

Project	Onafhankelijk onderzoek Holwerd - Ameland
Onderwerp	Marktconsultatie / Expertsessie
Referentie	31143595
Locatie	Van der Valk Hotel Utrecht
Datum	22 augustus 2019

Aanwezigen

— Zie presentatie bijlage 1

Agenda:

1. Opening;
2. Kennismaking en doel van de bijeenkomst;
3. Toelichting van situatie en historisch perspectief van de vaargeul Ameland-Holwerd;
4. Toelichting van de analyse tot nu toe;
5. Discussie en ideeën over mogelijke alternatieven;
6. Samenvatting resultaten van de bijeenkomst;
7. Afsluiting.

1 Opening;

Introductie van de organiserende partijen:

- RWS Programma's, Projecten en Onderhoud (RWS-PPO) is gastheer van de marktconsultatie / expertsessie
- RWS Noord Nederland (RWS-NN) is opdrachtgever van het project 'Onafhankelijk onderzoek Holwerd – Ameland' in welk kader deze sessie is georganiseerd.
- Lieveense is opdrachtnemer het project.

2 Kennismaking en doel van de bijeenkomst;

Er volgt een korte voorstelronde van de aanwezigen (zie bijlage 1). Naast de organiserende partijen zijn een aantal marktpartijen aanwezig en een aantal experts met kennis van het gebied en de (morfologische) processen die een rol spelen bij het aanslibben en weer op diepte houden van de vaargeul tussen Holwerd en Ameland.

Doel van de marktconsultatie / expertsessie is:

- Verrijken van de bevindingen uit de analyse van Lieveense en toetsen van de uitkomsten

- Gericht op één van vragen uit het onderzoek: hoe het baggercontract kan worden geoptimaliseerd.

RWS zit momenteel in de periode van vormgeving van het nieuwe onderhoudscontract voor de Waddenzee. Voorstellen van de marktpartijen en experts zullen hierbij worden betrokken.

Het baggercontract wordt momenteel naar tevredenheid uitgevoerd, maar de veerverbinding tussen Holwerd en Ameland is niet betrouwbaar doordat er teveel vertraging plaats vindt. Een deel van de vertragingen wordt toegeschreven aan de staat van de vaargeul. Vandaar dat er vandaag wordt gevraagd om input voor mogelijke aanpassingen aan het onderhoud van de vaargeul om de verbinding betrouwbaarder te maken en/of de baggerinspanning te beperken. Eerst volgt een toelichting van de stand van het onderzoek tot nu toe. Daarna zal er discussie zijn over de volgende vragen:

- Zijn er vragen en/of opmerkingen n.a.v. deze toelichting?
- Ziet u mogelijkheden om **binnen** de huidige kaders de vaargeul op de gewenste minimale afmetingen te houden?
- Ziet u alternatieven **buiten** de huidige kaders tegen lagere kosten en/of minder hinder voor de veerdienst?

3 Toelichting van situatie en historisch perspectief van de vaargeul Ameland-Holwerd;

Zie de presentatie in bijlage 2. Tijdens de presentatie worden de volgende vragen gesteld en opmerkingen gemaakt:

- Vroeger was het kader van de bodemhoogte tussen NAP -3,50 m en -4,00 m. Rond 2010 is het kader aangepast naar NAP-3,80m en NAP-4,00 m. De minimale bodemhoogte is aangepast, de maximale niet. In de praktijk is een marge van 20 cm baggeren moeizaam en is 50 cm gebruikelijk. Verdieping brengt meer aanzanding, dus ook meer baggerbezwaar. Het contract zou meer ruimte en flexibiliteit moeten bieden in de marges, maar de vraag is dan ook hoe snel die sedimentatie weer plaatsvindt en of dit niet juist wordt versneld door dieper te baggeren.
- Voor de schepen van de veerdienst tussen Holwerd-Ameland is er in de concessie geen beperking van toepassing, m.a.w. er zijn geen beperkingen opgelegd voor de afmetingen van de schepen. De beperking volgt voornamelijk uit de uitgangspunten van de vaargeul, de contractuele vaargeul breedte en bodemhoogte. De sneldienst is een variant op de toepasbaarheid van andere type schepen in de vaargeul.
- De morfologische onderzoeken tonen aan dat op de lange termijn de sedimentatie in het gebied van de vaargeul Holwerd-Ameland toeneemt. De gepresenteerde verwachte toename is onzeker. De huidige slibconcentraties zijn al zo hoog dat er mogelijk een maximum is en de aanslibbing niet zo snel meer zal stijgen.
- De doorsteek van de Reegeul, die als één van de kortetermijnmaatregelen in het open plan proces gepland staat, wordt momenteel onderzocht door Aracadis. De aanvragen van de vergunningen worden voorbereid. Deze maatregel zal waarschijnlijk zorgen voor een toename van het baggerbezwaar zowel op korte als op lange-termijn. Dat komt omdat deze doorsteek dwars op de stroom komt en niet een natuurlijk loop volgt zoals

dat wel het geval is bij bochtafsnijding die begin 2019 is uitgevoerd. Wanneer de doorsteek van de Reegeul wordt uitgevoerd is nog onbekend.

4 Toelichting van de analyse tot nu toe;

Zie de presentatie in bijlage 2. Tijdens de presentatie worden de volgende vragen gesteld en opmerkingen gemaakt:

- Het grootste probleem in de vaargeul is geanalyseerd in baggervak Holwerd-VA25, het deel van de vaargeul dichtbij de kwelders, de veerstoep Holwerd en het wantij. Er wordt aangegeven dat in dit deel meer silt wordt gebaggerd en verderop in de vaargeul meer zand, bijvoorbeeld rond VA4-9.
- In de vaargeul is een grote variatie aan dichtheden gemeten die ook sterk in de tijd veranderd door de invloed van het getij of passerende schepen.
- Er is een hoge en snelle consolidatie geconstateerd met hoge valsnelheden (mm/sec). We praten over slib, maar het is meer silt-achtig.
- Het proces van peilingen is als volgt: met de wekelijkse peilingen wordt gekeken waar ondieptes voorkomen, daar wordt op geacteerd en ondieptes worden weggehaald. Van enkele locaties in de vaargeul is bekend dat daar altijd baggerwerkzaamheden benodigd zijn. Daar vinden dus niet altijd peilingen plaats. Het contract vraagt minimaal maandelijks een aantoonpeiling uit.
- Naast de onderzoeken van RWS naar de vaargeul Holwerd-Ameland is ook een onderzoek voor gemeente Holwerd gaande naar de mogelijkheid van een toegangseul vanuit de Waddenzee naar Holwerd, ook wel bekend als "Holwerd aan Zee".
- Conform contract zou alles TDS moeten worden gemeten. Dit wordt wel bij sleephoppers gedaan, maar nog niet bij kraanschepen.
- Eind 2017, begin 2018 is een pilot geweest met de manier van storten van gebaggerd materiaal. Tijdens de pilot is alleen buiten de vaargeul gestort. Het op stroom zetten gebeurde tijdelijk niet. Hieruit is gebleken dat de beunkuubs omlaag gingen, maar het effect op de aanzanding van de geul leek hetzelfde.
- Lieveense presenteert de voorlopige resultaten van het onderzoek naar de oorzaken van de vertragingen. Daaruit blijkt dat maar een klein deel van de vertragingen volgt uit de staat van de vaargeul. Andere oorzaken hebben een veel grotere impact. Bijvoorbeeld de waterstand en vervolgvertragingen. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de beleving van andere stakeholders anders is en dat ook andere gepresenteerde oorzaken worden toegeschreven aan de vaargeul. Vertragingen door te lage waterstanden bijvoorbeeld omdat dat komt doordat de vaargeul te ondiep is (wanneer hij wel voldoet aan de gestelde eisen). Maar ook het feit dat er veel vervolgvertragingen zijn kan in verband worden gebracht met de vaargeul want wanneer die veel ruimer zou zijn is er meer mogelijkheid om vertragingen goed te maken doordat er dan harder zou kunnen worden gevaren.

5 Discussie en ideeën over mogelijke alternatieven;

Methode van peilen;

Tijdens de sessie is er op verschillende momenten gesproken over de methode van peilen. Afhankelijk van de methode van peilen wordt 'de bodem' bepaald bij een andere dichtheid. Het eerste gedeelte bij Holwerd moet mogelijk worden gepeild met lagere frequentie om door het slib heen de harde bodem (dichtheid $> 1,2$) aan te tonen. Met 200/210 kHz multi-beam wordt te snel het slib in plaats van de harde bodem gepeild. Met 40/50 kHz single-beam worden op de locaties met veel slib betere resultaten geboekt.

Als alternatief wordt genoemd om slib dichtheidsmetingen uit te voeren. Maar dat is waarschijnlijk een vrij dure methode.

Het juist weergeven van de harde bodem is ook belangrijk voor de concessiehouder voor de veerdienst; Wagenborg. Soms vertroebelt het aanwezige slib de peilingen, waardoor het niet de juiste diepte aangeeft, maar doorvaart wel mogelijk is. Door slib met een dichtheid $< 1,2$ kan wel worden gevaren. Daarbij wordt wel opgemerkt dat de vaarsnelheid dan wel lager is en daarmee bijdraagt aan het optreden van vertragingen.

Sliblaag en dichtheid variëren sterk in de tijd als gevolg van getij of passerende schepen. Als een schip voorbij komt in de vaargeul, kan een periode (ca. half uur) eigenlijk niet goed worden gepeild door de troebelheid van het water. Om deze effecten uit te sluiten kan het best 's nachts of 's ochtends zeer vroeg worden gepeild wanneer de veerboten niet varen. Liefst bij hoogwater maar dat is dan natuurlijk niet altijd mogelijk. Hierdoor wordt het effect van mogelijke roering van het sediment zo veel mogelijk uitgesloten en wordt een meer betrouwbare peiling verkregen. Op deze manier komen de plekken met de echte problemen het best naar boven en kan gerichter gebaggerd worden.

Toleranties

De huidige tolerantie van 0,20m tussen NAP-3,80m en NAP-4,00m is praktisch lastig uitvoerbaar en maakt het baggerproces inefficiënt. Een tolerantie van 0,50m is gewenst voor een efficiënter proces. Vergroten van de tolerantie kan op twee manieren:

1. de bovengrens van NAP-3,80 omhoog brengen naar NAP-3,50 (zoals het eerder was). Hierdoor zullen de veerboten echter vaker last krijgen van beperkte waterdiepte en zullen de vertragingen toenemen;
2. de ondergrens van NAP-4,00m verlagen. Dit is enkel mogelijk als de kaders/vergunningen worden aangepast.

Naast de tolerantie van de diepte kan ook worden gekeken naar de tolerantie in de breedte. Vooral op de locatie in de vaargeul waar de veerboten elkaar vaak ontmoeten kan een (plaatselijke) verbreding een zeer gunstig effect hebben omdat de veerboten dan minder vaak vaart hoeven te minderen voor het ontmoeten in de krappe geul.

Locaties en methoden

Er wordt gesproken over de manier van verspreiden van gebaggerd sediment. De baggerhoeveelheden zouden het sterkst worden beïnvloed door het op stroom zetten doordat daarmee het slib wordt rondgepompt. Slib verder weg brengen kan mogelijk helpen, maar verder varen kost meer tijd/geld.

Binnen de huidige kaders liggen de stort locaties ook vast. Mogelijk zijn locaties nog verder weg wel gunstiger omdat daarmee het rondpompen wordt beperkt.

Materiaal met persleidingen transporteren wordt genoemd. Pijpleidingen in de Waddenzee mag niet conform vergunningen, maar het zou wel het aantal transporten per schip verlagen en het proces versnellen.

Er wordt gesuggereerd dat het slib mogelijk op de kwelders kan worden aangebracht omdat het daar wellicht beter blijft liggen. Dit zou mogelijk kunnen door de kwelder meer te beschermen en voor wat meer belemmering te zorgen in de verbinding tussen de kwelder en de vaargeul. Echter het aanslibben van de kwelders is juist een oorzaak van het probleem. Doordat de kwelders steeds hoger/groter worden neemt het kombergingsvolume van dit deel van de Waddenzee af, daardoor neemt de stroomsnelheid af en is er sprake van meer aanslibbing. Visuele observatie doet ook vermoeden dat het effect van de boeggolven van de veerboten die vlak langs de kwelder varen juist het slib van de kwelder in de vaargeul doen belanden. Daarom wordt juist voorgesteld om de kwelders juist af te graven nabij de veerstoep. Daarmee haal je slib uit het systeem en wordt de komberging weer groter.

Geen boeien toepassen;

De vraag wordt gesteld of in deze vaargeul wel betonning noodzakelijk is. Momenteel wordt gebruik gemaakt van boeien en deze liggen binnen de 50-60 m contractuele vaargeul breedte. Boeien inclusief de beweging van de kettingen beperken dan de vaargeul. De enige die gebruik maakt van de geul is de veerdienst. Wellicht is het mogelijk dat die puur op de instrumenten varen en dus geen boeien nodig hebben. Of het toepassen van palen in plaats van boeien aangezien die plaats vaster zijn en de vaargeul dus minder beperken.

Contract;

Er wordt gesteld dat de problemen in de vaargeul er 10 jaar geleden ook al waren. Het lijkt meer manier van vergunningsprobleem en niet zozeer een uitvoeringstechnisch probleem. Met de huidige vorm van het contract worden de marktpartijen in een houdgreep gehouden, spanning op de manier van contractuitwerking, niet zo zeer op de uitvoering van het werk.

Voor kleine aanpassingen is ruimte in het contract door middel van verleggingsvoorstellen. Op deze manier kan worden meebewogen met de natuurlijke ontwikkelingen van de vaargeul. In dit proces is nog ruimte voor verbetering van de doorlooptijd en snelheid van het proces. Echter grotere aanpassingen, zoals bochtafsnijding en verlegging van de vaargeul over grotere afstanden, zijn niet mogelijk binnen het huidige contract. Dit heeft te maken met de kaders uit

de vergunningen. Het sneller kunnen oppakken van grotere aanpassingen zou een efficiënter beheer kunnen opleveren. Bij het ontstaan van een nieuwe natuurlijke geul in de buurt van de huidige vaargeul kan dan sneller een verlegging van de vaarweg plaatsvinden waarbij er minder baggerinspanning nodig is. De kaders geven aan dat de natuurlijke ontwikkelingen moeten worden gevolgd. Met die achtergrond kunnen vergunningen en contract wellicht anders worden uitgewerkt zodat grote aanpassingen eenvoudiger kunnen worden doorgevoerd.

Gezien de discussie over de peilingen kan er aan worden gedacht om meer te turen op aantoonbaarheid van de dichtheid. Dit geldt vooral voor het deel van de vaargeul nabij Holwerd.

Voor het nieuwe contract is een level playing field gewenst. Voor een prestatie contract is het belangrijk dat alle info die beschikbaar is wordt gedeeld, zoals kubs/tds/locaties/peilingen. Als deze info er is, kan het gesprek beter worden aangaan. Een hoekige tender zit niemand op te wachten en brengt veel risico's met zich mee. De insteek van RWS is ruimte te bieden voor de intenties en vragen.

MARS systeem was verplicht, maar het levert de belofte niet in (red MARS staat voor Monitoring and Registration System). Er is nog steeds veel te veel discussie over interpretatie van metingen. Dit soort dingen moeten echt goed vastgelegd worden in de tender.

Verzocht wordt om in het contract de SCB (systeem gerichte contract beheersing) los te laten. Alle aannemers zijn VCA gecertificeerd en de methode van peilen/aantonen wordt vastgelegd. Dan wordt SCB overbodig geacht.

Tenslotte wordt aangegeven dat het gewenst is om een contract te maken waarbinnen ruimte is voor gesprek en aanpassing. Omdat het zo'n dynamisch gebied is, is het belangrijk dat hier in de uitvoering van het contract op ingespeeld kan worden. Bovendien geeft dat de mogelijkheid om andere methoden te onderzoeken.

Vaargeul Holwerd – Ameland apart aanbesteden;

Door de bochtafsnijding die begin 2019 is uitgevoerd ontstaat een nieuwe dynamiek in de vaargeul. Om goed te kunnen inschatten wat dit betekent voor het baggerwerk is een voldoende lange periode van meetgegevens gewenst. Aangegeven wordt dat een periode van 3 jaar zeker nodig is. Verwacht wordt dat na deze periode de geul meer in de richting van het evenwicht is ontwikkeld en hierdoor het baggerbezwaar afneemt en constanter wordt.

Daarom wordt voorgesteld om het onderhoud voor de vaargeul Holwerd – Ameland apart aan te besteden. Daarbij wordt ook de mogelijkheid genoemd dat RWS dit deel zelf uitvoert, dat wil zeggen op regie. In die periode kan dan ook onderzoek worden gedaan naar het effect van verschillende methoden. Daarbij worden de volgende opmerkingen gemaakt.

- Variatie is enerzijds niet wenselijk, want dan is je data reeks verstoort.
- Anderzijds is een periode op regie ook bruikbaar voor het creëren van ruimte in het zoeken naar een optimale oplossing voor de vaargeul. Dan kan het effect van variatie in de inhoud, type materiaal, uitvoermethode, etc. worden getest. Dat kan tevens ook worden gebruikt voor het opbouwen van expertise en nieuwe kennis.

- In de uitvraag van het contract kan de vraag netjes en breed gesteld worden hoe dit aan te pakken; welke type schepen, methodes, etc.
- Doel dan om zowel werkmethode, uitvoeringwijze, effect op morfologie inzichtelijk te maken en beschikbaar te stellen als bruikbare data (van de 3 jaar),
- Het proces actief onderzoeken door meerdere keren in de periode van 3 jaar analyses uit te voeren.

6 Samenvatting resultaten van de bijeenkomst;

RWS zal nagaan hoe het nieuwe contract opgesteld moet worden. Hierbij wordt de input van de markt meegenomen. In de toekomst zal waarschijnlijk wederom een aparte marktconsultatie worden georganiseerd voor het contract.

Een apart contract voor de vaargeul Holwerd - Ameland is een mogelijkheid.

RWS zal in de toekomstige sessie terug komen op de in deze sessie besproken onderwerpen en mogelijkheden voor het contract.

Wat tijdens deze marktconsultatie is besproken en de gegeven presentatie komt beschikbaar op tenderned. De analyse van Lievense wordt binnenkort openbaar want zal naar verwachting in oktober worden besproken in de Tweede Kamer.

RWS geeft aan dat na deze marktconsultatie er mogelijk behoefte is om 1 op 1 in contact te komen. Mocht deze behoefte er zijn, iedereen kent het team. RWS staat open voor meer deling van visies in vertrouwen.

De planning is om halverwege volgend jaar (2020) te starten met de aanbesteding van het nieuwe contract.

7 Afsluiting.

De organisatoren bedanken iedereen voor de aanwezigheid.

Bijlage 1: Presentatie