









## OVER DE BEREIKBAARHEID



VEERDIENST AMELAND - HOLWERD	
2022	<p><b>Aantal* afvaarten</b> 11.848</p> <p>99% ↑</p>
2022	<p><b>Veerdienst % vertraagde afvaarten</b> 29,13%</p> <p>14% ↑</p>
2022	<p><b>Personen- vervoer</b> 744.950</p> <p>16% ↑</p>
2022	<p><b>Personen- auto's</b> 101.562</p> <p>31% ↑</p>
2022	<p><b>Vracht- vervoer (in meters)</b> 119.063</p> <p>54% ↑</p>
2022	<p><b>Twee- wieliers/ rijwiel- dragers</b> 77.568</p> <p>74% ↑</p>
2014	<p><b>Aantal afvaarten</b> 5.944</p>
2014	<p><b>Veerdienst % vertraagde afvaarten</b> 25,50%</p>
2014	<p><b>Personen- vervoer</b> 641.690</p>
2014	<p><b>Personen- auto's</b> 77.238</p>
2014	<p><b>Vracht- vervoer (in meters)</b> 77.459</p>
2014	<p><b>Twee- wieliers/ rijwiel- dragers</b> 44.575</p>

VEERDIENST LAUWERSOOG - SCHIERMONNIKOOG	
2022	<p><b>Aantal* afvaarten</b> 6418</p> <p>73% ↑</p>
2022	<p><b>Veerdienst % vertraagde afvaarten**</b> 0,16%</p> <p>87% ↓</p>
2022	<p><b>Personen- vervoer</b> 337.349</p> <p>6% ↑</p>
2022	<p><b>Personen- auto's</b> 6.839</p> <p>35% ↑</p>
2022	<p><b>Vracht- vervoer (in meters)</b> 31.019</p> <p>5% ↑</p>
2022	<p><b>Twee- wieliers/ rijwiel- dragers</b> 41.289</p> <p>60% ↑</p>
2014	<p><b>Aantal afvaarten</b> 3.710</p>
2014	<p><b>Veerdienst % vertraagde afvaarten**</b> 1,30%</p>
2014	<p><b>Personen- vervoer</b> 317.456</p>
2014	<p><b>Personen- auto's</b> 5.078</p>
2014	<p><b>Vracht- vervoer (in meters)</b> 29.421</p>
2014	<p><b>Twee- wieliers/ rijwiel- dragers</b> 25.777</p>

\* incl. sneldienst    \*\* incl. overmacht

AFMETINGEN VAARGEUL AMELAND - HOLWERD	
1993 beheersplan RWS	60 m. breed 4,1 m. diep
Marin rapport 2008 bij enkelv. gebr.	Min. 66 m. breed 4,35 m. diep
2023 bagger- contract	Max. 50 m. breed 3,8 m. diep
2023	<45 m. breed <3,5 m. diep 33% ↓ 17% ↓
Achterstand bagger- bezwaar 2023	110.000 m <sup>3</sup>
Waddenzee bodem stijgt	ca. 2 à 3 cm per jaar

LENGTE VAARWEG AMELAND - HOLWERD	
2023	11,9 km
1966	10,2 km
	17% ↑

LENGTE VAARWEG LAUWERSOOG - SCHIERMONNIKOOG	
2023	10,9 km (Marginale toename afgelopen jaren)

### BAGGERVOLUME VAARWEG HOLWERD - AMELAND

Baggervolume vaarweg Ameland - Holwerd in 20 jaar gegroeid van 500.000 m<sup>3</sup> per jaar (2002) naar 2.500.000 m<sup>3</sup> in 2023. **500% ↑**



Door de voortdurende verslechtering van de vaargeul heeft Wagenborg Passagiersdiensten in december 2022 aan het MARIN gevraagd om vast te stellen wat op dit moment; met de huidige dienstregeling en morfologische omstandigheid, veilige dimensies zouden zijn van de vaargeul Ameland - Holwerd. MARIN, het Maritiem Research Instituut Nederland, is een van de grootste instituten ter wereld voor onderzoek naar hydrodynamica en maritieme technologie door middel van simulaties, modeltesten, ware-groottemetingen en training. Eerder, in 2008, hebben Wagenborg Passagiersdiensten en de gemeente Ameland gezamenlijk onderzoek naar veilige vaargeuldimensies uit laten voeren. De studie waartoe WPD in december 2022 opdracht gaf, ligt in het verlengde van dit eerder onderzoek. De resultaten ontvingen wij op 26 april jongstleden en liegen er niet om: MARIN adviseert een vaargeul van 71 meter breed en 4,15 meter diep, voor enkelvoudig gebruik. Dat is 58% breder en 19% dieper dan de huidige gepeilde afmetingen conform van <45 meter breed en <3,5 meter diep!

De verslechtering van de vaargeul leidt al langer tot vertragingen en uitval van afvaarten. Vertraging en uitval leiden tot een slechtere betrouwbaarheid van de dienstverlening. Echter, naast deze al langer bestaande problematiek van vertragingen, constateren we sinds korte tijd dat ook de *veiligheid* steeds verder onder druk komt te staan. Het aantal “grondingen” – aanraking tussen schip en zeebodem – neemt toe, evenals bijbehorende schades. Kapiteins van Wagenborg Passagiersdiensten geven aan dat de situatie steeds onveiliger wordt. Deze situatie wordt nog eens gecompliceerder omdat juist bij het varen op stroom, (voor de sneldienst en overige vaarweggebruikers) snelheid benodigd is om koers te houden terwijl de schepen elkaar rakelings passeren. Recent is er een ernstig incident geweest met een van onze schepen die bij het passeren van een baggerschip aan de rand van de vaargeul moest manoeuvreren en in één klap tot stilstand kwam omdat er een zandbank geraakt werd. Dit toont aan dat de geul te smal is om elkaar veilig te passeren en onderstreept de noodzaak voor enkelvoudig gebruik. Deze punten zijn besproken met de vaarwegbeheerder (Rijkswaterstaat). Samen met Rijkswaterstaat werken we aan een verdere verdieping van het MARIN rapport van april 2023, maar duidelijk is dat passeren in de huidige vaargeul Ameland – Holwerd en het stuk van de Glinder tot de veerdam Schiermonnikoog onder de meeste omstandigheden niet veilig kan.

Deze zaken hebben geleid tot het voorgenomen besluit zoals omschreven in hoofdstuk vier om de dienstregeling structureel aan te passen. WPD heroverweegt de dienstregeling conform vervoerplan te hervatten zodra de vaarwegen voldoen aan de afmetingen in het beheerplan en na rapportage van het vervolgonderzoek MARIN dat naar verwachting zal aangeven bij welke waterstanden het varen met twee schepen weer kan.

## 2. Achtergrond

De vaargeul tussen Ameland en Holwerd wordt bijgehouden op minimaal 50 meter, maximaal 55 meter breed en een streefdiepte van 3,80 meter min NAP en een maximale baggerdiepte van 4,00 meter min NAP. In de praktijk blijkt het niet mogelijk om deze diepte en breedte te realiseren. Over de periode 2014-2023 is gemiddeld 28,4% van de veerdienst afvaarten tussen Ameland en Holwerd v.v. met meer dan tien minuten vertraagd. In 92% van deze gevallen is er een direct verband tussen de vaargeulconditie en de vertraging. De situatie is de afgelopen jaren verslechterd.

Rijkswaterstaat gaat voor de vaargeulen uit van de aan haar verleende vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet (2011) en het Natura2000 Beheerplan Waddenzee (2016). De afmetingen van de vaargeulen tussen Ameland en Holwerd en tussen Lauwersoog en Schiermonnikoog, zoals vastgesteld in het Beheersplan Waddenzee, worden echter door Rijkswaterstaat structureel niet gehaald. De nieuwe doorsteek “Vloedgeul”, bijvoorbeeld, is niet stabiel. Het concept MARIN rapport van 25 april 2023 bevestigt bovendien dat de vaargeul te beperkt is gedimensioneerd. In het conceptrapport adviseert MARIN een breedte over de gehele lengte van de vaargeul tussen Ameland en Holwerd van minimaal 71 meter breed en een diepte van minimaal 4,15 meter min NAP voor enkelvoudig gebruik. Voor optimaal gebruik in twee richtingen is een bodembreedte van minimaal 150 meter gewenst bij intensief verkeer en van minimaal 135 meter bij minder intensief verkeer, aldus MARIN. De reden van toename van de breedte en diepte is de toename van meanderen (bochten) van de vaarweg. Daardoor is meer ruimte nodig om te manoeuvreren. Rijkswaterstaat heeft inmiddels de conclusies uit het MARIN rapport bevestigd en laten weten dat zij het passeren van schepen in de vaargeul Ameland – Holwerd niet langer verantwoord vindt.

De vaargeul tussen Lauwersoog en Schiermonnikoog verslechtert eveneens. Ook hier zijn meer bochten ontstaan en zien we ook daar ook delen, met name tussen de Glinder en de veerdam van Schiermonnikoog, die niet voldoen aan minimale normen om elkaar veilig te passeren. Continuïteit, Betrouwbaarheid en Veiligheid zijn de kernwaarden van Wagenborg Passagiersdiensten. Meestal gaan deze hand in hand. Maar soms spreken zij elkaar tegen. Als MT van Wagenborg Passagiersdiensten stellen wij veiligheid voorop boven de andere waarden. Dat betekent dat wij keuzes moeten maken om de veiligheid van onze reizigers en onze collega’s te borgen. Tegen deze achtergrond vragen wij uw advies op de voorgenomen besluiten, die zowel voor de Ameland – Holwerd verbinding als voor de Lauwersoog -Schiermonnikoog verbinding de veiligheid maximaal borgen.

### 3. Gevolgde procedure

Als Wagenborg Passagiersdiensten voeren wij de concessie Waddenveren Oost uit. Dit betekent dat onze dienstregeling door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vastgesteld wordt. Er staan ook afspraken in de concessie over consequenties wanneer wij deze dienstregeling niet nakomen. Tenzij de wijziging tijdelijk of beperkt is, kan het wijzigen van de dienstregeling dus alleen met instemming van de concessieverlener.

1. Op 2 mei 2023 is het concept MARIN rapport voor het eerst besproken in het MT van WPD. In deze vergadering is besloten dat er maatregelen genomen moeten worden om de veiligheid te borgen.
2. Op 9 mei 2023 is er met de Raad van Bestuur van de Koninklijke Wagenborg Groep gesproken over het rapport en is verzocht om de beslissing van het MT van WPD te steunen. De Raad van Bestuur heeft deze steun uitgesproken en het MT gevraagd om in beeld te brengen hoe een dergelijk ingrijpend besluit op de kortst mogelijke termijn, met inachtneming van zorgvuldigheid, geïmplementeerd kan worden.



3. Opvolgend is op 9 mei de afdeling DGMO van het ministerie van I&W in kennis gesteld van het ontvangen rapport en is aangekondigd op korte-termijn maatregelen te nemen met inachtneming van zorgvuldigheid.
4. Op donderdag 11 mei hebben we, in aanwezigheid van de afdeling DGMO van het ministerie van I&W, gesproken met de Decentrale Overheden en het Consumentenplatform Waddenveren Oost en is aangekondigd dat er maatregelen getroffen zullen worden. Het conceptverslag van dit overleg treft u in de bijlage van deze Adviesaanvraag. Bij het gesprek met de decentrale overheden was ook Rijkswaterstaat aanwezig.
5. Op vrijdag 12 mei is het MARIN rapport ook met DGMO gedeeld, waarbij wij hebben aangegeven zo snel mogelijk met een reactie op dit rapport te komen.
6. Op vrijdag 12 mei heeft het MT van WPD, na zorgvuldige reflectie, unaniem besloten dat ingrijpen in de dienstregeling helaas onvermijdelijk is om de veiligheid te kunnen garanderen.
7. Op maandag 15 mei is de Ondernemingsraad van WPD geïnformeerd over het voornemen om maatregelen te nemen zodat de veiligheid geborgd kan worden.
8. Op dinsdag 22 mei is er 's middags een kapitein/schippersoverleg geweest voor de Lauwersoog-Schiermonnikoog verbinding. 's Avonds is er een kapiteins/schippersoverleg geweest voor de Ameland-Holwerd verbinding en een bijeenkomst voor de collega's van de klantenservice.
9. Op woensdag 24 mei heeft er een online informatiebijeenkomst plaatsgevonden voor de collega's van WPD.
10. Op vrijdag 26 mei heeft Wagenborg Passagiersdiensten een brief gestuurd aan de staatssecretaris van IenW over de noodzaak om een tussentijdse structurele wijziging van de dienstverlening tussen Ameland en Holwerd en tussen Schiermonnikoog en Lauwersoog door te voeren in de zin van artikel 1.3 sub h van het Programma van Eisen van de Vervoerconcessie Waddenveren Oost. Deze brief is ook aan u, de decentrale overheden en het consumentenplatform Waddenveren Oost gestuurd, in lijn met de concessievoorschriften.
11. Op dinsdag 30 mei heeft het consumentenplatform Waddenveren Oost een brief gestuurd aan Wagenborg Passagiersdiensten met daarin verschillende vragen over de voorgenomen structurele wijzigingen.
12. Gedurende deze periode is er intensief contact geweest tussen Wagenborg Passagiersdiensten en Rijkswaterstaat. In deze contacten is door RWS aangegeven dat na interne beoordeling van recente peilkaarten en bestudering van het Marin rapport door de nautische experts binnen RWS de conclusies van het Marin rapport worden overgenomen en geconcludeerd is dat passeren in de gehele vaarweg niet veilig is. RWS en Wagenborg Passagiersdiensten zullen gezamenlijk een vervolgonderzoek uit laten voeren door MARIN.



4. Voorgenomen besluit/maatregelen

4.1. Looptijd

Uiterlijk op 23 juni 2023 verwachten wij de reactie van de staatssecretaris. Wij bereiden ons erop voor om de maatregelen per 27 juni 2023 in te laten gaan. De maatregelen hebben een initiële looptijd tot en met 31 december 2023. Dat betekent dat het vervoerplan 2024 in beginsel gebaseerd zal zijn op reguliere dienstverlening. Het blijft ons doel en streven om, binnen veilige marges, de dienstverlening zoals in het vervoerplan 2023 staat te hervatten. Daarom willen wij graag tweewekelijks samen met DGMO en Rijkswaterstaat bepalen in hoeverre de dienstregeling uit het vervoerplan 2023 hervat kan worden. Indien het hervatten van de dienstregeling niet mogelijk blijft, zal de afgeslankte dienstregeling moeten worden gehandhaafd.

4.2. Wijziging dienstregeling

Ameland – Holwerd v.v.

De dienstregeling is opgesteld op basis van enkelvoudig gebruik van de vaargeul. Dit betekent dat er in de hele vaargeul eenrichtingsverkeer geldt en schepen achter elkaar aan varen.

Veerdienst vaartijd ca. 50 minuten

Sneldienst vaartijd ca. 20 minuten

AMELAND > HOLWERD

Dagelijks	veerdienst 04.30	veerdienst 06.30	veerdienst 08.30	veerdienst 10.30	veerdienst 13.00	veerdienst 15.00	veerdienst 17.00	veerdienst 19.00	veerdienst 21.00
Dagelijks		sneldienst 06.30 * niet op zaterdag en zondag	sneldienst 08.30	sneldienst 10.30	sneldienst 13.00	sneldienst 15.00	sneldienst 17.00	sneldienst 19.00	

HOLWERD > AMELAND

Dagelijks	veerdienst 05.30	veerdienst 07.30	veerdienst 09.30	veerdienst 11.30	veerdienst 14.00	veerdienst 16.00	veerdienst 18.00	veerdienst 20.00	veerdienst 22.00
Dagelijks		sneldienst 07.30 * niet op zaterdag en zondag	sneldienst 09.30	sneldienst 11.30	sneldienst 14.00	sneldienst 16.00	sneldienst 18.00	sneldienst 20.00	





*Lauwersoog-Schiermonnikoog*

De dienstregeling is opgesteld op basis van enkelvoudig gebruik van de vaargeul in het stuk tussen de

**Veerdienst vaartijd ca. 50 minuten**

**Sneldienst vaartijd ca. 20 minuten**

**LAUWERSOOG > SCHIERMONNIKOOG**

Dagelijks	<b>veerdienst 06.30</b>	<b>veerdienst 09.30</b>	<b>veerdienst 12.30</b>	<b>veerdienst 15.30</b>	<b>veerdienst 18.30</b>
Dagelijks		<b>sneldienst 07.45</b> <small>* niet op zaterdag en zondag</small>	<b>sneldienst 13.45</b>	<b>sneldienst 16.45</b>	<b>sneldienst 19.45</b>

**SCHIERMONNIKOOG > LAUWERSOOG**

Dagelijks	<b>veerdienst 07.30</b>	<b>veerdienst 10.30</b>	<b>veerdienst 13.30</b>	<b>veerdienst 16.30</b>	<b>veerdienst 19.30</b>
Dagelijks		<b>sneldienst 08.15</b> <small>* niet op zaterdag</small>	<b>sneldienst 11.15</b>	<b>sneldienst 14.15</b>	<b>sneldienst 20.15</b>

**4.3. Handhavingsverzoek**

Aanvullend op de maatregelen om de dienstregeling te wijzigen, doen wij de staatssecretaris het verzoek om te handhaven dat gedurende de looptijd van de maatregelen en op momenten dat er een dienstregeling van kracht is in de gehele vaargeul Ameland-Holwerd eenrichtingsverkeer in te voeren en een inhaalverbod in te stellen waarbij de veerboot van Wagenborg en overige vormen van personenvervoer alsmede de ondersteuning daarvan (bijv. door baggerschepen etc.) uit het oogpunt van bereikbaarheid altijd voorrang krijgt. Idem voor het deel van de vaargeul vanaf de Glinder naar de veerdam op Schiermonnikoog Dit om het risicoprofiel te minimaliseren. Dit betekent dat wanneer de vaargeul niet gebruikt wordt door de veer- en sneldienst het vrij is om in de geul te varen.

Dit verzoek zal bij de overige huidige vaarweggebruikers op weerstand stuiten en vraagt derhalve om een nadere toelichting: De vaargeulen voldoen niet aan de minimale vereisten voor veilig varen, ook niet wanneer ze enkelvoudig gebruikt worden. Voor meervoudig gebruik door veerboten is, bijvoorbeeld, op de verbinding Ameland – Holwerd een breedte nodig van 135

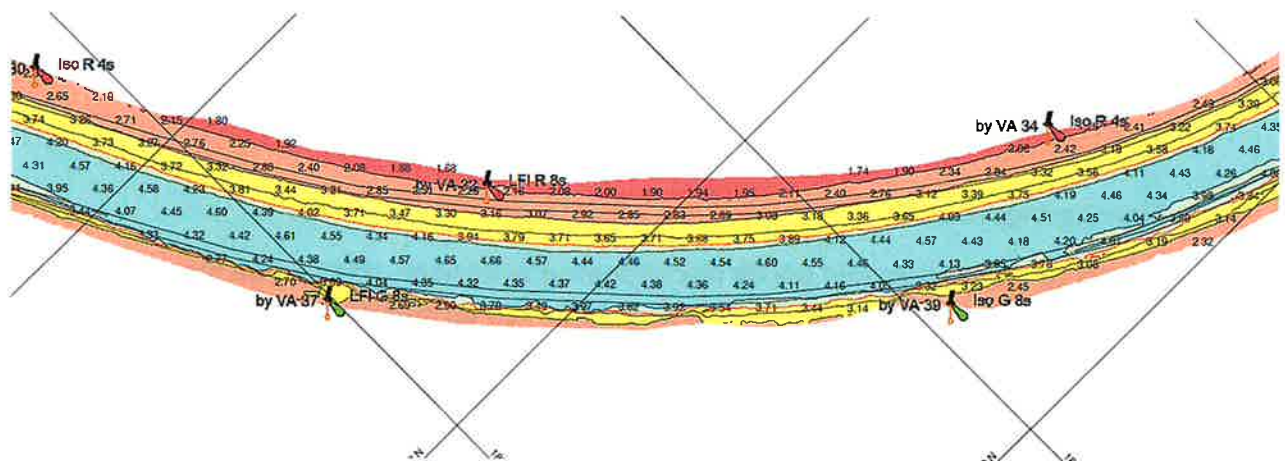
meter. Het deelgebruik van de vaargeul voor diverse transporten van personen, voor visserij, toerisme, etc. is in deze analyse nog niet eens meegenomen.

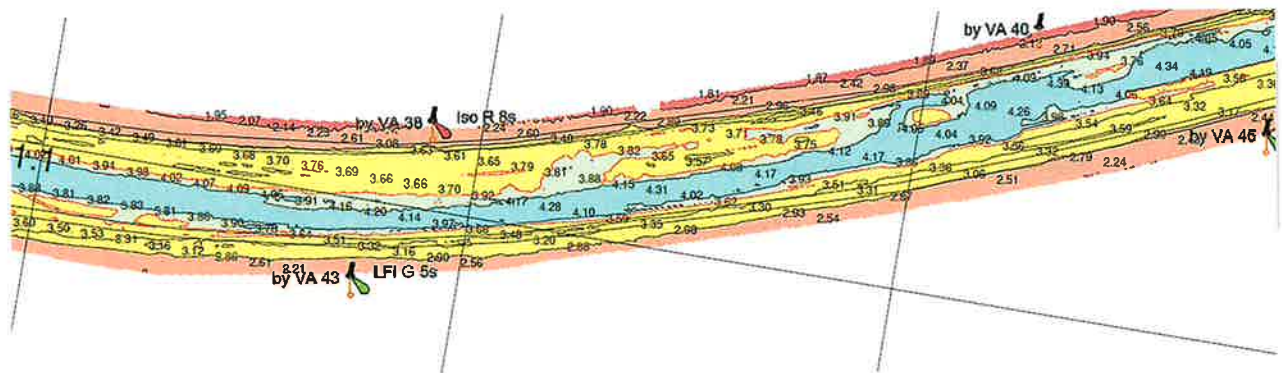
Uiteindelijk is het de verantwoordelijkheid van de kapiteins en schippers om in te schatten of het verantwoord is om te varen of niet. Deze verantwoordelijkheid kan niet lichtzinnig opgevat worden: bij een ongeval zal er in de eerste plaats naar hen gekeken worden.

Vanwege het meanderen van de vaargeul en de invloed van wind en stroming is het niet mogelijk om vooraf te bepalen op welke plekken schepen elkaar zullen passeren. Het maken van een 'passagevak' op een recht deel van de vaargeul is daarom in de praktijk zeer ingewikkeld. Bovendien wisselen de posities van baggerschepen, als barrières in de vaargeul waar omheen gevaren moet worden, met regelmaat.

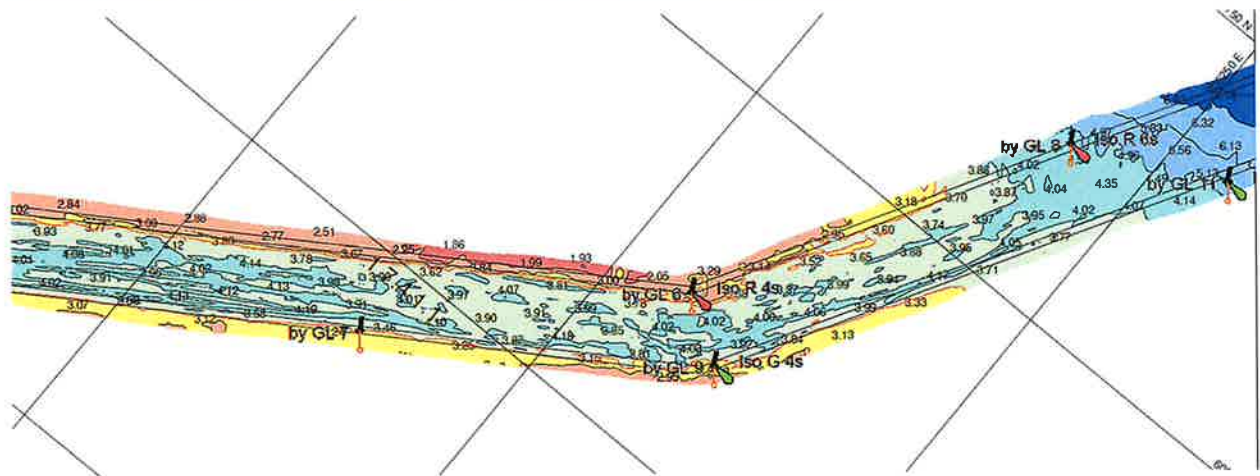
Als rederij vinden wij het onverantwoord om deelgebruik van de vaargeulen toe te staan wanneer er zulke duidelijke aanwijzingen zijn dat de vaargeulen niet voldoende geëquipeerd zijn om intensief bevaren te worden. Daarom hebben wij de staatssecretaris verzocht om te handhaven dat het verkeer in de vaargeul op de momenten dat de dienstregeling van de concessienemer actief is (dus wanneer WPD aan het varen is), te beperken tot verkeer dat gerelateerd is aan de concessie.

Ter illustratie geven wij hier recente peilkaarten weer. De blauwe stukken zijn op goede diepte. De hele breedte tussen de groene en de rode ton, de markeringen voor de vaargeul, zou blauw moeten zijn voor een bodembreedte van 50 meter op minimaal 3,80 meter min NAP diep. De peilgegevens dateren van 22 mei 2023.





Ook bij de Glinder op de verbinding Lauwersoog-Schiermonnikoog zien we dat de vaargeul onvoldoende veilig bevaarbaar is voor meervoudig gebruik. Deze peilgegevens zijn van 16 mei 2023. De peilgegevens kunnen geraadpleegd worden via <https://downloads.rijkswaterstaatdata.nl/peilkaarten/Waddenzee/>.



#### 4.4. Onderzochte alternatieven

De keuze voor een versobering van de dienstregeling waartoe we door de verslechterde vaargeulen toe gedwongen worden, is een keuze tussen twee kwaden. Aan de ene kant staat de veiligheid van onze passagiers en medewerkers voorop en aan de andere kant voelen we een grote maatschappelijke verantwoordelijkheid voor een optimale bereikbaarheid van de eilanden. Alvorens we besloten tot de voorgenomen wijzigingen in onze dienstregeling, hebben wij de volgende alternatieven overwogen:

- Wachten met ingrijpen en MARIN om aanvullend onderzoek vragen.
  - We hebben niet voor dit alternatief gekozen omdat wij het niet kunnen verantwoorden als er in de tussentijd een calamiteit plaatsvindt. De combinatie van het MARIN-onderzoek en de signalen van onze kapiteins en schippers maken dat wij ingrijpen op korte termijn als enige serieuze optie zien.
- Alleen sneldienst uit de dienstregeling halen.
  - We hebben niet voor dit alternatief gekozen omdat hiermee nog steeds niet de minimale veiligheid zou worden bewerkstelligd.
- Meervoudig gebruik toestaan bij noodsituaties
  - De gemeente Schiermonnikoog spreekt in haar brief van aan de staatssecretaris van 2 juni jongstleden over deelgebruik van de vaargeul wanneer de KNRM voor noodsituaties door de vaargeul moet. Wij stellen ons voor dat voor dat soort situaties de veerdienst in de vaargeul stil gaat liggen en wacht tot de KNRM veilig gepasseerd is.
- Wachten met invoeren maatregelen tot er in een “treintje” gevaren kan worden.
  - Het scenario “treintje varen” kent in het meest positieve geval een doorlooptijd van meerdere weken. Dit concept houdt het volgende in: de sneldienst voorop, de dienstboot en het tweede schip daar achteraan. Deze variant onderzoeken we momenteel met Rijkswaterstaat maar vraagt om een wachtplek nabij Holwerd alsmede een aantal natuur-vergunningen. We kijken dus wel naar de mogelijkheden om dit in de toekomst wel te realiseren.
- Alleen ingrijpen bij Ameland, niet bij Schiermonnikoog.
  - Hoewel de situatie bij Ameland breder bekend is en de problematiek groter is, voldoet de vaargeul bij de Glinder evenmin aan de minimale eisen voor veilig varen. Daarom is besloten om eveneens in het stuk tussen de Glinder en Schiermonnikoog enkelvoudig gebruik van de vaargeul in te voeren.



#### 4.5. Mitigerende maatregelen

De consequenties van de voorgenomen wijzigingen zijn groot. Omdat we de bereikbaarheid van de eilanden zo goed mogelijk willen houden en willen verbeteren waar mogelijk, bereiden we een aantal maatregelen voor.

##### 4.5.1. Eerder vertrekken, langer doorvaren

Om voldoende dekruimte te garanderen willen we voor Ameland-Holwerd eerder starten met varen en langer doorvaren. De eerste afvaarten zijn in principe voor vracht en passagiers bestemd, dus geen personenauto's. Hierdoor wordt de bevoorrading gegarandeerd. Bijkomende positieve aspecten, ondanks alle nadelen, zijn dat vracht 's morgens eerder naar Ameland komt en de druk op de 7.15 uur afvaart afneemt. Voor dagjesmensen in het hoogseizoen wordt het makkelijker mogelijk om 's avonds op Ameland te dineren en daarna met de late boot terug te gaan. Door deze extra afvaarten in de vroege ochtend en de late avond reduceren we het capaciteitsverlies als gevolg van de aangepaste dienstregeling.

##### 4.5.2. Reserveren voor personen

In de voorgenomen gewijzigde dienstregeling is er iedere twee uur een afvaart voor Ameland-Holwerd en iedere drie uur een afvaart voor Lauwersoog-Schiermonnikoog. Om lange wachttijden als gevolg van volle afvaarten te voorkomen, voeren we het reserveren voor personen, fietsen, honden, etc. (weer) in. Hiertoe zullen toegangszuilen geplaatst worden in de havenkantoren van Nes en Schiermonnikoog, net zoals er in Corona-tijd gestaan hebben. Dit reserveren zal een niet-verplicht karakter hebben waarbij we met het vaststellen van de capaciteit de input van de kapiteins en historische data gebruiken. Om in te schatten hoeveel plekken we kunnen reserveren gebruiken we historische data, waarbij we iedere afvaart zorgen dat er ruim voldoende plek is voor Wagenborgpas-houders. Zij hoeven dus voor personen en fietsen niet te reserveren en kunnen mee.

##### 4.5.3. Treintje varen of wachtplekken in de geul

Het vervoerplan 2023 en de daarin opgenomen dienstregeling blijft ons uitgangspunt en ons streven. Echter, dit vervoerplan kunnen wij op dit moment niet realiseren omdat de vaarcondities dit niet toelaten. Daarom nemen wij ons voor om de dienstregeling zo te wijzigen, dat de veiligheid maximaal geborgd is. Zo lang we nog niet conform het vervoerplan 2023 kunnen varen, spannen wij ons voortdurend in om te zoeken naar mogelijkheden de dienstregeling dichter naar het oorspronkelijk vervoersplan te brengen. Denk bijvoorbeeld aan:

- Het in "een treintje" varen van de schepen. De sneldienst voorop, de dienstboot en het tweede schip daar achteraan. Deze variant onderzoeken we momenteel met Rijkswaterstaat maar vraagt om een extra baggervak en wachtplek nabij Holwerd.
- Het op veilige plekken op elkaar wachten in de vaargeul. MARIN stelt dat het ondanks de huidige breedte wellicht op sommige rechte stukken van de geul mogelijk moet zijn elkaar veilig te passeren. Op dit moment heeft de geul tussen Ameland-Holwerd nergens een dergelijk stuk. Wanneer dat wel het geval is, dan kan er gekeken worden of op dat stuk

op de dienstboot gewacht kan worden door de sneldienst of het tweede schip zodat de geul in twee richtingen gebruikt kan worden.

#### 4.5.4 Regelmatige schepenwissel

Zo lang er niet in een treintje maar met één schip gevaren wordt, wordt er bij vertraging van de dienstboot bij iedere ploegenwissel ook van schip gewisseld. Mocht de dienstboot vertraging hebben, dan wacht deze bij aankomst in Nes aan de oostkant van de veerdam, tot de volgende boot weer weg is. Op deze manier kan vertraging ingelopen worden zonder dat schepen elkaar in de vaargeul hoeven te passeren.

## 5. Aanvullend onderzoek MARIN

Samen met Rijkswaterstaat voeren we verdiepend vervolgonderzoek uit dat bestaat uit het doorrekenen van verschillende vaarwegsecties bij verschillende omstandigheden om een nauwkeuriger beeld te krijgen. Het onderzoek krijgt vorm volgens het “joint fact finding” principe in samenwerking tussen Wagenborg Passagiersdiensten en Rijkswaterstaat. De denkrichting qua scope is:

Holwerd – Ameland v.v.

1. Bepalen van minimaal benodigde geulbreedte voor verschillende vaarwegsecties waarin de vaargeul wordt verdeeld in gedeeltes met vergelijkbare eigenschappen (wel/geen bochten, wel/geen dwarsstroom), waarbij er onderscheid gemaakt wordt op basis van de beschikbare waterstand en de daaraan gerelateerde omgevingscondities.
2. Stroming bepalen op basis van aanwezige gegevens uit het model van Deltares in plaats van het model vanuit de HP33 dat nu gebruikt is. Het model van Deltares is nauwkeuriger.
3. Het analyseren van de huidige bodemligging van de geul, en het bepalen van de beschikbare breedtes, voor verschillende waterstanden.
4. Het uitsplitsen en rapporteren van de resultaten van de studie, zodat deze aan boord gebruikt kunnen worden door de kapiteins (bijvoorbeeld: bij welke waterstanden kan er veilig gevaren worden op een dag met veel wind, bij welke waterstanden kan er veilig gevaren worden op een dag met weinig wind, etc.).

Lauwersoog – Schiermonnikoog v.v.

Gelijk aan Holwerd – Ameland.

## 6. Vragen en Antwoorden

Wij hebben de volgende vragen namens de leden van het Consumentenplatform Waddenveren Oost ontvangen. Hierop antwoorden wij als volgt:

**Vraag:** Kan WPD met de voorgestelde dienstregeling het te verwachten passagiersaanbod nog steeds verwerken?

**Antwoord:** Met de voorgestelde dienstregeling kan het te verwachten passagiersaanbod op de drukke dagen niet verwerkt worden. Met name de capaciteit voor het vervoer van personenauto's wordt door deze aanpassing aanmerkelijk verminderd.

**Vraag:** Zijn er vertragingen te verwachten en zo ja van welke orde?

**Antwoord:** Door de slechte conditie van de vaargeulen is het niet mogelijk om zonder vertraging de voorgestelde dienstregeling te varen. Het is niet vooraf aan te geven hoe groot de vertraging zal zijn en van welke orde.

**Vraag:** Kan aan scholieren en forenzen nog een acceptabele dienstregeling geboden worden?

**Antwoord:** Doordat de maatregelen gebaseerd zijn op enkelvoudig gebruik van de vaargeul, zal met name de sneldienst dienstregeling veranderen. De sneldienst vertrekt vóór de veerboot vanaf Ameland en kan in Holwerd vertrekken bij aankomst van de veerboot. Met de dienstregeling proberen we de effecten voor scholieren en forenzen zo klein mogelijk te houden, maar de effecten zijn er wel.

**Vraag:** Wanneer verwacht u dat de oude dienstregeling weer terugkomt, of wordt de beperkte dienstregeling straks het uitgangspunt voor het vervoerplan 2024?

**Antwoord:** Het vervoerplan 2024 zal in beginsel op basis van de normale dienstregeling worden opgezet. Hoelang de maatregelen duren is nu nog niet te zeggen; daarvoor moet de vaargeul eerst voldoen aan de afmetingen zoals vastgelegd in het Beheersplan Wadden. We hebben MARIN gevraagd aan te geven wanneer / bij welke condities / waterstanden het varen met meerdere schepen wel mogelijk is.

**Vraag:** Hoe worden de annuleringen van de auto's verwerkt waarvoor geen plaats meer is door het beperkte vervoersaanbod?

**Antwoord:** De gereserveerde auto's op de afvaarten die vervallen worden geannuleerd. Dit zal door de klantenservice van WPD worden gedaan.



**Vraag:** Hoe zit dat met de prioritering van eilanders versus toeristen bij autoreserveringen? Hebben eilanders daarin voorrang?

**Antwoord:** Wij kennen geen voorrangsregeling.

**Vraag:** En bij reserveringen van de sneldienst. Hebben eilanders daar voorrang boven toeristen?

**Antwoord:** Ook de sneldienst kent geen voorrangsregeling.

**Vraag:** Wat is uw verwachting voor het dagtoerisme in de zomer tijdens warme dagen, zal een enkele boot dan voldoende zijn? In de normale situatie is het met een uurdienst in de ochtend en avond al niet voldoende.

**Antwoord:** De sneldienst en de veerdienst hebben een maximale capaciteit. De maximale capaciteit van de sneldienst wordt dagelijks bereikt. De maximale capaciteit van de veerdienst wordt alleen bij extreme drukte bereikt. Dit zal inderdaad naar verwachting vaker gaan voorkomen. Om dit beter te sturen en de reiziger zekerheid te bieden zullen wij reserveren voor personen en fietsen gaan invoeren.

**Vraag:** Er gaan geruchten dat voor de gewone boot ook moet worden gereserveerd voor voetgangers. Zou dit ook gaan gelden voor eilanders?

**Antwoord:** Wij zullen de reiziger adviseren te reserveren, niet verplichten. De capaciteit voor reserveren zal niet de maximale capaciteit zijn. Wij houden ruimte voor abonnementen en wagenborgpas houders. Om in te schatten hoeveel plekken we kunnen reserveren gebruiken we historische data wat betekent dat we kijken naar wat er in de afgelopen periode maximaal aan abonnement- en Wagenborgpas houders aan boord heeft gezeten.

**Vraag:** En hoe zou dit in de praktijk moeten worden uitgevoerd? Op de eilanden wordt nu bij het aan boord gaan niet gecontroleerd. Bij reserveringen zal dit wel moeten omdat anders ook reizigers zonder reservering aan boord gaan en reizigers met een reservering daardoor gedupeerd kunnen worden.

**Antwoord:** De toegangscontrole op Ameland en Schiermonnikoog zal op dezelfde wijze plaats gaan vinden als in Holwerd en Lauwersoog.

**Vraag:** Op wie en hoe kunnen toeristen en ondernemers hun schade/derving verhalen?

**Antwoord:** De beheerder van de vaargeul is verantwoordelijk voor de bevaarbaarheid van de vaargeul en o.i. derhalve aansprakelijk bij schade als gevolg van een gebrekkige vaargeul.

**Vraag:** Zijn er andere scenario's te bedenken, bijvoorbeeld dat de twee veerboten achter elkaar aan varen? Sneldienst => boot 1 => boot 2. Dat zou dan wel betekenen dat er voor boot 1 en boot 2 bij Holwerd een wachtplek nodig is en dat de verwerkingstijd zal toenemen.

**Antwoord:** Wij onderzoeken samen met RWS mogelijke alternatieven voor de toekomst. Het scenario dat twee veerboten achter elkaar varen is er één van. Dit kan echter inderdaad alleen wanneer er een 'wachtplaats' wordt gecreëerd in Holwerd. RWS is deze optie aan het uitwerken.

**Vraag:** Als er 's ochtends een boot uitvalt door te lage waterstand, zorgt de beperkte dienstregeling voor een enorm tijdgat. Als in het verleden bijvoorbeeld de 6:30 sneldienst uitviel was er tenminste nog de 7:30 sneldienst als back-up en visa versa. Doordat de 7:30 dienst er nu uit is, zal de volgende pas om 8:30 kunnen zijn.

**Antwoord:** Onder deze omstandigheden is het correct dat er een groot tijdgat ontstaat, maar wanneer er naast de beperkte afmeting ook nog te weinig water staat is het onmogelijk om te varen en zal er gewacht moeten worden.

**Vraag:** is voor de sneldiensten ook enkelvoudig gebruik van de vaargeul nodig. Door de geringere breedte van deze schepen zou passeren met gereduceerde snelheid misschien toch mogelijk moeten zijn.

**Antwoord:** De veerdienst heeft de afmeting van de vaargeul nodig om snelheid te maken. De schepen moeten hun eigen gewicht verplaatsen. Hoe beter de condities, hoe makkelijker dit gaat en hoe sneller de schepen kunnen varen. Bij slechtere condities kunnen de schepen geen snelheid maken. De sneldienst is weliswaar kleiner, maar heeft eveneens ruimte nodig om de snelheid te maken. De diepgang van de veerdienst is ca. 1,40 meter. De diepgang van de sneldienst is 1,20 meter.

Met vriendelijke groet,



Ger van Langen

Directeur Wagenborg Passagiersdiensten