Ameland, 18 juni 2023.

Beschouwing vaargeul Nes – Holwerd. Uit het oogpunt van de "overige vaart"*.

De Veerdienst op Ameland, uitgevoerd door Wagenborg Passagiersdiensten, ondervind momenteel grote problemen. Het is logistiek gezien, een prestatie van formaat om zoveel personen en auto's per jaar over te zetten. In aanmerking nemende dat men bijna op het wantij werkt.

De grenzen aan de veerdienst, van wat nog mogelijk is met de huidige schepen , is min of meer bereikt.

Het systeem van de Waddenzee is steeds op zoek naar een balans, ook voor wat de geulen betreft.

"Storingen" op dit systeem verstoren de balans. Onder andere met veranderingen van de vaargeulen tot gevolg.

Deze "storingen" worden veelal veroorzaakt door menselijk handelen.

Bijvoorbeeld:

Afsluiten van de Zuiderzee en Lauwerszee, gaswinning, zoutwinning, zandwinning, schelpenwinning, de mechanische kokkelvisserij in de negentiger jaren, zandsuppleties, decennia lange landaanwinning aan de Friese kust, verdieping vaargeul Eems en vaargeul Harlingen – zee, mosselvisserij, invasie japanse oester, klimaat opwarming, zeespiegelrijzing, milieuverontreiniging. Etc..

Ieder van deze factoren heeft meer of minder invloed.

Ondertussen probeert de vaarwegbeheerder (RWS) de vaargeuldiepte en breedte (garantiediepte 38 dm NAP, breedte 60 meter) in stand te houden door het inhuren van baggerschepen. Dit kost steeds meer inspanning.

In opdracht van Wagenborg heeft het Marin (nautisch instituut) een onderzoek gedaan of de vaargeul nog veilig bevaarbaar is voor de huidige schepen. (Oerd en Sier) De conclusie is dat dit niet meer het geval is. Met name het laatste stuk naar Holwerd, is niet veilig. (en nog een paar knelpunten)

Niet anders dan : bij een bepaalde waterstand, en niet meer andere schepen passeren. (ontmoeten en oplopen)

Er is vanuit Wagenborg Passagiersdiensten een voorstel gekomen om de dienstregeling aan te passen en de vaarwegbeheerder is gevraagd om "overige vaart" niet meer toe te staan!

Tot zover de stand van zaken. (juni 2023)

Feitelijk is het probleem de huidige veerboten. De voortstuwing is niet geschikt en de waterverplaatsing is veel te groot. (Voortstuwing schottel/pumpjets en waterverplaatsing circa 1600 ton, ter vergelijk, de vorige schepen hadden schroefvoortstuwing en waterverplaatsing van circa 1100 ton)

De huidige vaartuigen voldoen niet "aan de karakteristiek van de vaarweg" en zouden er niet mogen varen volgens het BPR (vaar reglement). Er zou voor deze schepen een vergunning moeten komen en aan deze vergunning kunnen voorwaarden gesteld worden.

Het met hoog vermogen varen, vooral met laag water, het door de krappe vaargeul persen zorgt voor:

1) Lage vaart
   Hierdoor kunnen de schepen niet varen volgens de dienstregeling

2) Hoog brandstofverbruik
   Dit is kostenverhogend en zorgt voor extra CO2 uitstoot

3) Veel zuiging

bodemzuiging en oeverzuiging zorgen ervoor dat de vaargeul verondiept , hiertoe moet extra gebaggerd worden, dit is kostenverhogend en zorgt voor extra CO2 uitstoot. Het overmatig baggeren is ook niet goed voor de Waddenzee.

de zuiging op andere schepen ("overige vaart") kan leiden tot "uit het roer lopen" dus tot gevaar voor aanvaring of gronding.

4) Veel slijtage aan de schottels/pumpjets

Oplossing richting:

Op de Waddenzee is relevante wet en regelgeving van toepassing, verder moet het scheepvaartverkeer rond 2050 CO2 neutraal zijn.

Voor de lange termijn:

Investeren in 3 of 4 nieuwe veerboten, die passen bij de huidige vaargeul, Zowel qua voortstuwing/vermogen als qua waterverplaatsing. Uiteindelijk CO2 neutraal.

Voor de korte termijn:

De huidige schepen laten varen met vergunning onder bepaalde voorwaarden, op het laatste stuk naar Holwerd en de overige knelpunten. Met bepaalde waterstanden gereduceerd vermogen. Het gevolg zal zijn hoe lager de waterstand, hoe minder voortstuwingsvermogen en dien gevolge minder zuiging maar ook een lagere vaart.

Bijvoorbeeld volgens onderstaand staatje. (vaart = vaart over de grond in knopen)**

Waterstand	Vaart tegen de stroom	Vaart voor de stroom
-140 cm NAP	niet varen	niet varen
-120 cm NAP	2,5 knopen	4,5 knopen
-90 cm NAP	3,5 knopen	5,5 knopen
-60 cm NAP	4,5 knopen	6,5 knopen
-30 cm NAP	5,5 knopen	7,5 knopen
0 cm NAP	6,5 knopen	8,5 knopen
+ 30 cm NAP en hoger	Volle kracht	Volle kracht

De afstand Nes – Holwerd bedraagt circa 6,4 zeemijl. Het zal duidelijk zijn dat een “uurdienst dienstregeling”, niet meer gehandhaafd kan worden . In ieder geval niet met lagere waterstanden.

De dienst regeling zou aangepast moeten worden aan bovenstaande. In de praktijk zou dat inhouden dat je in september/oktober een nieuwe dienstregeling voor het volgende jaar maakt, aan de hand van de getijtafels. Theoretisch stap je over naar een dienstregeling gebaseerd op de omloop van de Maan. Qua afvaarten als uitgangspunt nemen de jaren 2018/2019, de laatste normale jaren voor Corona.

In de praktijk moet een passagier en/of automobilist dan de site raadplegen, of de nieuwe dienstregeling, om een reservering te maken. (gebeurt nu ook al)

Resultaat is dan een “verspringende” dienstregeling, maar wel met veerboten die op tijd varen!

Een voorbeeld van de huidige situatie ter vergelijk: donderdagavond vertrok de 18:00 boot om 18:45 uit Holwerd, en vrijdagavond vertrok de 18:00 boot om 19:00 uit Holwerd. (in de praktijk dus ook een “verspringende dienstregeling”, maar dan met boten die niet op tijd varen.)

Dan nog onderzoeken wat de FOSTABORG doet. Deze heeft een behoorlijke hekgolf, waterverplaatsing en hoog vermogen, bekijken of dit vaartuig wel geschikt is voor deze vaarweg. Feitelijk is het een zeegaande crewtender. Indien noodzakelijk reduceren tot 50% vermogen, en/of een meer geschikt vaartuig inzetten.

Je mag verwachten dat de vaargeul en het Wad zich gaan herstellen. Waarbij het baggeren zich kan beperken tot normaal jaarlijks onderhoud. Brandstof besparing, minder CO2 uitstoot en minder slijtage aan de schottel/pumpjets.

Op deze wijze is de veiligheid gewaarborgd, kan de “overige vaart” blijven varen, hoeft er minder worden gebaggerd, wordt er minder brandstof verbruikt, en is er minder CO2 uitstoot.

In de tussentijd kan de rederij een plan maken voor nieuwe schepen, ook met het oog op CO2 neutraal moeten varen in 2050.

Tot slot: de bewoners en ondernemers van Ameland en omstreken zullen moeten accepteren dat er een grens aan de groei is. In ieder geval voor de veerdienst op het Wad. Die grens komt in zicht.

Wellicht meer kwaliteit in plaats van kwantiteit.

Het afsluiten van een vaarweg, de enige vaarweg naar Holwerd, is voor de “overige vaart” onacceptabel!

Jacob Kiewied, gepensioneerd loods en zeevarende.

**N.B.: De “overige vaart” bestaat uit schepen met een kleine waterverplaatsing , bijvoorbeeld rondvaarboten (circa 125 -190 ton, en bescheiden vermogen), garnalen vissers, kleine watertaxi, jachtjes.*

*** Dit staatje is ter illustratie en kan aangepast worden naar voortschrijdend inzicht/omstandigheden*