vervoersbewegingen van de eilanders is in de afgelopen 10 jaar nagenoeg gelijk gebleven.

#### Woon-werkverkeer

De meeste Amelanders, zo'n 90 %, verdienen hun brood op het eiland zelf. Ongeveer 30 à 40 Amelanders hebben een baan op het vaste land en reizen bijna dagelijks voor hun werk op en neer.

Dit betreft in de meeste gevallen mensen die oorspronkelijk niet van Ameland komen. Andersom reizen er dagelijks mensen voor hun werk richting het eiland, bijvoorbeeld mensen die in de bouw werken. Vooral in de zomer zijn er op het eiland arbeidskrachten te kort met als gevolg een groter aantal forenzen naar het eiland toe.

Naast de forenzen is er ook een groep kinderen die dagelijks op en neer reist, omdat zij naar het bijzonder onderwijs gaan op het vaste land. Sinds vorig jaar (2010) worden zij vervoerd met de vaartaxi's.

#### Aansluitend vervoer

Op het eiland wordt vanaf de pier in Nes aansluitend busvervoer verzorgd door Arriva.

Vanaf de pier in Holwerd verzorgt Connexxion, aansluitend op de veerdienst, een directe busverbinding naar Leeuwarden en vice versa.

Voor busreizen tussen de pier en Dokkum moeten reizigers in Holwerd overstappen. Als de boot vertraging heeft, bestaat het risico dat je de aansluitende bus naar Dokkum mist.

Direct vervoer vanaf de pier naar Dokkum is wel mogelijk met de Pierelijn, een belbus die geëxploiteerd wordt door Taxicentrale Waaksma. De Pierelijn sluit aan op de vertrek- en aankomsttijden van de boten. De kosten bedragen € 4,00 voor een enkele reis. Reserveren moet minimaal één uur van te voren. Als de reiziger voor twee personen reserveert, betaalt de tweede persoon slechts € 2,00. Deze tarieven worden mogelijk gemaakt door de gemeente Ameland, Zorggroep Pasana en Taxicentrale Waaksma. Bij bijzondere gelegenheden maakt de Pierelijn extra ritten, bijvoorbeeld op marktdagen.

Mede dankzij de directe busverbinding zijn de Amelanders altijd sterk op Leeuwarden gericht geweest. Tegenwoordig gaat men steeds vaker naar Dokkum. Dit komt mede doordat het ziekenhuis in Leeuwarden niet meer aan de noordkant ligt en met de bus slechter bereikbaar is geworden. Dokkum is daarmee aantrekkelijker geworden, de Pierelijn wordt steeds meer gebruikt. Voor aansluitend vervoer met de auto hebben veel Amelanders een eigen auto in Holwerd staan. Gemeenschappelijke auto's zijn er niet. De gemeente heeft twee bedrijfsauto's op de vaste wal staan voor gebruik door medewerkers.

#### Parkeren

De parkeerterreinen op de pier in Holwerd worden beheerd door Wagenborg. Eilandbezoekers die hun auto laten staan betalen een parkeertarief van € 4,50 per dag, ongeacht de lengte van de parkeerduur. Eilanders die een auto op de vaste wal hebben, kunnen op de pier een vaste parkeerplek huren. Een enkele keer, bij extra hoge waterstanden, komt de pier onder water te staan en dus ook de parkeerplaats. Deze omstandigheid komt 1-4 maal per jaar in het winterseizoen voor. Dan is de bezetting van het parkeerterrein dusdanig dat het parkeerdek en het hoge gedeelte voldoende capaciteit hebben. Wanneer de parkeerplaatsen op de pier vol zijn, worden de auto's binnendijs in de weilanden geparkeerd.

In de huidige praktijk nemen veel toeristen hun auto mee naar het eiland. Dit geldt het sterkst voor Duitse toeristen. Op het eiland wordt de auto vervolgens maar weinig gebruikt, meestal alleen voor het doen van boodschappen.

#### Vrachtvervoer

Sinds begin 2011 zijn de twee transportbedrijven van Ameland nauw gaan samenwerken als 'Ridder & de Vries Transporten'. Dit samenwerkingsbedrijf verzorgt voor een groot deel het vrachtvervoer

van en naar Ameland en Schiermonnikoog. Daarbij gaat het alleen om het transport tussen Holwerd en de eilanden plus het vervoer op de eilanden zelf. Voor het verzorgen van het transport op het vaste land werkt het bedrijf samen met andere transportbedrijven. In Holwerd heeft het bedrijf een overslagterrein met grote opslagruimten, inclusief koelhuis en diepvries. Ook op Ameland is er een dergelijk overslagterrein, vlak bij de pier. Goederen die per veerdienst vervoerd moeten worden, worden eerst opgeslagen op deze overslagterreinen. Wanneer er voldoende goederen zijn, worden vrachtwagens zeer efficiënt volgeladen zodat er zo min mogelijk vrachtwagens heen en weer hoeven te varen. Zo gaan afvalcontainers altijd geladen met iets anders weer terug naar het eiland. Op Ameland wordt de lading geselecteerd naar bestemming en in volgeladen vrachtauto's of transportbusjes via een efficiënte route bezorgd. Soms zijn er opdrachtgevers die perse hun lading met een bepaalde boot vervoerd willen hebben. Het vervoer is dan niet erg efficiënt. Ridder & de Vries brengt in dergelijke gevallen een hogere prijs in rekening.

#### **Duurzame transportbrandstoffen**

Op het eiland is sinds 2010 een vulpunt voor aardgas aanwezig. Het vulpunt is gesitueerd op het terrein van Ridder en de Vries Transporten en is in eigendom van CNG Net. Op het eiland rijden vier bussen op aardgas en het aantal andere voertuigen dat op aardgas rijdt neemt langzaam toe. Zo heeft Ridder en de Vries 2 bedrijfsvoertuigen die op aardgas rijden.

#### **Holwerd en omgeving**

Het dorp Holwerd heeft in de huidige situatie geen rol van betekenis in de verbinding naar Ameland. Het is een plek waar men langs komt en waar verder niets gebeurt in relatie tot de veerverbinding. Het dorp heeft met sterke krimp te maken. Het aantal inwoners is in de afgelopen 5 jaar teruggelopen van 1770 naar 1650. Veel woningen zijn in bezit van een woningcorporatie, herstructurering gaat moeizaam en kost veel geld. De detailhandel is grotendeels verdwenen, de werkloosheid neemt toe. Waar Amelander jongeren op het eiland nagenoeg allemaal werk vinden, is het op het vaste land voor jongeren heel moeilijk om werk te vinden. Veel jongeren in Noord-Friesland trekken dan ook weg uit de regio. In het mooie historische centrum van Holwerd komen steeds meer particuliere en winkelpanden leeg te staan die vervolgens verwaarloosd raken. In de omgeving van Holwerd zijn weinig recreatiemogelijkheden. Ook op de pier, nu sober en functioneel ingericht als opstappunt voor de boot, zijn weinig mogelijkheden voor recreatieve activiteiten.

## **4.2 Verschillende inzichten**

Het belangrijkste discussiepunt bij de vervoersstromen vormen de personenauto's. Om diverse redenen vinden vrijwel alle partijen dat daar iets aan gedaan zou moeten worden. Over de maatregelen die daarvoor nodig zijn en de eventuele gevolgen daarvan zijn de meningen verdeeld. Ook over de mogelijkheid om de huidige vervoerscapaciteit beter te benutten, verschillen de meningen. De een ziet mogelijkheden om met gericht prijsbeleid beter gebruik te maken van de vroegste en minder populaire afvaarten. De ander denkt dat je veel beter je tijd en energie ergens anders in kan steken. Een heel ander discussiepunt over vervoersstromen, -bewegingen en capaciteit betreft de bootcijfers van Wagenborg. Enkele partijen signaleren een gebrek aan beschikbaarheid, duidelijkheid en transparantie daarvan.

Als het om woon-werkverkeer gaat vinden de forenzen de reisduur van de overtocht geen probleem, die valt in te plannen. Wel vindt men dat de aankomst en vertrektijden (te) onbetrouwbaar zijn, vertragingen komen te vaak voor. De vaartaxi als oplossing vindt men te duur, een vaste forenzen regeling voor vervoer met de vaartaxi zou welkom zijn. Over het aansluitende vervoer is men redelijk tevreden. Wel zou er meer informatie-uitwisseling kunnen plaatsvinden tussen de busmaatschappij of Wagenborg om er voor te zorgen dat er gewacht wordt. Veel forenzen hebben echter een auto staan op de vaste wal.

Meerdere partijen zijn van mening dat de huidige parkeerprijzen bij lang parkeren niet stimulerend zijn om de auto in Holwerd te laten staan. In Holwerd/Dongeradeel is het parkeren vaak onderdeel van discussie vanwege binnendijs parkeren. De gemeente wil best meedenken over een andere parkeeroplossing maar dat moet dan wel een totaaloplossing zijn. Voor Holwerd wil de gemeente graag een klimaat creëren waarin ondernemers weer gaan investeren in de kern. Voor zowel het dorp als de pier zien gemeente en bewoners veel mogelijkheden voor recreatieve ontwikkelingen als wandelen, binnen- en buitendijs wandelen, fietsen en een Wadden Informatie Centrum.

Voor meer informatie over de verschillende inzichten en meningen zie Bijlage 4.

## 5.1 Feiten

### Beschrijving schepen

De schepen waarmee de veerdienst wordt verzorgd, de Sier en de Oerd, hebben gelijke afmetingen (73,20 m x 15,90 m) en hebben beide een diepgang van 1,40 m – 1,60 m. Het voortstuwingsvermogen van de nieuwere boot Oerd is wat groter. Het zijn 'double ended' schepen zodat er niet gekeerd hoeft te worden. De schepen worden voortgestuwd met een viertal pumpjets op de hoeken van het schip. Dit zijn systemen die water verticaal aanzuigen en nagenoeg horizontaal wegstuwen. De richting van de stuwkracht kan over 360° ingesteld worden wat maakt dat de schepen goed op koers zijn te houden. Voor de Pumpjet aandrijving is gekozen in verband met het vaargebied (weinig waterdiepte).

De schepen hebben verschillende bouwjaar: 1996 en 2003. RWS was destijds nauw betrokken bij de ontwikkeling van de huidige Sier en stemde in met de gemaakte keuzes. Voorheen, vanaf ongeveer 1985, voer Wagenborg met twee kleinere schepen met schroefmotoren: de huidige Rottum en Monnik die nu op Schiermonnikoog varen. In 1996 werd een van de kleinere schepen vervangen door de huidige Sier, in 2003 werd de tweede vervangen door de huidige Oerd. De 'kleinere' schepen hebben een zelfde diepgang als de huidige schepen, de breedte is 1,90m minder.

In 1996 heeft Wagenborg de Milieuprijs voor de Scheepvaart gekregen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor het passagiersschip Sier. Wagenborg kreeg deze milieuprijs vanwege het 'zero dumping' principe; er wordt niets in de Waddenzee geloosd. Zelfs het regenwater wordt opgevangen en op het eind van de dag aan de waterzuivering aangeboden. De schepen voor de veerdienst hebben een afschrijfstermijn van 25 jaar.

### Vaarfrequentie en vaartijden

In de loop der jaren zijn er meer afvaarten per dag gekomen. Het huidige aantal afvaarten van de beide schepen varieert van minimaal 4 op zaterdagen en zondagen in het winterseizoen tot maximaal 14 op vrijdagen en zaterdagen in het hoogseizoen. De vaartijd is ca. 45 minuten. Bij laag water kan deze oplopen. Bij sterke westenwind hebben de veerboten door aanlegproblemen grotere vertragingen evenals bij sterke oostenwind in combinatie met laag water. In de winter zit er zoveel tijd tussen de afvaarten dat vertragingen tijdens de rest van de dag meestal wel ingelopen kunnen worden. In het hoogseizoen lukt dat niet omdat er altijd een bepaalde tijd nodig is voor het laden en lossen van de schepen en de schepen niet harder kunnen varen. De vertragingen ten opzichte van de geplande aankomsttijd liggen meestal in de orde van 10 tot 30 minuten, maar lopen soms op tot 70 minuten.

Gedurende de periode januari 2008 en maart 2009 heeft Wagenborg alle vaartijden en laad- en lostijden geregistreerd. In deze periode had de Sier een gemiddelde vaartijd van 47 minuten en een gemiddelde laad- en lostijd van 13 minuten. Voor de Oerd bedroeg de gemiddelde vaartijd 48 minuten, en de laad- en lostijd 12 minuten.

	Mini- maal (win- ter)	Eerste/laat- ste boot vanaf Ameland	Eerste/laat- ste boot vanaf Holwerd	Maxi- maal (tussen 1/07 en 31/08)	Eerste/laat- ste boot vanaf Ameland	Eerste/laat- ste boot vanaf Holwerd
Maandag	6	6.30/18.30	7.30/19.30	8	6.30/18.30	7.30/19.30
Dinsdag	6	6.30/18.30	7.30/19.30	8	6.30/18.30	7.30/19.30
Woensdag	6	6.30/18.30	7.30/19.30	8	6.30/18.30	7.30/19.30
Donderdag	6	6.30/18.30	7.30/19.30	8	6.30/18.30	7.30/19.30
Vrijdag	7	6.30/18.30	7.30/19.30	14	6.30/19.30	7.30/20.30
Zaterdag	4	8.30/18.30	9.30/19.30	14	6.30/19.30	7.30/20.30
Zon/ feest- dagen	4	8.30/18.30	9.30/19.30	8	8.30/18.30	9.30/19.30

### Tarieven

De minister van V&W bepaalt de jaarlijkse indexering van de tarieven. Deze is voor 2011 vastgesteld op 0,9%. Een volwassene betaalt per 1 januari 2011 in de winter voor een retour naar Ameland € 11,15 (incl. € 1,05 toeristenbelasting). Vanaf 1 april kost een zelfde retour € 13,20. Een retour voor een auto tot 5 meter kost in de winter € 72,35, vanaf 1 april is dat € 86,80. Eilanders kunnen een pasje kopen voor € 10,- per jaar en mogen dan het hele jaar heen en weer voor 50% van het wintertarief. Amelander vervoersbedrijven krijgen 25 % korting. Komende zomer zullen de tarieven wat omhoog gaan omdat de korting die Wagenborg vorig jaar gaf op het zomertarief dit jaar vervalt en de toeristenbelasting wordt verhoogd. Ter vergelijking: een retour voor een volwassene naar Terschelling of Vlieland kost € 23,79 (incl. € 0,85 toeristenbelasting) en een retour voor een personenauto van 3-5 meter kost € 130,06. De vaarafstand en -tijd naar deze eilanden is wel langer: 2 uur.

### Vaartaxi's en andere overzetdiensten

De 3 vaartaxi's die Wagenborg sinds mei 2010 in bedrijf heeft voor de verbindingen naar Ameland en Schiermonnikoog zijn op afroep beschikbaar, op elk gewenst moment tussen 06.00 en 24.00 uur. Vaartijd is ongeveer 15 minuten, er kunnen maximaal 12 personen mee. Een overtocht enkele reis tussen Ameland en de wal kost € 25,- per persoon. Per afvaart wordt minimaal € 100,- in rekening gebracht. De vaartaxi's worden aangedreven door waterjets.

Ook Sleep- en Bergingsbedrijf Veltman en Reddings- en Bergingsbedrijf Ameland bieden overzetdiensten aan. Veltman heeft een tarief van € 125,- ongeacht het aantal personen (maximaal 8) en vaart met een dichte boot. Reddings- en Bergingsbedrijf Ameland rekent een tarief van € 20,- per persoon (minimaal € 120,-) en vaart met een open Tornado.

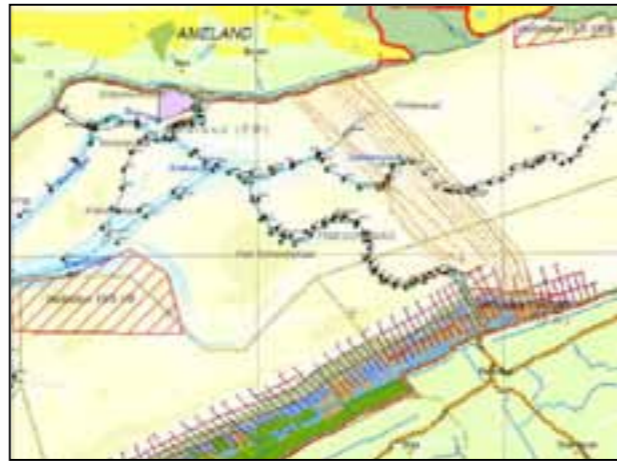
### Vaarroute en aanleginrichting

De vaarroute volgt vanaf Nes over ongeveer de helft van het traject een voldoende diepe natuurlijke geul. Daarna wordt de geul smaller en ondieper. Het laatste stuk tot aan de pier bij Holwerd is het meest ondiep en levert het grootste baggerprobleem. Dit is niet verwonderlijk aangezien de pier ooit

(eind 19<sup>e</sup> eeuw) is aangelegd op restanten van de destijds aangelegde dam naar Ameland die over het meest ondiepe deel van de Waddenzee liep (het wantij).

RWS heeft de plicht de veerdienst te faciliteren. Dit houdt in het op diepte houden van de vaargeul, het onderhouden van de aanleginrichtingen (inclusief pieren en toegangswegen), en het verzorgen van de verkeersbegeleiding.

De aanleginrichtingen bij Holwerd en Nes hebben, in tegenstelling tot de andere Waddeneilanden, één autobrug.



### Concessie veerdienst

De veerdiensten naar Ameland zijn vele jaren door Wagenborg verzorgd op basis van een convenant. Omdat dit juridisch niet meer houdbaar was, werden in 2006 als tussenstap naar concessiewetgeving, openbare dienstcontracten afgesloten, met toestaan van medegebruik. In 2011 zal naar verwachting voor het eerst een concessie van kracht worden voor het personenvervoer naar Ameland en Schiermonnikoog (Concessie Oost). Wanneer de concessie onherroepelijk is, waarschijnlijk in het tweede kwartaal van 2011, komen de lopende openbare dienstcontracten te vervallen. Geldigheidsduur van de concessie is 15 jaar.

In de huidige situatie wordt de dienstregeling vastgesteld in de botencommissie (COBA) waarin het Rijk, de rederij en de gemeente Ameland zitting hebben. Wanneer de concessie van kracht is bepalen het Rijk en de rederij samen de dienstregeling met inspraak van een klantenpanel. In de concessie is de samenstelling van dit klantenpanel vastgelegd.

## 5.2 Verschillende inzichten

Over de kwaliteit van de huidige schepen zijn partijen tevreden maar over de geschiktheid van de schepen voor de veerdienst naar Ameland zijn de meningen verdeeld. Los van het feit dat de meesten liever meer mogelijkheden hadden gezien voor personenvervoer en frequenter varen, vinden veel partijen de huidige schepen een verkeerde keuze. Zij vragen zich af hoe de keuze voor deze schepen tot stand is gekomen. Velen hadden liever kleinere schepen gezien. Een andere partij brengt daar tegenin dat kleinere schepen niet economisch rendabel zijn. Dat stuit weer op onbegrip bij anderen die niet snappen waarom er in de verbindingen naar Vlieland, Terschelling en Schiermonnikoog dingen mogelijk zijn die in de verbinding naar Ameland niet zouden kunnen. Overigens vinden alle partijen dat de exploitatie van de veerdienst economisch haalbaar moet zijn.

Ook over het aandrijfsysteem zijn de inzichten heel verschillend. Sommigen zijn er van overtuigd dat de pumpjets het beste systeem zijn voor de situatie bij Ameland, anderen zijn er van overtuigd dat schroefmotoren de beste oplossing zijn.

De behoefte aan vaker varen voor personenvervoer is groot. Vrijwel iedereen vindt de huidige dienstregeling niet flexibel en frequent genoeg. Ook wordt de behoefte aan 's avonds varen (voor

personenvervoer) meer dan eens genoemd, zowel voor eilanders als voor eilandbezoekers. De vaartaxi's zijn wat dat betreft een welkome aanvulling maar men vindt de kosten hoog. Ook de kosten van de gewone veerverbinding vindt men relatief hoog.

Vertraging is een van de meest besproken onderwerpen in deze voorverkenning en een van de grootste bronnen van onvrede over de veerverbinding. Vertragingen hebben voor eilanders op veel manieren hun doorwerking. Ook de klantvriendelijkheid van Wagenborg is een veelbesproken punt, waarbij het verschil tussen eilanders en niet-eilanders opvalt. De een vindt dat Wagenborg een voorbeeld moet nemen aan Doeksen, de ander vindt het andersom. Met name de eilanders vinden dat Wagenborg klantvriendelijker zou moeten worden als het gaat om faciliteiten voor en meedenken met de eilanders.

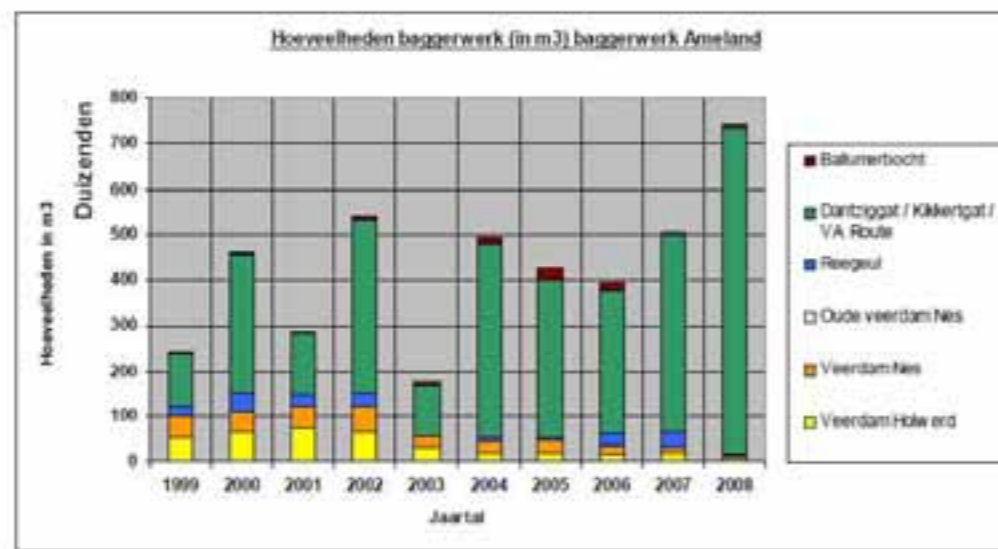
Voor meer informatie over de verschillende inzichten en meningen zie Bijlage 4.

## 6. Huidige situatie baggeren

### 6.1 Feiten

#### Baggerbezwaar

Voor het op diepte houden van de vaargeul naar Ameland is een toenemende hoeveelheid baggerwerk nodig. Vanaf 1999 is het baggerbezwaar flink toegenomen, vooral in het zuidelijk deel van het Kikkertgat (zie afbeelding). Hierbij moet wel vermeld worden dat sinds 2006 de baggeraars aan zwaardere prestatie-eisen moeten voldoen. In het afgelopen jaar 2010 is er 688.000 m<sup>3</sup> bagger uit de vaargeul verwijderd.



#### De huidige baggerpraktijk

Bij het op diepte houden van de vaarroute naar Ameland wordt vooral slib gebaggerd. Dit gebeurt het hele jaar rond, 5 dagen in de week. De locaties waar de bagger wordt gestort, niet zo heel ver van de geul, zijn vastgelegd in het contract.

Sinds 2006 werken de baggeraars op basis van prestatie-eisen: de vaarroute moet permanent voldoen aan een bepaalde breedte- en diepte-eis. De bodembreedte-eis is 50 meter, de diepte-eis was altijd 3,50 –NAP maar is in 2010 veranderd naar 3,80 –NAP (op basis van de Verkenning vaarweg Holwerd – Nes van 11 september 2007). Doordat sinds 2006 permanent voldaan moet worden aan prestatie-eisen zijn het baggerbezwaar en de kosten van het baggeren hoger geworden.

De bewijslast voor het op diepte zijn van de vaargeul ligt bij de baggeraar. Die moet volgens een in het contract voorgeschreven wijze metingen uitvoeren, rapportages daarvan maken en die aan RWS voorleggen.

#### Baggercontract

Tot 2006 werd er gebaggerd op afroepcontract, altijd door dezelfde baggeraar (van de Kamp in Zwolle). Deze baggeraar had een sleeplopperzuiger speciaal aan laten passen voor het uitbaggeren van de route naar Ameland. In 2006 moest het baggeren in concurrentie worden aanbesteed en ging de opdracht naar een ander bedrijf (Krul). Krul baggerde tot 2009. Sinds 2010 gebeurt het baggeren weer door een ander bedrijf: De Vries en van de Wiel. De twee 'nieuwe' baggeraars hadden geen

aangepast schip en geen ervaring met de lokale situatie. Elke wisseling van opdrachtnemer bracht vooral in de beginfase de nodige problemen met zich mee.

De duur van het huidige baggercontract is 4 jaar met de mogelijkheid van 3 keer een verlenging van 1 jaar. Opdrachtgever is RWS Noord Nederland en de directie UAV van het werk wordt gevoerd door het Integraal Project Managementteam (IPM) voor prestatiecontracten van RWS Noord Nederland.

#### Innovatiemogelijkheden

Het baggeren in de geulen naar Ameland is met de huidige technieken niet erg efficiënt: in verhouding wordt er maar weinig vaste stof verplaatst en heel veel water.

De baggerwereld is een kleine wereld, bestaande uit een beperkt aantal bedrijven. Voor het huidige baggerwerk in de vaarroute naar Ameland is een sleeplopperzuiger nodig, met beperkte diepgang. Daarvan zijn er niet zoveel. Van een sterke marktwerking bij het uitbesteden van het baggerwerk is dan ook geen sprake. Dit werkt niet bevorderend op het ontwikkelen van innovatieve technieken. Overigens moet, volgens advies- en onderzoeksbureau Alkyon, in de vaarroute naar Ameland baggerinnovatie niet gezocht worden in het opwoelen van slib omdat er geen sterke getijstrooming is die het opgewoelde slib kan afvoeren.

#### Passende beoordeling

Onlangs is er een passende beoordeling gemaakt door RWS van de huidige baggerpraktijk. Een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet wordt gemaakt door een initiatiefnemer om aan te tonen of een voorgenomen activiteit effecten zal hebben op de aanwezige natuurwaarden. De baggeractiviteiten in de geulen naar Ameland bestonden al toen de NB-wet van kracht werd dus was een beoordeling niet echt nodig. Maar met een positieve passende beoordeling kan de baggeractiviteit opgenomen worden in het Beheerplan Natura 2000 Waddenzee waardoor niet steeds een nieuwe vergunning aangevraagd hoeft te worden. Dit levert een bescheiden winst op: een beheerplan heeft een geldigheid van 6 jaar, een vergunning van 5 jaar. Dit scheelt dus in administratieve handelingen.

De recent uitgevoerde passende beoordeling geeft aan dat het baggeren in de geulen naar Ameland geen significant negatief effect heeft op de natuurwaarden in de Waddenzee. Het verspreiden van de bagger heeft ook geen significante effecten volgens de beoordeling ten opzicht van het baggeren. Begin 2011 wordt de beoordeling opgestuurd naar het ministerie van EL&I.

#### Kwelderwerken

Aan beide kanten van de pier bij Holwerd liggen kwelders. Het beheer van de rijshoutdammen, de zogenaamde kwelderwerken, ligt bij RWS. Doel van dit beheer is de bescherming van de kustlijn en de kwelders. Vroeger was ook landaanwinning een doel maar dit doel is eind jaren negentig komen te vervallen. Sindsdien praat men ook niet meer over Landaanwinningswerken maar over Kwelderwerken.

Aan de westkant van de pier liggen drie zones met rijshoutdammen. Sinds de negentiger jaren worden de dammen in de buitenste zone niet meer onderhouden. In deze zone vindt nog steeds opslibbing plaats maar in iets mindere mate dan voorheen en op een natuurlijker wijze. In de andere twee zones worden de rijshoutdammen, na verbetering en ophoging in de negentiger jaren, als van ouds onderhouden en vindt nog steeds opslibbing plaats. De opslibbing is zelfs groter dan voorheen omdat de dammen van de zomerpolders zijn doorgestoken zodat er bij hoge waterstanden weer water de polder in kan stromen.

Aan de oostkant van de pier is het natuurbeheer van de kwelders in handen van SBB die de uitvoering heeft uitbesteed aan Ecolane, een vereniging van vier boeren. Op deze gronden, die wat hoger zijn gelegen dan de kwelders aan de westkant, vindt begrazing plaats. Aan de westkant van de pier is het natuurbeheer in handen van It Fryske Gea. Ook hier vindt begrazing plaats. Omdat het aan deze kant om wat lagere gronden gaat en de dammen van de zomerpolders zijn doorgestoken, heeft het water hier meer vrij spel dan aan de oostkant.

## 6.2 Verschillende inzichten

Verschillende inzichten zijn er op vrijwel alle punten die in de vorige paragraaf aan de orde zijn gekomen. Voor het baggerbezwaar worden heel verschillende oorzaken naar voren gebracht, oorzaken die door andere partijen weer worden tegengesproken. Hier ontbreekt voor velen overzicht en kennis.

Velen hebben het gevoel van 'dweilen met de kraan open' wat betreft de huidige baggerwerkzaamheden. Ook over de huidige aanbestedingsregels en contractvorm hebben de betrokken partijen het nodige aan te merken. Alle geïnterviewden die er zicht op hebben vinden de huidige contractduur waarmee RWS momenteel werkt (4 jaar met max. 3 keer 1 jaar verlenging) te kort voor innovatieve ontwikkelingen. Als bijkomend probleem schetsen partijen de beperkte hang naar innovatie binnen de baggerwereld.

Voor meer informatie over de verschillende inzichten en meningen zie Bijlage 4.

## 7. Naar een duurzame toekomst

### 7.1 Ideeën en wensen

De geïnterviewde partijen hebben met elkaar een veelheid aan ideeën en wensen geopperd voor een duurzamer verbinding naar Ameland in de toekomst. De ideeën en wensen zijn weergegeven in Bijlage 5, gegroepeerd naar de categorieën *Anders Vervoeren*, *Anders Varen*, *Anders Baggeren* en *Overig*. Opvallende punten zijn:

- De naar voren gebrachte ideeën zijn in grote mate aanvullend op elkaar, weinig ideeën staan haaks op elkaar, de meesten kunnen goed gecombineerd worden.
- Samen beslaan de ideeën de hele samenhangende reeks van vervoeren-varen-baggeren. Voor zover het om vervoeren gaat worden suggesties aangeleverd voor de hele vervoersketen, dus ook voor het aansluitend vervoer op de veerverbinding.
- Sommige ideeën en wensen zijn slechts door een enkele partij genoemd. Dit hoeft niet te betekenen dat er bij de andere partijen geen draagvlak is voor die ideeën, ze zijn simpelweg niet door de anderen genoemd. Andere ideeën en wensen zijn juist heel breed door nagenoeg alle partijen naar voren gebracht.
- Door veel partijen zijn naar voren gebracht (vaak in combinatie): gescheiden vracht- en personenvervoer, frequenter personenvervoer met kleinere schepen, vrachtvervoer op tij, minder auto's op het eiland in combinatie met slim en duurzaam vervoer van bagage en boodschappen op het eiland.
- Er zijn veel alternatieve vormen bedacht voor de verbinding Holwerd-Nes: van brug en kabelbaan tot grondvliegtuig en zeppelin. De meesten werden vrijwel direct weer afgedaan als niet reëel. Eén alternatief vormde daarop een uitzondering: de Hovercraft. Veel partijen hebben aangegeven het zeker de moeite waard te vinden om de huidige mogelijkheden hiervoor serieus in beeld te brengen.
- Ook een geulverlegging in het meest zuidelijk deel van de vaargeul werd door veel partijen naar voren gebracht.
- Door de partijen die met de contracten en concessie van doen hebben, werd breed de suggestie gedaan om in volgende aanbestedingen/concessieverlening te anticiperen op gewenste innovatieve en duurzame ontwikkelingen.
- Ook het proces heeft de aandacht van de partijen. Meerdere procesgerichte ideeën en wensen zijn naar voren gebracht.

### 7.2 Randvoorwaarden en zorgen

Naast de grote hoeveelheid ideeën en wensen zijn door de partijen ook randvoorwaarden en zorgen voor de toekomst aangegeven. Zij zijn weergegeven in Bijlage 6. Opvallende punten zijn:

- Behoud van minimaal de huidige bereikbaarheid is een (zeer) belangrijke randvoorwaarde voor nagenoeg alle partijen. Hieronder wordt verstaan minimaal de huidige vaarfrequentie en minimaal de huidige capaciteit van personen- en transportvervoer. Geen enkele partij heeft deze randvoorwaarde ook gesteld voor het vervoer van personenauto's.

- Door meerdere partijen is uitgesproken dat de ticketprijzen niet hoger mogen worden. Tegelijkertijd hebben meerdere partijen de zorg uitgesproken over de relatief hoge prijzen en de monopolypositie van Wagenborg.
- De randvoorwaarde dat het gebied zo natuurlijk mogelijk moet blijven gaat gepaard met zorgen over economische keuzes die voor de natuur onomkeerbare gevolgen zullen hebben, zorgen dat we de natuur naar onze hand willen zetten of zelfs de schuld geven van wat we zelf veroorzaakt hebben.
- Voor het werken aan duurzame ontwikkeling is het proces voor veel partijen een belangrijk aandachtspunt, zowel aan de randvoorwaarden kant als aan de zorg kant. Partijen zien breed wat nodig is qua proces om tot succes te kunnen komen maar uiten tegelijkertijd de zorg dat het niet eenvoudig zal zijn.
- De randvoorwaarde dat Recreatie en Toerisme speerpunt moeten blijven, wordt breed gedragen.
- De randvoorwaarde dat de pier te Holwerd behouden moet blijven voor de veerverbinding naar Ameland is slechts door een enkele partij naar voren gebracht, maar wel op zeer stellige wijze.
- Een groot zorgpunt ligt bij de wet- en regelgeving als beperkende factor voor slimme oplossingen en innovatieve ontwikkelingen.

### 7.3 Individuele ideaalbeelden

Diverse partijen hebben tijdens het interview kort hun ideaalbeeld geschetst van een duurzame verbinding naar Ameland in de toekomst. Zij legden hun accenten soms heel verschillend. De toekomstbeelden bevatten in alle gevallen meerdere elementen. Sommige elementen kwamen in twee of meer toekomstbeelden voor. Dit zijn, omschreven vanuit het toekomstbeeld:

• **Vracht- en personenvervoer zijn gescheiden** •

*Voor personenvervoer varen kleinere boten met een hoge vaarfrequentie, niet alleen overdag maar ook 's avonds. Vrachtvervoer gebeurt met wat grotere en zwaardere schepen, bij de hogere waterstanden. De ticketprijzen voor personenvervoer zijn in de loop van de jaren op hetzelfde prijsniveau gebleven. De boten worden op duurzame wijze voortgestuwd.*

• **Het eiland is autoluw** •

*We hebben een voorbeeld genomen aan Nordeney. Er is een bagagesysteem voor toeristen van voordeur (thuis) tot voordeur (vakantieadres). Snel openbaar vervoer brengt de eilandbezoekers richting het veer naar Ameland. Het achterland van de opstapplaats voor de veerverbinding pikt hier een economisch graantje van mee. Ook op andere manieren worden mensen gestimuleerd om de auto te laten staan. Daarvoor is prijsbeleid ontwikkeld, voor zowel de vaar- als de parkeertarieven.*

• **De geulen zijn doorgestoken** •

*De veerboten hebben een kortere vaartijd en stoten minder CO<sub>2</sub> uit. De jaarlijkse baggerbehoefte is aanzienlijk kleiner dan voorheen.*

• **Aanbestedingen en contracten/concessies zijn op innovatie gericht** •

*Hier is in de aanbestedingsfase al veel aandacht aan besteed. De afgesloten contracten (of verleende concessie) bevatten een meer functionele omschrijving van de gewenste werken en diensten, die ruimte laat voor innovaties en verbeteringen. Het baggercontract beslaat een langere periode die ruimte en mogelijkheden biedt voor de trits: waarnemen, idee ontwikkelen, proef uitvoeren, werkzaamheden optimaliseren en gericht investeren.*

• **De verbinding naar Ameland wordt optimaal benut, ook op het vaste land** •

*Holwerd profiteert van de stroom toeristen die vroeger nog het dorp ongezien passeerde. Terecht want er is veel te beleven in Holwerd. Door gezamenlijke inspanning van bewoners, lokale ondernemers en gemeente zijn het WaddeninformatieCentrum, Hotel Holwerd en de treinverbinding naar Dokkum realiteit geworden. Er is van alles te beleven op de pier, het parkeren is op een landschappelijk verantwoorde manier binnendijks opgelost en je kunt prachtig wandelen en fietsen in de omgeving.*

Er zijn ook elementen die door slechts één partij zijn genoemd. Dit hoeft niet te betekenen dat deze elementen geen instemming zouden hebben van andere partijen: de individuele toekomstbeelden zijn tijdens de interviewronde niet aan de andere partijen voorgelegd. Het gaat om de volgende elementen, omschreven vanuit het toekomstbeeld :

• **Alleen de voortstuwing van de schepen is verduurzaamd** •

*Verduurzaming van andere aspecten van de veerverbinding bleek niet mogelijk. Er waren wel meer mogelijkheden voor duurzame ontwikkeling maar deze waren niet economisch haalbaar. De schepen worden nu voortgestuwd door atoomenergie omdat dit de meest geschikte manier is om schoon en emissievrij te varen op een economisch haalbare manier.*

• **Ameland heeft een eigen vervoersonderneming** •

*Deze is opgericht door Amelanders naar voorbeeld van de TESO op Texel. Van de aandeelhouders is het grootste gedeelte Amelander en de onderneming streeft geen winst na. Bij de Amelandse vervoersonderneming hebben eilanders en vrachtvervoer altijd voorrang.*

### 7.4 Gezamenlijk ideaalbeeld

Op 2 februari 2010 ging een aantal partijen in een drietal werkgroepen op zoek naar een gezamenlijk ideaalbeeld van een duurzame verbinding naar Ameland in 2030. Bij de terugkoppeling kwamen vijf gemeenschappelijk elementen naar voren die konden rekenen op steun van 100 % van de aanwezigen:

1. Gescheiden vervoersstromen  
Het scheiden van vracht- en personenvervoer, vrachtvervoer meer op tij.
2. Frequenter varen  
Vaker en meer verspreid over de dag varen, vooral voor personenvervoer.

3. Achterland betrekken  
Het achterland bij de veerverbinding betrekken en zorgen voor goed aansluitend openbaar vervoer.
4. Geulaanpassingen  
Met eenmalige ingrepen in het geulensysteem een andere natuurlijk stromingspatroon op gang brengen dat diep water bij Holwerd brengt.
5. Ander scheepsontwerp  
Andere schepen ontwerpen: kleinere schepen voor personenvervoer, andere soorten bouwmaterialen (licht en sterk), andere soorten voortstuwing.



Aanvullende opmerkingen:

- Ad 1) Over het ideaalbeeld voor personenauto's leefden bij de aanwezige partijen verschillende gedachten. Autoluw of autovrij? Stimuleren of verbieden? Alleen gericht op toeristen of ook op eilanders? Voor het zoeken naar de gemeenschappelijk deler was op 2 februari te weinig tijd.
- Ad 2) Als bij frequenter varen tegelijkertijd de prijzen niet omhoog mogen, is de vraag wat dit betekent voor de economische haalbaarheid van de veerverbinding. Alle aanwezige partijen vinden dit een belangrijk aandachtspunt en vinden dat er eventueel gezamenlijk gezocht moet worden naar andere verdienmodellen.
- Ad 3) Het voorstel van één partij om de pier bij Holwerd in het ideaalbeeld op te nemen als aanlegplaats voor de veerboten, werd niet door alle aanwezigen gesteund. Zij wilden voor de toekomst een andere aanlegplaats niet uitsluiten (in Bijlage 4 zijn hiervoor meerdere ideeën opgenomen). Wel was iedereen het er over eens dat voor de komende jaren Holwerd als het achterland van de veerverbinding beschouwd kan worden en als zodanig op de korte termijn betrokken moet worden bij die verbinding.
- Ad 4) De aanwezigen signaleerden gezamenlijk dat het altijd afwachten is hoe de natuur daadwerkelijk zal reageren op kunstmatige veranderingen in het geulensysteem. Toch schatten de aanwezigen op basis van historische gegevens in dat er voor de toekomst substantiële winst te halen valt uit een aantal aanpassingen in het huidige geulensysteem, winst zowel voor de natuur als voor de veerverbinding.
- Ad 5) Wat betreft de voortstuwing van nieuw te ontwerpen schepen was bij alle partijen aandacht voor duurzame energie. Voortstuwing door atoomenergie, door één partij naar voren geschoven als meest duurzame en betaalbare alternatief, kon niet rekenen op brede steun.

## 7.5 Gezamenlijk perspectief korte termijn

Bij de vertaling van de duurzame toekomstvisie naar mogelijke initiatieven op de korte termijn kwamen twee groepen van aanwezigen elk met een voorstel voor vier prioritaire initiatieven. Hier zat een overlap in van twee initiatieven (de nummers 1 en 2 in onderstaand overzicht). De zes initiatieven waarvan deelnemers vinden dat ze voor de korte termijn belangrijk en kansrijk zijn:

(teksten letterlijk overgenomen)

### 1. Geulaanpassing

Acties:

- modelonderzoek bochtafsnijding en afdamming
- haalbaarheid ivm beleid?
- ruimte in beleidskaders creëren
- op de juiste ruimte en tijdschalen bekijken

### 2. In 2014 kleinschalig/kortdurend (mei-sept) experiment voor gescheiden vervoer (hele keten bij de kop pakken).

Acties:

- Concept uitdenken
- Commercieel haalbaar?
- Wat willen we leren?
- Monitoren van de winst

### 3. Kosten/baten analyse aanleg fuik bij aanlegplaatsen

### 4. Achterland ontwikkelen

Acties:

- Terminal binnendijks
- Efficiënt bagagevervoer  
→ minder behoefte eigen auto

### 5. Gebiedsgerichte "pilot's" Holwerd Ameland vv

Actie:

- Monitoringsprogramma "learning by doing" op samenwerken en besluitvorming

### 6. Uitroken indianenverhalen

Acties:

- Gesprek aan gaan met geëmotioneerden/omgeving

Ad 1) Formulering 2<sup>e</sup> groep: "Onderzoek afsluiting Zuiderspruit (hoogwatervluchtplaats)"

Ad 2) Formulering 2<sup>e</sup> groep: "Scheiding stromen + frequentie + ontwerp schip"

Ad 3) Toelichting: misschien niet het meest belangrijk maar als het winst oplevert (in tijd, CO2-uitstoot en geld) moeten we het snel doen. Onderzoeken dus.

Ad 5) Toelichting: welke pilot ook uitgevoerd gaat worden, proces en resultaten moeten goed gemonitord worden

Aan het eind van de bijeenkomst schatten alle deelnemers in dat de organisatie/groep waarvan zij deel uit maken, positief zal staan tegenover korte termijn initiatieven in deze richtingen.

## 7.6 Relevante plannen en initiatieven

Op de vraag naar recente plannen en initiatieven die een raakvlak zouden kunnen hebben met het verduurzamen van de veerverbinding, brachten partijen veel mogelijkheden naar voren. De 34 plannen en initiatieven zijn telkens met een korte toelichting opgenomen in Bijlage 7.

Uit het overzicht blijkt dat alle betrokken overheden duurzaamheidsambities en -beleid hebben, in verschillende vormen. Soms zijn de beleidsplannen en programma's volledig gericht op duurzaamheid. Daar sluiten vaak de initiatieven op aan rond de thema's duurzame energie en duurzame transportbrandstoffen. Soms gaat het om duurzaamheidspeerpunten in sectoraal beleid voor bijvoorbeeld Verkeer & Vervoer of Recreatie & Toerisme. Bij dit laatste beleidsveld valt op dat duurzaam toerisme voor veel partijen een aandachtspunt is met onder andere een doorvertaling naar duurzaam recreatief vervoer. Daarmee verwant zijn de plannen en initiatieven die betrekking hebben op het stimuleren van het OV. Daar zijn er relatief veel van genoemd.

Drie hele concrete initiatieven op het gebied van duurzaam recreatief vervoer zijn de twee proeven met alternatief bagagetransport op Ameland en Terschelling en elektrisch rijden op Ameland. Hierbij valt op dat in alle gevallen kennisinstellingen een belangrijke rol spelen.

Een heel ander terrein van plannen en initiatieven is de sociaaleconomische ontwikkeling van Holwerd en omgeving. Zowel bewoners en lokale ondernemers als lokale en provinciale overheid hebben hier duidelijk een speerpunt van gemaakt.

Anders-dan-anders initiatieven om op aan te haken, zitten in de evenementensfeer: G-Ameland en Kunstmaand Ameland.

Tot slot nog twee voor de veerverbinding zeer relevante punten:

- het speerpunt van RWS op het gebied van inkopen: het uitdagen van de markt tot innovaties en het ontwikkelen van nieuwe contractvormen.
- het alternatieve baggerplan van een Amelander ondernemer en een baggerdeskundige dat in ogen van meerdere partijen op zijn minst nadere bestudering verdient.

## 8. Conclusies en advies

### 8.1 Analyse en conclusies

#### Probleembevestiging

Aan de voorverkenning ligt de probleemsignalering ten grondslag dat er in toenemende mate gebaggerd moet worden om Ameland bereikbaar te houden en dat dit nadelige effecten heeft op de natuurwaarden in de Waddenzee.

Op grond van de verkenningsresultaten kan geconcludeerd worden dat er inderdaad sprake is van een toenemend probleem. Niet iedereen is zich bewust van of deelt de mening over de nadelige effecten voor de natuurwaarden maar los daarvan roepen de baggerproblemen zoveel knelpunten op in de keten vervoeren-varen-baggeren dat veilig geconcludeerd kan worden dat de behoefte aan duurzame oplossingen bij zeer velen groot is.

#### Kansrijke initiatieven

Uit de verkenningsresultaten blijkt dat betrokken partijen graag willen bijdragen aan een duurzamere veerverbinding en dat zij ook een breed scala aan ideeën hebben over hoe dat vorm zou kunnen krijgen. Veel partijen hebben duurzame ambities en er zijn al diverse plannen en initiatieven. Uit de interviews en uit de bijeenkomst op 2 februari komt naar voren dat in de toekomstvisies van de partijen veel gezamenlijke elementen zitten en dat de partijen voor een groot deel dezelfde randvoorwaarden stellen aan een duurzamere verbinding. Ook over de voorkeursinitiatieven voor de korte termijn blijkt een grote mate van overeenstemming te zijn tussen de partijen. Dit alles leidt tot de conclusie dat er voldoende draagvlak is bij partijen om gezamenlijke te gaan werken aan een duurzamere verbinding naar Ameland en dat er voldoende kansrijke initiatieven zijn om op te pakken.

#### Integrale en procesgerichte aanpak

Uit de voorverkenning komt uitvoerig naar voren dat het om een complex vraagstuk gaat dat niet eenvoudig is aan te pakken. De inhoudelijk aspecten zijn zeer divers, de onderlinge verbanden en relaties van de verschillende ketenonderdelen zijn legio, korte en lange termijnaspecten spelen door elkaar heen, de natuur is lastig naar de hand te zetten en wat vandaag niet mogelijk is kan morgen misschien wel.

Daarnaast is het aandeel mensenwerk in het vraagstuk groot. Niemand overziet alle kennisvelden, de rollen en taken met betrekking tot de veerverbinding zijn over meerdere organisaties verdeeld, partijen hebben heel verschillende belangen (burger, overheid, ondernemer), de beelden over de situatie en de betrokken partijen kloppen niet altijd, meningen over oplossingsrichtingen zijn verschillend, medewerkers van eenzelfde organisaties kennen elkaars rol in het vraagstuk te weinig en ga zo maar door. Voor het succesvol ontwikkelen en uitvoeren van vervolgactiviteiten is het daarom van groot belang om een integrale en procesgerichte aanpak te hanteren. De grote lijn van het geheel en de samenhang der onderdelen moeten daarbij goed bewaakt worden.

## 8.2 Advies

### 'Go'

Op grond van voorgaande analyse en conclusies adviseer ik het PRW om een go-besluit te nemen en over te gaan tot het ontwikkelen van een vervolg op de voorverkenning in de vorm van een pilot 'Ameland natuurlijk bereikbaar'.

### Invulling pilot

Uit de resultaten van de voorverkenning komen duidelijk twee kansrijke sporen voor vervolgactiviteiten naar voren. Voor de invulling van een pilot adviseer ik het PRW op beide sporen in te zetten.

#### 1. Geulaanpassingen

Enmalige ingrepen in het geulenstelsel kunnen wellicht een ander natuurlijk stromingspatroon op gang brengen waardoor de geul bij Holwerd weer meer op diepte komt. Alle betrokken partijen zijn het er over eens dat het in ieder geval de moeite waard is de kansen en mogelijkheden hiervoor (nog eens) goed te bestuderen op effectiviteit en economische haalbaarheid. Het daarbij betrekken van de historische aspecten van het huidige geulenstelsel en het eerder genoemde alternatieve baggerplan van een Amelander ondernemer en een baggerdeskundige, zijn van belang. Bij eventuele vervolgstappen moet in ieder geval de relatie worden gelegd met de duur van het huidige baggercontract en de herziening van de PKB in 2017.

#### 2. Gescheiden vervoersstromen in combinatie met het betrekken van het achterland

Voor dit spoor adviseer ik de gezamenlijke partijen een lange termijn kader uit te werken. In de voorverkenning zijn door de betrokken partijen meerdere elementen voor een dergelijk kader aangedragen zoals:

- minimaal handhaving, bij voorkeur verbetering van de huidige bereikbaarheid
- frequenter varen met name voor personenvervoer
- autoluw maken van het eiland
- achterland betrekken bij de veerverbinding
- goede aansluiting openbaar vervoer
- ander en duurzaam scheepsontwerp

Het lange termijn kader hoeft niet dichtgetimmerd te zijn (juist niet), het moet op flexibele wijze richting geven aan alle stappen die op de kortere termijn gemaakt gaan worden. Houd daarbij rekening met natuurlijke momenten als de afschrijvingstermijn van de huidige schepen, de looptijd van de huidige concessie en de herziening van de PKB in 2017.

Op de korte termijn kunnen partijen binnen dit spoor al de nodig initiatieven opstarten, ook al is het lange termijnkader nog niet helemaal uitgekristalliseerd. Denk daarbij aan experimenten op het gebied van bagagetransport, OV-arrangementen, ontmoediging autovervoer of klantonderzoeken. Neem in het plan van aanpak de mogelijkheden mee voor het aanhaken op lopende initiatieven. Afhankelijk van de gemaakte keuzes kan zoveel als mogelijk het achterland betrokken worden.

### Overige kansrijke initiatieven

Tijdens de voorverkenning zijn, voor de korte termijn, ook kansrijke initiatieven naar voren gebracht waarvan het trekkerschap meer thuishoort bij andere organisaties:

- Kosten baten analyse 'fuik' aanlegplaats Holwerd (bij RWS en WPD)
- Arrangementen eiland - vaste wal (bij VVV's, overheden, ondernemers)
- Dorpsontwikkelingen Holwerd (bij bewoners, ondernemers, gemeente Dongeradeel)
- Baggercontract (bij de contractpartijen)

Het PRW kan wellicht andere partijen stimuleren deze initiatieven op te pakken.

### Procesmanagement

Voor een goede organisatie, coördinatie en voortgangsbewaking adviseer ik een regisseur aan te stellen die de grote lijn van het lange termijn kader, het bijbehorende tijdspad en de samenhang van de korte termijn initiatieven bewaakt.

De regisseur neemt waar nodig initiatief en zorgt bij alle te ondernemen activiteiten voor een integrale en procesgerichte aanpak. Als randvoorwaarden en aandachtspunten voor succes draag ik de volgende suggesties aan:

- benader vervolgstappen vanuit het totaal (inhoud en partijen), de kracht zit in de samenhang
- maak keuzes voor de lange termijn, die is bepalend voor de korte termijn
- benader vervolgstappen integraal en multidisciplinair en benader per stap de juiste partijen
- zorg voor gelijke voorkennis (uitroken indianenverhalen) en goede kennisdeling
- erken en houd rekening met de verschillende belangen
- zoek naar nieuwe en slimme samenwerkingsconstructies en taakverdelingen, geef ondernemers een rol waarin ze ruimte hebben om te ondernemen
- haak aan op lopende initiatieven en natuurlijke momenten
- zorg voor goede coördinatie van de samenwerking zowel binnen als buiten organisaties
- zorg voor goede communicatie en lokaal draagvlak, vergeet of negeer geen partijen

### Wat is duurzaam?

Tot slot adviseer ik om onder duurzaam te verstaan: beter voor de mensen en beter voor de natuur (zowel kwaliteit als kwantiteit) en beter voor het milieu (grondstofgebruik en vervuiling).

### Kanttekeningen bij dit advies

De uitgevoerde voorverkenning was gericht op het in overzicht brengen van de huidige situatie, het in beeld brengen van het aanwezige draagvlak bij betrokken partijen en het in beeld brengen van de aanwezige ideeën, wensen en kansen voor de invulling van een eventuele pilot. De voorverkenning ging niet in op de economische haalbaarheid van de verschillende naar voren gebrachte oplossingsrichtingen. Indien het PRW besluit tot een vervolg op deze voorverkenning en overgaat tot het ontwikkelen van een pilot, moet het onderzoeken van de economische haalbaarheid van gewenste oplossingsrichtingen uiteraard een belangrijk onderdeel zijn.

Tijdens de voorverkenning steunden niet alle partijen het voorstel om de pier bij Holwerd in het ideaalbeeld op te nemen als aanlegplaats voor de veerboten. Zij wilden voor de toekomst een andere aanlegplaats niet uitsluiten. Dit punt is niet uitgediscussieerd tijdens de voorverkenning terwijl het al of niet verplaatsen van de pier in de toekomst natuurlijk grote invloed heeft op de invulling van vervolgactiviteiten. Ik geef dit nadrukkelijk mee aan het PRW als punt van aandacht.

## Bronvermelding

Boertjens, J. & W. Bakker, 2010. Netwerk Noord Oost. Wonen en werken in netwerken. Sociaal-economisch Masterplan Noordoost Fryslân opgesteld in opdracht van Provincie Fryslân, gemeenten Achtkarspelen, Dantumadiel, Dongeradeel, Kollumerland c.a., Tytsjesteradiel.

Bolt, E., 2007. Verkenning vaarweg Holwerd – Nes. Nautische aspecten geuldimensionering. Rapport van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat (AVV), in opdracht van Rijkswaterstaat Noord Nederland.

Boven, H.H. & D.W. den Herder, 2008. Milieuvriendelijke oplossingsvoorstellen voor de vaarweg naar Ameland.

Dienst Landelijk Gebied, 2009. Schetsboek Holwerter Fiersichten. Rapport in opdracht van Gemeente Dongeradeel.

Dijkman, R., 2010. Mogelijkheden tot verduurzaming van de mobiliteit en het baggerwerk in het Waddengebied. Stagerapport WUR (Kust en Zee management), in opdracht van Rijkswaterstaat, Waterdistrict Waddenzee.

Gemeenschappelijke Regeling VAST. Programmaplan VAST, Jaarplan 2011.

Gemeente Ameland. Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) 2009-2015, Ontwerp.

Gemeente Ameland, Eneco Energie, Gasterra, NAM, 2007. Convenant Duurzaam Ameland.

Gemeenten Dongeradeel, Dantumadeel, Kollumerland en Achtkarspelen, 2003. RegioVisie Noordoost Fryslân 'Sterk op eigen wijze'.

Gemeenteraden van Texel, Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog, 2007. Ambitiemanifest 'Waddeneilanden, de energieke toekomst'.

Groot, C.de & T. Verver, 2008. Kadernotitie Recreatie en Toerisme Gemeente Dongeradeel. Rapport van Grontmij/Vandertuuk in opdracht van gemeente Dongeradeel.

Hooff, W. van & T. de Bruin, 2005. Toeristisch actieplan Ameland "Daar gaan we naar toe! Toerisme op Ameland". Rapport NL RNT, in opdracht van Gemeente Ameland.

[http://il.youtube.com/watch?v=xsvrkl4Re\\_E&feature=related](http://il.youtube.com/watch?v=xsvrkl4Re_E&feature=related)

Over het plan voor een binnendijkse zeehaven te Holwerd.

Kater, B.J., J. Cleveringa, L. Perk, M. Poortinga, 2008. Haalbaarheidsstudie vaarweg Ameland. Fase 1: selectie van kansrijke alternatieven. Alkyon rapport A2066, in opdracht van Rijkswaterstaat Waterdienst.

KNN Advies, Training, Duurzaamheid, 2009. Duurzaam Dongeradeel, Kansen in Kaart. Rapport in opdracht van Gemeente Dongeradeel.

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2010. Bouwstenen behorende bij het Programmaplan 'Naar een rijke Waddenzee'.

Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2010. Programmaplan 'Naar een rijke Waddenzee'.

Nieuwenhoven, L.A., 2009. Alternatieven voor de vaarweg naar Ameland. Analyse vaargeulen kombergingsgebied Ameland. Stagerapport Universiteit Utrecht (Milieu-natuurwetenschappen en Fysische Geografie), in opdracht van Rijkswaterstaat.

Provincie Fryslân, 2010. Fryslân, toeristische topattractie in Nederland. Notitie ter actualisering van de Beleidsnota Recreatie en Toerisme 2002 – 2010.

Provincies Drenthe, Fryslân, Groningen en Noord-Holland, 2008. Het 100.000 voertuigenplan, duurzaam op weg. Toekomstagenda duurzame transportbrandstoffen Noord-Nederland.

Rijkswaterstaat, 2008. Agenda 2012.

Schijndel, S. van & M. Rutherglen, 2010. Aanvalsplan krimp Holwerd. Rapport PRC/ARCADIS in opdracht van Stuurgroep Experimenten Volkshuisvesting (SEV)

Steijn, R.C., 2005. Huidige en toekomstige sedimentatie in het Kikkertgat. Alkyon rapport A1448, in opdracht van Rijkswaterstaat-RIKZ.

Werkgroep Onderzoek Kwelderwerken (WOK), 2010. 50 JAAR MONITORING EN BEHEER VAN DE FRIESE EN GRONINGER KWELDERWERKEN: 1960-2009. Jaarverslag voor de Stuurgroep Kwelderwerken, augustus 2009 - juli 2010. Rapport Imares/WUR en Rijkswaterstaat.

[www.ameland.nl/index.php?simaction=content&mediumid=11&pagid=757](http://www.ameland.nl/index.php?simaction=content&mediumid=11&pagid=757)

Over het aardgastankstation te Ameland.

[www.c2cislands.org](http://www.c2cislands.org)

Over de pilot op Ameland met een vrachtfiets.

[www.fryslan.nl/sjablonen/1/infotype/plan/keywords.asp?objectID=23111](http://www.fryslan.nl/sjablonen/1/infotype/plan/keywords.asp?objectID=23111)

Over het Streekplan voor Fryslân.

[www.g-ameland.nl](http://www.g-ameland.nl)

Over de jaarlijkse internationale gamejam op Ameland.

[www.oosterhof-holman.nl/nl/milieutechniek/actueel/620/vergister-van-wadstroom-holwerd-in-aanbouw](http://www.oosterhof-holman.nl/nl/milieutechniek/actueel/620/vergister-van-wadstroom-holwerd-in-aanbouw)

Over de bouw van mestvergisters te Holwerd.

[www.waddeninformatiecentrum.nl](http://www.waddeninformatiecentrum.nl)

Over het initiatief voor een waddeninformatiecentrum te Holwerd.

[www.wpd.nl](http://www.wpd.nl)

Over de veerdienst Ameland.

## BIJLAGEN

**Bijlage 1** Geïnterviewden

**Bijlage 2** Personen benaderd voor aanvullende informatie

**Bijlage 3** Programma en deelnemers bijeenkomst 2 februari 2011

**Bijlage 4** Verschillende inzichten

**Bijlage 5** Wensen en ideeën

**Bijlage 6** Randvoorwaarden en zorgen

**Bijlage 7** Relevante plannen en initiatieven



## Bijlage 1

### Geïnterviewden

Naam	Werkzaam bij	Functie en bijzonderheden
Dhr. Fokke Wagenaar	Provincie Fryslân	Beleidsmedewerker landelijk gebied
Dhr. Laas Bonnema	Provincie Fryslân	Projectleider bodemsanering, afdeling Milieubeleid
Dhr. Martijn Iping	Provincie Fryslân	Senior beleidsmedewerker, afdeling Milieubeleid
Dhr. Will Bakema	Gem. Ameland	Wethouder, bewoner Ameland
Dhr. Albert de Hoop	Gem. Ameland	Burgemeester, bewoner Ameland
Dhr. Sjon de Haan	Gem. Ameland	Beleidsmedewerker Recreatie en Verkeer & Vervoer, bewoner Ameland
Dhr. Luc van Tiggelen	Gem. Ameland	Hoofd Afdeling Beleid en Uitvoering
Mw. Tytsy Willemsma	Gem. Dongeradeel	Wethouder
Dhr. Jan Zijlstra	Gem. Dongeradeel	Projectleider/beleidsmedewerker o.a. Waddenzee
Dhr. Douwe Keegstra	Gem. Dongeradeel	Projectleider/beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening
Dhr. Bauke Dijkstra	Gem. Dongeradeel	projectleider/beleidsmedewerker recreatie en toerisme
Mw. Margriet Bentem	Rijkswaterstaat NN District Waddenzee	Projectleider/Adviseur
Dhr. Hendrikus Venema	Rijkswaterstaat NN District Waddenzee	Hoofd Planmatig Beheer en Onderhoud en hoofd Juridisch Beheer en Ondersteuning
Dhr. Fred Hemstra	De Vries en van de Wiel	Bedrijfsleider Noord Nederland
Dhr. Jelle Hiemstra	De Vries en van de Wiel	Projectleider
Dhr. Ger van Langen	Wagenborg Passagiersdiensten	Directeur, lid MKB, bewoner Ameland
Dhr. Jurrian de Vries	Ridder & de Vries Transport	Directeur, lid MKB, bewoner Ameland
Dhr. Hans Boven	Rondvaartonderneming	Eigenaar, lid MKB, bewoner Ameland
Dhr. Cinto Prospero	VVV Ameland	Directeur, bewoner Ameland
Mw. Louise van Felius	Burgemeester Walda Scholengemeenschap	Directrice, lid van ROCOV-Fryslan, bewoner Ameland
Dhr. Koos Molenaar	Dockumer Courant	Journalist, bewoner Ameland, werkzaam op het vaste land
Dhr. Jaap Feeke	Nijburg Luchttechniek in Eelde	Tekenaar/werkvoorbereider, bewoner Ameland, werkzaam op het vaste land

## Bijlage 2

### Personen benaderd voor aanvullende informatie

Naam	Werkzaam bij	Benaderd over
Dhr. Richard Deen	Provincie Fryslân	Vertegenwoordiging prov. Fryslân
Mw. Femke van Akker	Provincie Fryslân	Duurzaam recreatie en toerisme
Dhr. Durk Holwerda	Provincie Fryslân	Plattelandsprojecten
Dhr. Hans van Meerendonk	Provincie Fryslân	initiatieven Cradle to Cradle Islands
Dhr. Cor van den Akker	Provincie Fryslân	Concessie veerdienst
Dhr. Albert Jan Zijlstra	Secretariaat De Waddeneilanden VAST	Duurzaamheidsmanifest
Dhr. Pieter van de Water	NAM	Projectervaringen op Ameland
Dhr. Piet Visser	Staatsbosbeheer	Bewonersvertegenwoordiging
Dhr. Herman Mulder	RWS	Huidige situatie Baggeren
Dhr. Aante Nicolai	RWS	Kwelderwerken
Dhr. Jelmer Cleveringa	Alkyon	Huidige situatie Baggeren
Dhr. Auke Wouda	Waddenvereniging	Standpunt in het verleden, huidige situatie
Dhr. Hessel Hiddema	Dorpsbelang Holwerd	Initiatieven Holwerd
Dhr. Theo Broersma	Dorpsbelang Holwerd Initiatiefgroep WICH	Initiatieven Holwerd
Dhr. Henk de Vries	It Fryske Gea	Kwelderwerken
Mw. Brenda Harsveld	Zelfstandig MVO-adviseur	Bewonersvertegenwoordiging
Mw. Nynke-Rixt Jukema	Omgevingsarchitect	Vroegere situatie Zwarte Haan
Dhr. Kees Siderius	IVN	Bewonersvertegenwoordiging en scholennetwerk

## Bijlage 3

### Programma bijeenkomst 2 februari 2011

**Locatie:** Land- en Zeezicht op de pier te Holwerd

**Tijdstip:** 9.15 – 13.15 uur

- 9.15 - 9.30 Inloop, koffie
- 9.30 – 9.40 Welkom en kennismaking
- 9.40 – 9.50 Doel en programma bijeenkomst  
*Toelichting door Lucie Gelderblom*
- 9.50 – 10.00 Achtergrond en kader van de voorverkenning  
*Toelichting aan de hand van powerpoint-presentatie door Floris van Bentum*
- 10.00- 10.15 Resultaten interviews  
*Presentatie van belangrijkste interviewresultaten door Lucie Gelderblom*
- 10.15 – 11.00 Streefbeeld Ameland Natuurlijk Bereikbaar 2030  
*Ingedeeld in drie groepen schetsen (ook letterlijk) de deelnemers een duurzaam wensbeeld voor de verbinding naar Ameland in 2030. Naast inhoud mag het hierbij ook gaan om proces. De via de interviews verzamelde wensen en ideeën voor verduurzaming van de verbinding naar Ameland zijn beschikbaar ter inspiratie.*
- 11.00 – 11.30 (na korte koffiepauze) Ronde langs de drie geschetste streefbeelden.  
*Per geschetst streefbeeld een korte toelichting van de bedenkers en het stellen van vragen door de anderen. Vaststellen van gezamenlijke elementen en discussiepunten.*
- 11.30 – 12.15 Kansrijke mogelijkheden voor de kortere termijn  
*Ingedeeld in drie groepen stellen de deelnemers op basis van de ontwikkelde streefbeelden een top 3 op van kansrijke mogelijkheden voor concrete initiatieven op de kortere termijn*
- 12.15 – 12.45 Gezamenlijke Top 3 kansrijke initiatieven  
*Plenair brengen we de kansrijke initiatieven bij elkaar en prioriteren we die tot een gezamenlijke Top 3. Daarna schatten we de haalbaarheid in van de gezamenlijke Top 3 en geven we aan wat nodig is om de Top 3 daadwerkelijk van de grond te krijgen.*
- 12.45 – 13.15 Afsluiting en Lunch

### Deelnemers bijeenkomst 2 februari 2011

Naam	Werkzaam bij	Functie en bijzonderheden
Dhr. Will Bakema	Gem. Ameland	Wethouder, bewoner Ameland
Dhr. Sjon de Haan	Gem. Ameland	Beleidsmedewerker Recreatie en Verkeer & Vervoer, bewoner Ameland
Mw. Tytsy Willemsma	Gem. Dongeradeel	Wethouder
Dhr. Jan Zijlstra	Gem. Dongeradeel	Projectleider/beleidsmedewerker o.a. Waddenzee
Mw. Margriet Bentem	Rijkswaterstaat NN District Waddenzee	Projectleider/Adviseur
Dhr. Tonnie Overdiep	Rijkswaterstaat NN District Waddenzee	Coördinator Wadden
Dhr. Johan Miedema	Boskalis	Baggerdeskundige
Dhr. Ger van Langen	Wagenborg Passagiersdiensten	Directeur, lid MKB, bewoner Ameland
Dhr. Jurrian de Vries	Ridder & de Vries Transport	Directeur, lid MKB, bewoner Ameland
Dhr. Hans Boven	Rondvaartonderneming	Eigenaar, lid MKB, bewoner Ameland
Dhr. Jaap Feeke	Bedrijfsleven	Tekenaar/werkvoorbereider, bewoner Ameland, werkzaam op het vaste land
Dhr. Floris van Bentum	Programma Naar een Rijke Waddenzee	Trekker Cluster Morfologie & Water, opdrachtgever voorverkenning
Dhr. Michiel Firet	Programma Naar een Rijke Waddenzee	Trekker Cluster Morfologie & Water, opdrachtgever voorverkenning
Mw. Lucie Gelderblom	In opdracht van Programma Naar een Rijke Waddenzee	Uitvoerder voorverkenning

## Bijlage 4

### Verschillende inzichten

#### • Verschillende inzichten Vervoeren •

##### Vervoersstromen

**Personenvervoer:** Een breed gedeelte mening is dat Ameland een groot voordeel heeft t.o.v. de andere Waddeneilanden: de vaartijd is beperkt, de prijs is laag. Partijen verwachten dan ook dat de vervoersbehoefte zal blijven bestaan en zien potentie voor een toename van het aantal bezoekers in de toekomst. In aanvulling daarop geeft men aan schepen te missen die alleen voor personenvervoer zijn ingericht, zoals bijvoorbeeld de sneldiensten naar Terschelling en Vlieland. Om meer zicht te krijgen op de behoeften van (potentiele) eilandbezoekers zou aanvullend marktonderzoek gedaan moeten worden. De huidige onderzoeken gebeuren onder de reizigers aan boord. Hiermee krijg je niet de mening in beeld van de mensen die niet naar Ameland gaan, om welke reden dan ook.

**Autovervoer:** Om diverse redenen vinden vrijwel alle partijen dat er iets gedaan zou moeten worden aan de stroom personenauto's naar het eiland toe.

1. Er zijn al genoeg of zelfs al te veel auto's op eiland
2. Eenmaal op het eiland gebruiken toeristen hun auto's maar heel weinig
3. De auto's bepalen nu de capaciteit en het ontwerp van de veerboten.
4. Het is niet duurzaam om zoveel auto's te verplaatsen.
5. Handhavers hebben veel te stellen met landrovers e.d. die in de natuur crossen.

Over de maatregelen die genomen zouden moeten worden zijn de meningen verdeeld. Sommigen zijn voor een verbod, anderen werken liever met stimuleren en belonen. Sommigen zijn bang voor het kwijtraken van met name de Duitse toeristen, anderen zijn er van overtuigd dat de authentieke sfeer van Ameland Duitse toeristen zal blijven aantrekken of dat een autoluw Ameland juist weer andere groepen bezoekers zal aantrekken.

**Vrachtvervoer:** Alle partijen (voor zover ze er bij stilstaan) vinden dat het vrachtvervoer gefaciliteerd moet blijven op minimaal het huidig niveau. Het mag wel anders, bijvoorbeeld apart van het personenvervoer.

##### Vervoerscapaciteit

Over de mogelijkheid en wenselijkheid om de huidige vervoerscapaciteit beter te benutten, verschillen de meningen. De een ziet mogelijkheden om, met gericht prijsbeleid, beter gebruik te maken van de vroegste en minder populaire afvaarten. De ander denkt dat je veel beter je tijd en energie kan steken in het vergroten van de bestedingen per bezoeker, omdat dat sneller en betere resultaten op zal leveren.

##### Vervoersbewegingen

Enkele partijen signaleren een gebrek aan beschikbaarheid, duidelijkheid en transparantie van de bootcijfers van Wagenborg. Het aantal vervoersbewegingen op grond van de bootcijfers kan men moeilijk in overeenstemming brengen met cijfers over ontwikkelingen op het eiland. De onduidelijkheid over het aantal vervoerde bezoekers zou ook zijn weerslag hebben op de afdracht van toeristenbelasting (die via de boottickets wordt geïnd) van Wagenborg aan de gemeente.

Waarom vraagt de gemeente geen accountantsverklaring?

##### Woon-werkverkeer

Voor de forenzen is de reisduur van de overtocht geen probleem, die valt in te plannen. Wel vindt men dat de aankomst en vertrektijden (te) onbetrouwbaar zijn, vertragingen komen te vaak voor. Met het maken van afspraken houdt iedereen al rekening met de boottijden, met vertraging komt men dan alsnog te laat. De vaartaxi als oplossing vindt men te duur, een vaste forenzenregeling voor vervoer met de vaartaxi zou welkom zijn.

##### Aansluitend vervoer

De ervaringen met het aansluitend vervoer tussen boot en bus/pierlijn zijn redelijk goed. Wel gebeurt het regelmatig dat iemand contact moet opnemen met de busmaatschappij of Wagenborg om er voor te zorgen dat er gewacht wordt. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij vertraging door wegwerkzaamheden maar het komt ook voor dat een bus te laat vertrekt uit Leeuwarden omdat de buschauffeur er op rekent dat de boot toch wel te laat zal zijn.

##### Parkeren

Meerdere partijen zijn van mening dat de huidige parkeerprijzen bij lang parkeren niet stimulerend zijn om de auto in Holwerd te laten staan.

In Holwerd/Dongeradeel is het parkeren vaak onderdeel van discussie. Soms zijn de parkeerplaatsen op de pier vol en staan de auto's binnendijks in de weilanden geparkeerd zonder dat hierover overleg is geweest met de gemeente. In het dorp leeft weleens het gevoel dat Wagenborg zich de pier toe-eigent, soms is de pier compleet geblokkeerd door activiteiten/maatregelen van Wagenborg. De gemeente wil best meedenken over een andere parkeeroplossing maar dat moet dan wel een totaaloplossing zijn.

Bij sommige eilanders heerst wat onvrede over het parkeerbeleid voor vaste klanten aan de kant van Holwerd. De kosten voor een vaste parkeerplek vindt men relatief hoog en het is wat schimmig voor welke vergunninghouders de strook buiten het parkeerterrein is bedoeld. In ieder geval niet voor de forenzen.

##### Vrachtvervoer

Een enkele partij gaf aan dat het vrachtvervoer mogelijk efficiënter kan. Volgens de transporteurs zelf kan dit haast niet. Zo wordt het werken met containers niet als efficiënter gezien want daar zit in verhouding met de vaartijd te veel in- en uitpaktijd aan vast.

##### Holwerd en omgeving

De gemeente Dongeradeel is op zoek naar activiteiten en ontwikkelingen om de krimpproblematiek het hoofd te bieden. Prioriteit is het opknappen van de oude kern van Holwerd. De gemeente wil graag een klimaat creëren waarin ondernemers weer gaan investeren in de kern. Voor zowel het dorp als de pier zien gemeente en bewoners veel mogelijkheden voor recreatieve ontwikkelingen als wadlopen, binnen- en buitendijks wandelen, fietsen en een Wadden Informatie Centrum. Op het deel van de pier waar de toegangsweg overheen gaat, willen ze daar voorzichtig mee zijn. De aanliggende kweldergronden en natuurwaarden zijn kwetsbaar. Maar aan het einde van de pier bij de aanleginrichting en in het dorp zelf mag best meer reuring ontstaan.

Ook andere geïnterviewden zien het belang van nieuwe ontwikkelingen voor Holwerd en de streek, en zien ook mogelijke voordelen daarvan voor Ameland, bijvoorbeeld in de vorm van eiland-vaste land arrangementen.

Eilanders vinden Holwerd nu niet erg interessant. Als het dorp een groter winkelaanbod hebben en de boottocht iets goedkoper zou zijn, dan schat een van de partijen in dat veel Amelanders vaker heen en weer zouden reizen om Holwerd te bezoeken.

## • Verschillende inzichten varen •

### De huidige schepen

Over de kwaliteit van de huidige schepen zijn partijen tevreden maar over de geschiktheid van de schepen voor de veerdienst naar Ameland zijn de meningen verdeeld. Los van het feit dat de meesten liever meer mogelijkheden hadden gezien voor personenvervoer en frequenter varen, vinden veel partijen de huidige schepen een verkeerde keuze. Zij vragen zich af hoe de keuze voor deze schepen tot stand is gekomen. Heeft men vooral gekeken of de PKB het toestond en verder niet? Ook verbazen deze partijen zich over het feit dat de huidige Oerd werd gebouwd terwijl al bekend was dat het zusterschip (Sier) bij laag water (zeker bij oostenwind) niet in staat was de overtocht in drie kwartier te maken. Men heeft het gevoel dat het ontwerp voor deze schepen vooral is ingegeven door de wens om zoveel mogelijk auto's mee te nemen. Er wordt immers veel verdiend aan het overzetten van auto's.

Iedereen beseft dat de capaciteit voor het hoogseizoen bepalend is, maar de veerdienst had ook met andere schepen ingericht kunnen worden. Zo waren veel mensen tevreden met de twee vorige veerboten die kleiner waren. Ondanks eenzelfde diepgang gaven deze minder vertragsproblemen en waren eventuele vertragingen makkelijker weer in te lopen: de schepen konden tijdelijk de snelheid wat opvoeren en hadden per keer minder te laden en te lossen. Twee van dit soort schepen er bij (iets breder voor een geringere diepgang) was volgens sommigen een betere oplossing geweest. De groeiende vervoersbehoefte had dan goed opgevangen kunnen worden, zelfs beter qua frequentie, en er was een betere spreiding van lading geweest (mensen en vracht). Dergelijke schepen zouden ook beter gepast hebben bij de vervoersbehoefte in de winter.

### Economische haalbaarheid

Door anderen wordt hier tegenover gezet dat bij de huidige vervoersbehoefte niet gevaren kan worden met kleinere schepen. Ook als er minder auto's vervoerd hoeven te worden kan dat niet omdat het economisch niet rendabel is. De 3 grote kostenposten van de schepen zijn de kapitaallasten, het personeel en de brandstof (elk ongeveer 1/3 deel). Een kleiner schip kost in verhouding meer ten opzichte van de inkomsten. Als je bijvoorbeeld een schip 2 keer zo klein maakt, worden de 3 kostenposten niet ook 2 keer zo klein. Het vervoeren van minder auto's maakt economisch gezien veel uit: bijvoorbeeld 50.000 auto's die minder worden overgevaren scheelt zo'n € 5.000.000 aan inkomsten.

Dat de exploitatie van de veerdienst economisch haalbaar moet zijn, is alle partijen duidelijk. Het is de partijen niet duidelijk waarom er in de verbindingen naar Schiermonnikoog, Vlieland en Terschelling dingen mogelijk zijn die in de verbinding naar Ameland niet zouden kunnen.

### Aandrijfsysteem

Ook over het aandrijfsysteem zijn de meningen heel verschillend. Sommigen zijn er van overtuigd dat de pompjets het beste systeem zijn voor de situatie bij Ameland. Het maakt de huidige schepen

energiezuinig en zorgt ervoor dat het onderwaterschip niet naar beneden wordt gedrukt. Schroefmotoren zouden dit wel doen. Anderen zijn overtuigd van het omgekeerde: schroefaandrijving was een betere keus geweest. Naar hun mening vergroot het pompjet systeem de baggerproblemen. Het zuigt slib aan van de aangrenzende platen, brengt veel extra slib in suspensie en bij geringe diepgang komende aanzuigopeningen in het slib te zitten. Dit terwijl schroefmotoren juist een baggerend effect zouden hebben: door het werk van de schroeven worden de geulen al deels op diepte gehouden.

### Vaarfrequentie en vaartijden

Vrijwel iedereen vindt de huidige dienstregeling niet flexibel en frequent genoeg. De behoefte aan vaker varen voor personenvervoer is groot. Ook wordt de behoefte aan 's avonds varen (voor personenvervoer) meer dan eens genoemd, zowel voor eilanders als voor eilandbezoekers. In dat licht verbaast een geïnterviewde zich er over dat aan het eind van elke dag beide veerboten op Ameland liggen. Veel efficiënter en beter voor het milieu zou zijn om 1 schip te laten liggen aan de Holwerd-kant en het personeel vervolgens met de watertaxi naar en van het eiland te vervoeren. Naar zeggen doet Wagenborg dit niet omdat het personeel dat niet wil.

### Vertragingen

Vertraging is een van de meest besproken onderwerpen in deze voorverkenning en een van de grootste bronnen van onvrede over de veerverbinding. In vrijwel ieders beleving is vertraging vaak aan de orde. Men geeft aan dat het meestal gaat om een orde van grootte van 10 tot 30 minuten maar soms loopt het verder op. De gedachte van veel niet-eilanders dat een halfuurtje vertraging in een verbinding met een vakantie-eiland niet erg is, leidt tot ergernis. Er wonen en werken mensen op Ameland die net als in de rest van Nederland plannings- en afspraken willen maken en ergens op tijd willen aankomen.

Vertragingen hebben voor eilanders op veel manieren hun doorwerking. Zo lopen plannings- en recreatiebedrijven voor de ontvangst van gasten in de war, ontstaan er knelpunten in tijdschema's voor sportcompetities, werken langere wachttijden kostenverhogend voor met name het vrachtvervoer en moet in de winter voor een afspraak op de vaste wal onevenredig veel tijd worden gereserveerd.

Sommigen hebben het gevoel dat Wagenborg geen belang meer heeft bij het op tijd varen van de veerdienst omdat er tegenwoordig watertaxi's zijn. Ook vindt een partij dat burgers en bedrijven de dupe zijn van de keuze van Wagenborg voor de huidige schepen en het niet deugdelijke onderhoud van de vaargeul door RWS.

### Klantvriendelijkheid Wagenborg

Over de klantvriendelijkheid van Wagenborg zijn de meningen verdeeld, waarbij het verschil tussen eilanders en niet-eilanders opvalt. Sommigen, niet-eilanders, vinden Wagenborg klantvriendelijker dan Doeksen. Als je bij Doeksen een ticket koopt moet je precies zeggen wanneer je terug gaat. Loopt het anders dan moet je een nieuw ticket kopen. Bij vertraging van de bus wacht Doeksen niet, Wagenborg wel.

Andere vinden juist dat Wagenborg een voorbeeld zou moeten nemen aan Doeksen. Zij vinden Doeksen creatiever en innovatiever dan Wagenborg, bij voorbeeld wat betreft het inspelen op de verschillende vervoersstromen (apart personenvervoer en aparte vrachtaarten). Ook wordt

genoemd dat Doeksen veel aandacht aan de terminals besteedt om het de klanten zo aangenaam mogelijk te maken en meer klanten te trekken. Daarbij vergeleken vindt men de kwaliteit van de terminals van Wagenborg onder de maat en snapt men niet waarom. Daarnaast staat overigens ook weer de opmerking van een ander dat de huidige wachtruimte goed is zo: vroeger stond je buiten in weer en wind te wachten, dan is het nu heel wat beter.

Enkele geïnterviewde eilanders vinden dat Wagenborg klantvriendelijker zou moeten worden met name als het gaat om faciliteiten voor en meedenken met de eilanders. Zo vaart de eerste boot op zaterdag pas laat en zijn er pas kranten om half 11. Het verzoek van de eilanders om op zaterdag eerder te varen heeft Wagenborg naast zich neergelegd omdat het niet rendabel zou zijn. Maar op Schiermonnikoog kan het wel, waarom zou het dan niet op Ameland kunnen? Ook het reserveringssysteem wordt genoemd. Alle boten worden in principe helemaal volgeboekt, eilanders krijgen geen voorrang. Hierdoor is er geen ruimte voor onverwachte zaken, wat soms tot vervelende situaties leidt.

#### **Tarieven**

Velen vinden, in vergelijking met de andere rederijen, de tarieven voor een overtocht hoog in relatie tot de afgelegde afstand. Ook zou het bedrag dat Wagenborg vraagt voor het heen en weer varen met een van de veerboten hoger zijn dan wat Doeksen vraagt, terwijl de schepen naar Terschelling/Vlieland een grotere afstand moeten overbruggen.

Veel eilanders denken dat de verbinding naar Ameland medefinancier is van de verbinding naar Schiermonnikoog en vinden dat de gemeente meer eisen mag stellen aan de tarieven.

Kleine ergernissen over de tarieven zijn er ook. Waarom worden familieleden van Amelanders, aangeslagen als toerist? Waarom hoef je niet te betalen voor vervoer van een paard in een trailer en wel voor een hond? Waarom gelijk meer betalen als je auto ietsje groter is dan 5 meter? Fietsen op het dak kosten niets, voor fietsen achter op de auto moet je bijbetalen. Waarom geen andere prijs gerekend voor een kleine auto?

#### **Vaartaxi's**

De eilanders vinden de vaartaxi een welkome vervoersaanvulling, meer voor bijzondere gevallen dan voor geregeld gebruik. Het is handig voor vervoer in de avond en bij grote vertragingen. Voorheen moest je altijd overnachten op de vaste wal als je daar 's avonds iets te doen had. De watertaxi's vervoeren ook de kinderen die naar het speciaal onderwijs gaan op de vaste wal. De kosten worden wel erg hoog gevonden, voor regelmatig vervoer van de eilanders moeten er toch andere afspraken te maken zijn.

#### **Vaarroute en aanleginrichting**

Een van de partijen maakt zich zorgen over de enkele autobruggen. In combinatie met curatief en niet preventief onderhoud van de aanleginrichting wordt dit ingeschat als een groot risico. Als er iets kapot gaat aan de autobrug door slijtage of door een ongeluk, dan is het laden en lossen van de veerboten niet meer mogelijk en ligt de veerverbinding plat.

#### **Concessie**

De duur van de concessie die binnenkort van kracht wordt, komt ongeveer overeen met de afschrijvingstermijn van de huidige schepen. Het voorbereiden van een concessie kost al gauw 5 jaar.

Diverse partijen vinden het een goed idee om in een vroeg stadium alvast na te gaan denken over gewenste innovaties en veranderingen zodat die meegenomen kunnen worden bij de volgende concessieverlening.

### **• Verschillende inzichten Baggeren •**

#### **Baggerbezwaar**

Over de oorzaken van het toegenomen baggerbezwaar leven verschillende ideeën.

Sommigen zijn er van overtuigd dat het te maken heeft met de pompjet aandrijving van de nieuwe schepen omdat daardoor slib vanaf de platen de geul in zou worden gezogen. Naar zeggen van anderen spreekt onderzoek dat tegen.

Van de stortlocaties voor de baggerspecie, die niet zo heel ver van de geul liggen, vragen enkelen zich af hoeveel van de gestorte bagger in korte tijd weer terug stroomt naar de geul. Anderen geven aan dat de stortlocaties op enkele kilometers afstand liggen van de baggerlocaties en dat het terugkeren van een deel van het sediment naar de baggerlocatie een natuurlijk proces is en ingecalculleerd in de baggeropgave.

Andere gehoorde verklaringen van het toegenomen baggerbezwaar zijn dat de Waddenzee zich nog steeds aanpast aan de aanleg van de Afsluitdijk, dat het komt door de vooroeversuppletie van RWS en dat er meer slib in suspensie is door de toegenomen afwezigheid van biobouwers (organismen als mosselen die effect hebben op het vastleggen van slib). Als factoren die mogelijk ook nog van invloed kunnen zijn, worden genoemd de gaswinning (en daarmee samenhangende zandsuppletie), autonome ontwikkelingen als klimaatverandering, en het baggeren in de vissershaven van Lauwersoog.

Naar vermindering van het baggerbezwaar is jaren geleden al gekeken. In ogen van een aantal partijen lag er een goed voorstel van Alkyon voor een doorsteek van de geulen. Hier zaten alleen maar voordelen aan vast, ook voor de natuur. Men vindt het een gemiste kans dat het niet is doorgegaan.

#### **Kwelderwerken**

Veel Amelanders zien een belangrijke oorzaak in het stoppen van de landaanwinnings-werken op de kwelders aan de overkant ten behoeve van "dynamisch kustbeheer". Hierdoor zou het slib minder goed worden vastgehouden en zou de nabijgelegen vaargeul eerder dichtslibben. De beheerders van RWS en de twee natuurbeheerders hebben de stellige indruk dat in de kwelderzones grenzend aan de pier per saldo zeker niet minder slib wordt vastgelegd dan voorheen. De toename van het areaal kweldergronden in Friesland van 600 ha in 1995 naar 1000 ha nu, ondersteunt deze indruk.

#### **De huidig baggerpraktijk**

Bij velen heerst het gevoel van dweilen met de kraan open. Ondanks continu baggeren zijn de geulen alweer snel ondiep.

Met de huidige aanbestedingsregels van de overheid is niet iedereen even blij omdat die leiden tot steeds nieuw op te bouwen relaties tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Dit kost veel energie. Meerdere partijen zijn van mening dat er winst valt te halen uit betere onderlinge informatie-uitwisseling tussen opdrachtgever, opdrachtnemer en geulgebruiker.

Over het contractueel uitsluiten van de techniek van water- of luchtinjectie heerst enige verbazing omdat de aandrijfsystemen van de veerboten op deze techniek zijn gebaseerd en dat kennelijk geen probleem wordt gevonden. De opdrachtgever geeft aan dat het opwoelen van slib middels waterinjectie in de veerbootroute Ameland contractueel niet is toegestaan, vanwege het ontbreken van een sterke getijstroming. Daarnaast speelt een rol dat de aandrijfsystemen van de veerboten hinder ondervinden van extra omgewoeld slib.

#### **Baggercontract en innovatiemogelijkheden**

Alle geïnterviewden die er zicht op hebben vinden de contractvorm erg belangrijk voor de innovatiemogelijkheden. Zij zijn de mening toegedaan dat de contractduur waarmee RWS momenteel werkt (4 jaar met max. 3 keer 1 jaar verlenging) te kort is voor innovatieve ontwikkelingen en dat een periode van 8-15 jaar voor dit aspect beter zou werken. Ook is genoemd dat het huidige baggercontract weliswaar eenduidig en duidelijk is maar tegelijkertijd te gedetailleerd waardoor er geen ruimte is voor optimalisaties van het baggeren. Daarnaast bestaat bij sommigen de indruk dat niet iedereen van RWS die op enige wijze is betrokken bij de vaargeul en het baggeren, de problematiek goed overziet en de wens heeft om het baggerwerk te optimaliseren. De hang naar innovatie binnen de baggerwereld wordt door verschillende geïnterviewden niet erg groot geschat. Bovendien zijn de baggeraars terughoudend in het proactief meedenken over innovatiemogelijkheden. Dit heeft te maken met onderlinge concurrentie maar een proactieve meedenker loopt ook het risico van een volgende aanbesteding te worden uitgesloten vanwege voorkennis. Aan innovatie werken tijdens een aanbestedingstraject wordt aangedragen als een goede optie.

## **Bijlage 5**

### **Wensen en ideeën**

<b>Wensen en ideeën 'Anders Vervoeren'</b>	
<b>Vervoersstromen</b>	<b>Nadere toelichting</b>
Gescheiden vracht- en personenvervoer	Door personen op lichtere boten te vervoeren en vracht alleen op tij te vervoeren kan je toe met een geringere vaargeuldiepte. Het scheiden van transportstromen zou misschien een mogelijkheid zijn maar daar moet dan iemand een keer goed aan rekenen. Scheiden van stromen niet alleen met het oog op de veerdienst, maar met name ook op het eiland. Zie ook gescheiden vervoer Rederij Doeksen (niet op tij)
Vrachtvervoer anders organiseren	Door vrachten in overgeladen vorm of in containers te transporteren hoeven de (zware) vrachtauto's niet mee naar de overkant. Aanleggen van een overslagstation op het eiland
Minder auto's naar het eiland vervoeren	Het meenemen van auto's verbieden/ontmoedigen (voor toeristen) Prijsbeleid ontwikkelen gericht op het laten staan van auto's (belonen!), Werken met vergunningen/ontheffingen gericht op het weren van auto's
Anders vervoeren van bagage en boodschappen	Ander vervoersysteem voor bagage, van voordeur tot voordeur Zie de proef die op Terschelling is gedaan naar ander bagagevervoer Een duurzame boodschappen- en bagagedienst op het eiland
Betere benutting huidige bootcapaciteit	Prijsbeleid ontwikkelen gericht op beter gebruik van de vroegste vaartijden, minder populaire wekdagen en het meenemen van kleinere auto's. Arrangementen maken met verblijf op de vaste wal.
Klantgericht werken	Goed marktonderzoek doen, niet alleen onder bootpassagiers De terminals klantvriendelijker inrichten (als Doeksen)
Meer gebruik vaartaxi	Tariefafspraken over gebruik vaartaxi door eilanders Uitbreiding van abonnementen van eilanders voor vaste afvaarten van de vaartaxi. De taxi terug ook volboeken met forenzen de andere kant op bijv. bouwvakkers
Aansluitend vervoer	Kijk goed naar de totale vervoersketen Goede aansluiting van en communicatie tussen het OV in de provincie en de veerdienst OV arrangementen (all-in tickets)aanbieden aan eilandbezoekers
<b>Duurzaam energie- gebruik op het land</b>	<b>Nadere toelichting</b>
Duurzaam vervoer op de eilanden	Duurzaam OV-shuttlesysteem Verhuur elektrische vervoermiddelen voor gebruik op het eiland
Verduurzamen van transportbrandstoffen	Rijden op aardgas Elektrisch rijden, voor eilanders en voor verhuur aan bezoekers
Verduurzamen transportbedrijf	Duurzamer energiegebruik van de koel- en vriescellen op de overslagterreinen.

<b>Wensen en ideeën 'Anders Varen'</b>	
<b>Schepen</b>	<b>Nadere toelichting</b>
Ondiepere en lichtere schepen	Kleinere en ondiepere schepen, bijv. als de huidige Rottum en Monnik maar dan 2 meter breder waardoor ze minder diepgang hebben. Kleinere schepen voor personen, grotere schepen voor vracht . Lichter gebouwde schepen (mits veilig en van goede kwaliteit). Moderne materialen gebruiken (strong planck, lichte en sterke composiet).
Innovatieve vaartuigen	Hovercraft, draagvleugelboten, vliegvaren. De laatste bijstelling van de PKB Waddenzee is inmiddels alweer 10 jaar oud. Misschien is bij de huidige stand van techniek de geluidhinder van een hovercraft wel acceptabel. De watertaxi's die momenteel varen produceren ook flink veel geluid.
Minder en ander brandstofgebruik	Voortstuwing door atoomenergie, biobrandstoffen, biogas Verduurzamen van transportbrandstoffen. Energiezuinige en emissieloze schepen, analyse CO2-uitstoot
Ander aandrijfsysteem	Aandrijfsysteem dat minder slib loswoelt en minder slib aanzuigt vanaf de aanliggende platen . Aandrijving door schroeven (hebben van zichzelf een baggerend effect). Walvisstaart-aandrijving
<b>Vaarfrequentie en route</b>	<b>Nadere toelichting</b>
Vaker varen	Bij vaker varen wordt de vervoerslast beter gespreid over de dag, vertragingen zijn minder problematisch. Bij meer afvaarten voor personenvervoer verspreid over de dag zijn misschien zelfs geen reserveringen meer nodig Bij frequenter varen zijn er vaker mensen op de pier, is er meer levendigheid en is het aantrekkelijker om activiteiten op de pier te ontwikkelen en de pier anders in te richten.
Flexibeler dienstregeling	In het winterseizoen minder/anders varen dan in het hoogseizoen. Meer late vaarten i.v.m. horecabezoek, ook 's nachts varen. Aan het eind van de dag blijft aan beide zijde van de verbinding 's nachts een boot liggen zodat 's ochtends van beide zijden een vroege boot kan vertrekken.
Beter aansluiten bij de natuur	De meest natuurlijke route gebruiken als vaarroute. Niet of anders varen bij laagwater.
Eindpunten route verplaatsen	Pier in Holwerd verlengen. Pier verplaatsen naar Ferwerd. Hier zou een veerdam van gelijke lengte direct aansluiten op het diepere vaarwater van het Dantziggat. Het baggerbezwaaar is bij een dergelijke route veel kleiner. Weer gaan varen vanaf Zwarte Haan.
<b>Aanleginrichting</b>	<b>Nadere toelichting</b>
Extra beschutting aanlegplaatsen	De aanlegplaatsen aan beide oevers inrichten als een soort flessenhals waardoor de aanlegplaats beter beschermt is. Dit levert flinke energiebesparing op bij het aanleggen en op zijn plaats houden van de boten tijdens het laden. Een extra rij palen waardoor de schepen minder problemen hebben met het draaien en tegen de wind in aanleggen tegen de kade (wat veel extra brandstof kost).
Minder kwetsbaar maken enkele autobrug	De huidige aanleginrichtingen met de enkele autobridgen minder kwetsbaar maken door preventief onderhoud of de aanleg van een tweede auto brug.
<b>Concessie</b>	<b>Nadere toelichting</b>
Nieuwe concessie	Nu alvast anticiperen op de volgende concessie (of aanbesteding) Duurzame wensen en eisen meenemen in de volgende concessie. Baggeren meenemen in veerdienstconcessie.

<b>Wensen en ideeën 'Anders Baggeren'</b>	
<b>Efficiënter baggeren</b>	<b>Nadere toelichting</b>
Efficiëntere technieken	Met slimmer technieken in verhouding meer vaste stof verwijderen Gebruik van water- of luchtinjectietechnieken. Hierbij woel je bezonken slib los en laat je het door de ebstroom afvoeren. Of deze methode ook in de Amelandse situatie met zwakker stroomsnelheden effectief zal zijn, is op voorhand niet aan te geven. Je zou het moeten uitproberen.
Eigen sleepopperzuiger RWS	RWS zou zelf een voor de situatie bij Ameland geschikt schip kunnen laten bouwen en dit verpachten aan de aannemer. Dit lost in ieder geval het probleem op van niet goed op de situatie afgestemde baggerschepen.
Samen zoeken naar optimalisaties	Meer gebruik maken van de praktijkkennis van o.a. / bijvoorbeeld de schippers van Wagenborg en die kennis (doen) uitwisselen. Tip: Aan de goede kant van de geul baggeren. Regelmatige samspraak tussen opdrachtgever en opdrachtnemer om samen te zoeken naar optimalisaties van de baggerwerkzaamheden.
Geulverlegging Dantziggat	Door bij het Dantziggat de vaargeul te verleggen zal eenmalig veel baggerbezwaaar ontstaan maar zal daarna het jaarlijks baggerbezwaaar afgenomen zijn. Een dergelijke ingreep heeft ongeveer 50 jaar geleden ook plaatsgevonden op dezelfde plek. Kennelijk heeft de natuur 50 jaar nodig om de geul weer op zijn oude plek te krijgen.
Kanalisering eerste stuk geul vanaf Holwerd	Kanalisering van het stuk geul vanaf de pier bij Holwerd zou wel eens positief kunnen uitpakken omdat de richting van de geul dan gunstiger komt te liggen tov de stroomrichting. Hierdoor zouden stroomsnelheden in de geul groter kunnen worden en dus ook het op natuurlijke wijze afvoeren van slib.
<b>Aanbesteding en contract</b>	<b>Nadere toelichting</b>
Op innovatie gerichte aanbesteding	Bij een nieuwe aanbesteding slimmere technieken stimuleren, de aannemer uitdagen tot innovatie. De aanbesteding meer baseren op praktijk in plaats van op theorie.
Op innovatie gericht contract	Om innovatie te kunnen stimuleren moet de contractduur aanzienlijk langer zijn dat de huidige 4 jaar. Een periode van 8 jaar biedt al veel meer ruimte en mogelijkheden voor de trits: waarnemen, idee ontwikkelen, proef uitvoeren, werkzaamheden optimaliseren en gericht investeren. Een meer functionele omschrijving van de gewenste werken laat meer ruimte voor optimalisatie. Of neem zelfs expliciet op in het contract dat er ruimte voor optimalisatie is.
Baggeren in vervoersconcessie	Wanneer de verzorger van de veerdiensten ook verantwoordelijk wordt voor het op diepte houden van de vaargeul, zal dit de rederij motiveren om enerzijds zo weinig mogelijk baggerbezwaaar te veroorzaken en anderzijds om zo efficiënt mogelijk te baggeren.
<b>Divers</b>	<b>Nadere toelichting</b>
Vangputten graven	Vangputten graven op slimme plekken waar slib van nature in zal bezinken.
Baggerspecie uit systeem halen	Het gebaggerde slib op de kwelders opspuiten en daar vastleggen. Daarmee wordt het slib uit het systeem genomen. Landaanwinningswerken weer gaan voortzetten
Slibinstroom Waddenzee verminderen	Geleidedam aanleggen bij Den Helder om slibinstroom in de Waddenzee te verminderen
Subsidieregelingen gebruiken	Gebruik maken van subsidieregelingen om zaken te onderzoeken met name voor een nog uitvoeriger onderzoek betreffende de morfologie in het gebied.
Goed monitoren	Scherp krijgen wat de invloed is van het baggeren tov het natuurlijk slibgehalte.

<b>Overige wensen en ideeën</b>	
<b>Holwerd en omgeving</b>	<b>Nadere toelichting</b>
Verbinding Holwerd-Ameland versterken	Beter benutten van het toeristisch potentieel van de verbinding, zodanig dat zowel Ameland als Holwerd daar baat bij heeft.
Recreatieve potentie pier en vaste wal beter benutten	Ontwikkelen wadlopen, fiets- en wandelpaden, strandjes, meer gebruiksdiversiteit langs de kust. Verbinding pier – dorp versterken, bijvoorbeeld met wandelpad(en) tussen dorp en pier De pier aantrekkelijker maken voor bezoekers. Binnendijkse parkeerplaats aanleggen bij Holwerd in plaats van parkeren op de pier (veiliger en landschappelijk beter ingepast) Het dorp Holwerd aantrekkelijker maken voor bezoekers
Arrangementen voor combinaties vaste wal / eiland	Arrangementen voor combinaties van verblijf op vaste wal en op Ameland. Dit is nu al in ontwikkeling met Dokkum. Met Holwerd kan dat pas als er in het dorp geschikte accommodaties zijn ontwikkeld. Op gang brengen investeringsimpulsen in Holwerd
Spoorverbinding naar Holwerd	Het in ere herstellen van de oude spoorverbinding Dokkum-Ternaard-Holwerd (als Dockumer Lokaeltsje) en deze laten aansluiten op de veerverbinding.
Meer zonering en diversiteit Nederlandse Waddenkust	De Nederlandse waddenkust minder over een kam scheren. Bijvoorbeeld afwisseling creëren van zwemstrand, natuur, recreatie, wonen, landbouw, etc. Daarbij goed kijken naar Duitse situatie, daar is buitendijks meer te beleven dan in Nederland.
<b>Proces</b>	<b>Nadere toelichting</b>
Goede samenwerking	Denken in mogelijkheden en niet in beperkingen. Positieve inzet van alle partijen, iedereen doet mee. Meer bemoeienis van overheden en belanghebbenden met veerdiensten
Aanpak en Strategie	Vanuit een gezamenlijk ontwikkeld lange termijn perspectief handelen op de korte termijn. Goed kijken naar de huidige situatie: waarom doen we de dingen zoals we die nu doen? Werken in de volgorde: 1. Duurzaam Vervoer, 2. Duurzaam Varen, 3. Duurzaam Baggeren; Integrale aanpak. Voor succesvolle vernieuwing 3 elementen meenemen : techniek, economische haalbaarheid en draagvlak. Rekenen aan mogelijke veranderingen en daarbij uitgaan van lange termijnen (bijv. 50 jaar) verkenning verbreden naar alle verbindingen in de Waddenzee
<b>Divers</b>	<b>Nadere toelichting</b>
Versterken natuur	Op de korte termijn compensatie van natuurbelasting Op de lange termijn het eiland terug geven aan de natuur
Andere verbinding	Luchtbrug, grondeffect-vliegtuigen, brug, tunnel, kabelbaan, zeppelin Meer benutten van de digitale mogelijkheden
Andere veerdienst-onderneming	Een eigen veerdienst onderneming oprichten, in bezit van en beheerd door Amelanders (als TESO)

## Bijlage 6

### Randvoorwaarden en zorgen

<b>Randvoorwaarden</b>	
Bereikbaarheid	Varen op tij is niet bespreekbaar. Ameland wil en gaat niet terug naar de oude situatie. Het eiland moet goed bereikbaar blijven, het aantal afvaarten mag niet minder worden De korte vaartijd en de betrouwbaarheid van vertrek- en aankomsttijden zijn sterke punten en moeten zo blijven Het huidige niveau van bevoorrading moet gewaarborgd blijven, evenals transport van goederen van het eiland af De dienst mag niet (nog) slechter worden dan hij nu af en toe is.
Kosten	Nieuwe ontwikkelingen mogen geen effect hebben op de ticketprijzen. De kosten van een bootkaartje moeten in de hand gehouden worden om aantrekkelijk te blijven voor toeristen
Proces	Toekomstige ontwikkelingen moeten in samenwerking tussen partijen en integraal worden aangepakt Iedereen moet meedoen, lokale partijen moeten het samen doen Zorg dat de juiste partijen aan tafel zitten Coöperatieve houding van partijen en duidelijke (afdwingbare) afspraken Niet te grote veranderingen in 1 keer (ivm behoudende eilanders) Zorg dat de problematiek in het juiste perspectief wordt geplaatst (uiteindelijk gaat het maar om een lokale verbinding met 1 Waddeneiland).
Overig	De pier in Holwerd moet deel blijven van de verbinding naar Ameland Het gebied moet zo natuurlijk mogelijk blijven, sluit aan bij de nationale en Europese doelstellingen voor het gebied. Recreatie en toerisme moeten speerpunt blijven Een pilot mag geen negatieve invloed hebben op de haalbaarheid van de prestatie-eisen baggeren.

Zorgen	
Baggeren	De hang naar innovatie is binnen de baggerwereld niet erg groot. Aannemers onderschatten het baggerwerk in de geulen naar Ameland.
Natuur	Vroeger werd vervoer over het water aangepast aan het wad, nu redeneert men andersom. De natuur moet vaak wijken voor economisch belang zonder naar de vaak onomkeerbare gevolgen op (middel) lange termijn te kijken. De natuur krijgt vaak de schuld van ongemakken die we zelf veroorzaken in het kader van economisch belang.
Varen/Wagenborg	Wagenborg heeft relatief hoge prijzen. Komende zomer wordt het nog duurder. Dit zijn verkeerde signalen naar de klanten toe. Wagenborg heeft (bijna) een monopolie positie. Contractueel is alles zo dichtgetimmerd dat eventuele concurrentie of Wagenborg zelf nauwelijks ruimte heeft voor uitbreiding van de dienstverlening.
Wet- en regelgeving	Hoe verhouden eventuele ontwikkelingen tbv duurzaamheidsambities zich met de NB-wet vergunningen? RWS wordt geremd door wet- en regelgeving m.b.t. aanpassing geulen, vasthouden aan de PKB brengt ons niet verder. Wetten en regels staan soms in de weg van (innovatieve) oplossingen.
Proces	Staan onderlinge verhoudingen goede samenwerking toe? De emotie wint het vaak van de feiten Voorkom oeverloze discussies. De materie is complex, de processen stroperig. Veel partijen en lagen zijn nodig, t/m Den Haag voor aanbestedingen. Er zijn altijd wel partijen die drempels opwerpen, zie het convenant vaarrecreatie.

## Bijlage 7

### Relevante plannen en initiatieven

(Zoals tijdens de voorverkenning aangedragen door de benaderde partijen )

#### **Gemeente Ameland**

##### *Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) 2009-2015, Ontwerp*

Voor de toekomst wil de gemeente dat iedereen van de omgeving op Ameland kan genieten zonder daarbij gestoord te worden door het verkeer. Duurzaamheid is daarbij belangrijk, het eiland moet ook voor latere generaties beschikbaar en aantrekkelijk blijven. Mobiliteit ziet de gemeente als een onderdeel van Ameland als toeristisch product. De vier belangrijke thema's voor de planperiode zijn: Duurzaamheid, Stimuleren en promoten van alternatieven voor het autoverkeer, Leefbaarheid (aantrekkelijkheid) van het eiland en de Voorbeeldfunctie van de gemeente.

##### *Bijeenkomst Openbaar Vervoer (2011)*

In het kader van het GVVP organiseert de gemeente in 2011 een bijeenkomst over versterking van het OV-gebruik op het eiland. Dit raakt de auto-aspecten van de veerverbinding maar dat zal niet expliciet op de agenda komen te staan. De bijeenkomst moet nog concreet vorm krijgen.

##### *Aardgas tankstation (sinds april 2010)*

Op het eiland is een vulpunt voor aardgas, op het terrein van De Ridder & de Vries Transporten. Het vulpunt zelf is van CNGnet. De bussen op het eiland rijden op aardgas en het aantal andere voertuigen dat op aardgas rijdt, neemt langzaam toe.

##### *Elektrisch rijden (sinds 2009)*

De gemeente Ameland heeft oplaadpunten voor elektrische auto's aangevraagd bij de stichting E-laad. Inmiddels zijn twee oplaadpunten voor elektrische auto's gerealiseerd.

##### *Convenant Duurzaam Ameland (2007-2012)*

Dit convenant is in 2007 gesloten tussen de gemeente en ENECO, GasTerra en de NAM. Het heeft geleid tot projecten rond HRE-ketels (micro WKK), Groen Licht, rijden op aardgas en bijmengen van waterstof. In feite functioneert gemeente Ameland hiermee als een soort proeftuin voor nieuwe technieken. Het convenant loopt door tot februari 2012.

##### *Duurzaamheidsprogramma (2011 e.v.)*

Dit programma is in ontwikkeling en moet klaar zijn in het 1<sup>e</sup> kwartaal van 2011

##### *Toeristisch actieplan "Daar gaan we naar toe" (2005 e.v.)*

Dit Actieplan is het resultaat van een pilot (van het toenmalige Ministerie van EZ) voor het stimuleren van het kusttoerisme in Ameland. Een breed scala van mogelijke activiteiten en projecten genoemd. Nummer vijf op de lijst van 20 prioritaire projecten is "Terugdringen autogebruik en gratis OV". Het project wordt in het Actieplan benoemd als project voor de middellange termijn (4 – 6 jaar).

### **Samenwerkingsverband VAST**

#### **(Vlieland – Ameland – Schiermonnikoog –Terschelling)**

##### *VAST-Duurzaamheidsmanifest (2007)*

In dit manifest spreken de besturen van de vijf Waddeneilanden zich uit voor een duurzame ontwikkeling van de eilanden. De ambitie is om alle Waddeneilanden in 2020 volledig zelfvoorzienend te laten zijn op het gebied van duurzame energie en watervoorziening. In een uitvoeringsplan voor de eerste 5 jaar zullen concrete projecten worden opgenomen voor de thema's Duurzame Mobiliteit, Energiebesparing in de gebouwde omgeving, Groen gas en Water en energie.

##### *Programmaplan VAST, Jaarplan 2011*

In dit eerste programmaplan van het samenwerkingsverband komen de ambities van het duurzaamheidsmanifest terug (duurzaam transport op de eilanden en volledige zelfvoorziening qua energie- en watergebruik). Daarnaast zijn relevante punten het bevaarbaar houden van de vaargeulen en het vaststellen van een gezamenlijk bestemmingsplan Waddenzee in 2012. Momenteel wordt er door Grontmij/E-kwadraat onderzocht wat het huidige verbruik is en welke stappen genomen moeten worden om daadwerkelijk zelfvoorzienend te zijn in 2020.

##### *Alternatief Bagagetransport*

'Andere manieren van bagagetransport' staat op de agenda in VAST-verband. Op Terschelling is hiermee een proef gedaan. In het portefeuilleoverleg EZ (ongeveer 4 keer per jaar) zal het bagagevervoer begin 2011 weer op de agenda staan. Een eventuele vervolgpilot hoeft niet VAST-breed opgepakt te worden, wellicht is het zelfs beter om het tot 1 eiland te beperken.

##### *Bagageproef Terschelling*

In 2007 is op initiatief van de provincie Fryslân een aantal partijen gestart met een zoektocht naar innovatief bagagevervoer van en naar Terschelling. Na twee onderzoeken door studenten van TU Delft en NHL lag er in 2009 een rapport over de economische en logistieke haalbaarheid van een nieuw bagagevervoersysteem in 2 varianten. Rederij Doeksen vervult de trekkersrol en moet nu een keuze maken uit de concepten. Doeksen zal t.z.t. een aantal Terschellingse vervoerders benaderen voor een vorm van samenwerking.

### **Gemeente Dongeradeel**

##### *Netwerk Noord Oost (2010)*

In dit sociaal-economisch masterplan voor 5 noordelijke friese gemeenten is expliciet aandacht voor dorpsherstel van Holwerd en het opwaarderen van de pier. Het masterplan zal nog verder worden uitgewerkt naar concrete activiteiten.

##### *Kadernotitie recreatie en toerisme (2008)*

De gemeente wil met het ontwikkelen van de toeristische sector 25 % groei van de werkgelegenheid realiseren over een periode van 10 jaar (2007-2017). Onder andere wordt ingezet op beleving van het Wad en verbetering van routenetwerken (wandelen, fietsen, varen). Voor onder andere Holwerd ziet de gemeente groeikansen en mogelijkheden voor grootschaliger ontwikkelingen.

##### *Duurzaam Dongeradeel, Kansen in Kaart (2009)*

In deze notitie worden kansen voor duurzame ontwikkeling gesignaleerd in Dongeradeel. Er zijn meerdere kansen die mogelijk verbonden kunnen worden met de veerverbinding Holwerd-Ameland, bijvoorbeeld de biogasringleiding en het inzetten van biogas voor duurzame mobiliteit (vulpunt voor groen gas).

##### *Regiovisie Noordoost Fryslan (2003)*

In deze visie van de vier gemeenten Dongeradeel, Dantumadeel, Kollumerland en Achtkarspelen worden de potenties van de Waddenzee en de grote bezoekersstroom naar de Waddeneilanden beter benut. Bij Holwerd zien de gemeenten kansen voor een herinrichting van de pier. Ook voor niet-veerbootbezoekers wordt de pier een toeristisch focuspunt van formaat.

##### *Schetsboek Holwerter Fiersichten(2009)*

In opdracht van de gemeente Dongeradeel onderzocht DLG knelpunten en kansen in de krimpproblematiek van het dorp Holwerd, samen met een 25-tal vertegenwoordigers van verschillende partijen. De resulterende ontwikkelingsvisie voor Holwerd heeft als hoofdlijn het versterken van de verbinding tussen het dorp en de Waddenzee die op kaart is vertaald naar een 'rode loper' tussen het dorp en de pier. De visie schetst een aantal ontwikkelingsrichtingen voor de langere termijn. Veel van de voorgestelde ingrepen kunnen al op korte termijn starten zoals het opnemen van contact met RWS over de inrichting van de pier en het rooien van beplanting op bepaalde plekken in het dorp.

##### *Aanvalsplan Krimp Holwerd (2009)*

Tussen 2003 en 2008 nam de bevolking van Holwerd met 8 procent af. Medio 2009 stond 1 op de 10 koopwoningen te koop. Het Aanvalsplan Krimp is in 2009 opgesteld in opdracht van de SEV, Thús Wonen, gemeente Dongeradeel en de provincie Fryslân. Stichting Doarpswurk en Dorpsbelang Holwerd dachten intensief mee. Het plan omschrijft een aantal scenario's: niets doen, twee varianten van een woondorp en twee varianten van een recreatief waddendorp.

### **Provincie**

##### *Streekplan Fryslân(2007)*

Het streekplan wijst Holwerd aan als een van de recreatiekernen waarin nieuwe grootschalige en intensieve recreatieve voorzieningen worden geconcentreerd: "binnen de gegeven natuurlijke en landschappelijke randvoorwaarden kan de specifieke recreatieve kwaliteit van de veerdam worden benut, gekoppeld aan de functie van Holwerd als transitopunt naar Ameland, evenals de recreatieve beleving van de waddenkust." Daarnaast ziet de provincie voor Holwerd mogelijkheden voor verbetering van extensievere vormen van recreatie en voor voorzieningen voor dag-, verblijfs- en vaarrecreatie. Voor Ameland ziet de provincie ontwikkelingsruimte, gekoppeld aan landschappelijke/natuurlijke kwaliteiten. Een totaalvisie op de recreatie voor het hele eiland is hiervoor gewenst.

##### *Actualisering Recreatie en Toerisme (2010)*

Met deze notitie wordt de Beleidsnota Recreatie en Toerisme 2002-2010 geactualiseerd. Een van de gewenste projecten in de Programmalijs Wadden is "Duurzame recreatiemobiliteit: ontwikkeling van

nieuwe vervoerssystemen, betere ketenmobiliteit van boot naar fiets, bagageservices, milieuvriendelijke vervoersmiddelen etc.”

#### *Strategie Duurzaam Toerisme (2011 e.v.)*

Voor het gehele Nederlands-Duitse Waddengebied wordt onder regie van het Common Waddensea Secretariat in de komende twee jaar een strategie voor duurzaam toerisme opgesteld. De strategie zal zich ook richten op duurzaam recreatief vervoer in het gebied en duurzame verblijfsaccommodaties. De strategie zal ook een actieplan bevatten.

#### *Ameland voor iedereen*

De eilanden willen zich meer richten op toerisme met zorg, Ameland in het bijzonder. Dat betekent dat de gemeente en ook de provincie zwaar inzet op maatregelen en projecten waar mensen met een beperking (ook) gebruik van kunnen maken. De vakantie begint echter niet op het eiland maar al bij de reis er naar toe. Dus ook bij de terminal, het parkeren en op de boot zelf.

#### *Vrachtfiets Ameland (2010)*

In het kader van C2C Islands ([www.c2cislands.org](http://www.c2cislands.org)) is op Ameland een pilot uitgevoerd met een zogenaamde vrachtfiets. Het ontwikkelen van deze vrachtfiets was een afstudeerproject bij de TU Delft. Begin 2010 is een prototype getest bij recreatiebedrijf Klein Vaarwater. Zie voor meer informatie: [http://www.youtube.com/watch?v=8Fizgt\\_nGQc&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=8Fizgt_nGQc&feature=player_embedded). De pilot is inmiddels afgerond, klein Vaarwater is enthousiast en de studenten zijn een bedrijf begonnen ([www.vrachtfiets.nl](http://www.vrachtfiets.nl)). Tot nu toe heeft Klein Vaarwater nog geen concrete bestelling geplaatst, maar het ligt in de verwachting dat dit wel gaat gebeuren.

#### *Elektrische fietsen en scooters (sinds 2009)*

In 2009 is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor elektrische fietsen en scooters op Ameland. De TU Delft sprak met verschillende ondernemers (fietsverhuurbedrijven) om met verhuur van elektrische fietsen en scooters van start te gaan. Ook zijn gesprekken gevoerd met o.a. Eneco voor de realisatie van oplaadpunten. Inmiddels zijn er meerdere ondernemers op het eiland die elektrische fietsen aanbieden en zijn diverse oplaadpunten gerealiseerd, onder andere op de boot naar Ameland.

#### *100.000 voertuigenplan(2008)*

Om de productie en toepassing van duurzame transportbrandstoffen te stimuleren voert de provincie het 100.000 voertuigen plan uit. De drie noordelijke provincies hebben zichzelf de concrete ambitie gesteld dat in 2015 minimaal 100.000 voertuigen op duurzame brandstoffen of elektrische aandrijving in Noord-Nederland rijden.

#### **Rijkswaterstaat**

##### *Agenda 2012 (2008)*

Als een van de opgaven binnen de trend duurzaamheid, benoemt RWS het verduurzamen van de groeiende mobiliteit. Maatschappelijk verantwoord werken is ook een aandachtspunt. Onder andere wil RWS duurzame producten en diensten leveren en vernieuwend zijn. RWS wil marktpartijen hierbij

betrekken en hun denkkracht gebruiken. Ook wil RWS meer gaan inkopen op basis van meerjarige programmering en nieuwe contractvormen in dialoog met de markt ontwikkelen.

#### *Overdracht veerdam bij Nes*

De veerdam bij Nes Ameland wordt door RWS binnenkort overgedragen aan de gemeente Ameland. Voor de overdracht zal de pier een opknapbeurt krijgen om het netjes over te kunnen dragen. Dit zou een mooi moment kunnen zijn om ook de aanleginrichting aan te passen en een ‘flessenhals’ aan te leggen.

#### **Overig**

##### *Onderzoek WPD*

Wagenborg heeft in 2009/2010 een industrieel onderzoek laten doen naar emissiearm/-vrij varen door verschillende partijen uit de markt (w.o. Conoship / Alewijnse / MSN / HMC / Eekles) . Uit de resultaten kwam naar voren dat voortstuwing door atoomenergie de beste perspectieven biedt en dat wellicht ook het varen op biobrandstoffen schoon en haalbaar is.

##### *Alternatief Baggerplan*

Een Amelandse ondernemer en een baggerdeskundige hebben onderzoek gedaan naar het veranderende stromingspatroon in de afgelopen 60 jaar. Op basis daarvan hebben zij oplossingsvoorstellen geformuleerd voor de korte, middellange en lange termijn. Zij pleiten voor een serieuze overweging van een éénmalige ingreep in het geulstelsel om de natuur zelf weer de geul bij Holwerd op diepte te laten houden en zo de druk op de ecologische waarden van het gebied significant te verminderen.

##### *Wadden Informatie Centrum Holwerd (WICH)*

Op zoek naar ontwikkelingsmogelijkheden voor Holwerd heeft een aantal lokale ondernemers en bewoners zich verenigd in WICH: Wadden Informatie Centrum Holwerd. Eind 2009 heeft de initiatiefgroep plannen gepresenteerd voor een nieuw te realiseren Wadden Informatie Centrum aan de rand van het dorp op het terrein van een oud kassencomplex. In de plannen is inbegrepen dat het Centrum geheel energieneutraal zal worden voorzien van warmte en licht. Voor meer informatie zie [www.waddeninformatiecentrum.nl](http://www.waddeninformatiecentrum.nl).

##### *Vergister voor Wadstroom (sinds 2010)*

Een melkveehouder in de polder heeft in 2010 een grote vergister gebouwd voor Wadstroom. Op het industrie terrein worden momenteel nog twee van deze vergisters gebouwd die makkelijk een dorp als Holwerd van gas en stroom kunnen voorzien. Of dat er daadwerkelijk ook van gaat komen is nog niet helder. Voor meer informatie over de vergister van de melkveehouder: <http://www.oosterhof-holman.nl/nl/milieutechniek/actueel/620/vergister-van-wadstroom-holwerd-in-aanbouw>

##### *Binnendijkse zeehaven Holwerd*

Ongeveer 2 jaar geleden heeft een aantal inwoners/ondernemers van Holwerd een plan ontwikkeld voor een binnendijkse zeehaven, inclusief een aantal andere planelementen. Een animatiefilmpje is te zien op YouTube: [http://il.youtube.com/watch?v=xsvrk14Re\\_E&feature=related](http://il.youtube.com/watch?v=xsvrk14Re_E&feature=related)

#### *Bevordering OV-gebruik*

In 2011 starten de VVV en Arriva op Ameland een proef om bij online boekingen een OV-kaart aan te bieden die onbeperkt OV-gebruik op het eiland voor de duur van het verblijf inhoudt. Ze hopen hiermee de bezoekers te stimuleren om hun auto bij Holwerd of op het eiland te laten staan.

#### *Consumentenplatform Concessies Waddenveren Oost*

Dit consumentenplatform heeft de wettelijke rol de Minister te adviseren over het programma van eisen voor de concessieverlening. Vervolgens moet de concessiehouder deze organisatie minimaal eenmaal per jaar informeren over de resultaten van de maatregelen die de belangen van de reizigers raken en moet de concessiehouder dit platform tenminste eenmaal per jaar advies vragen.

#### *Arrangementen Ameland-vaste wal*

De VVV werkt aan arrangementen voor bijvoorbeeld Duitse toeristen die dan eerst naar een plek als Dokkum gaan en de volgende ochtend de eerste boot naar Ameland nemen.

#### *Zeppelin*

Enige tijd geleden was er een initiatief van een ondernemer om met een zeppelin rondvluchten te maken boven het wad (niet specifiek naar Ameland). De provincie heeft daar destijds toestemming en vergunningen voor afgegeven. Het is uiteindelijk niet doorgegaan omdat de ondernemer het financieel niet van de grond kon krijgen.

#### *G-Ameland*

Afgelopen november vond voor de derde keer, een internationale gamejam op Ameland plaats, G-Ameland. De te ontwerpen game moet ieder jaar iets te maken hebben met duurzaamheid, of 'sustainability'. Misschien kan een duurzame verbinding het thema voor een volgende keer zijn? Overigens zijn er nu al gamers betrokken bij 3D-presentaties voor toeristische doeleinden op de Waddeneilanden.

#### *Kunstmaand Ameland*

Jaarlijks organiseert Stichting Kunstmaand Ameland een maand lang kunstactiviteiten op Ameland (in november 2010 voor de 14<sup>e</sup> keer). De gemeente zou graag zien dat ook de pier in Holwerd gebruikt wordt voor activiteiten zodat bezoekers op de pier al in de sfeer van het evenement terecht komen en er op de pier al iets te doen valt.



PROGRAMMA NAAR EEN  
RIJKE WADDENZEE



PROGRAMMA NAAR EEN  
RIJKE WADDENZEE

APRIL 2011

