

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

977

Vragen van de leden **Aukje de Vries** en **Rudmer Heerema** (beiden VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Grenzen van baggeren in Waddenzee nabij»* (ingezonden 14 oktober 2021).

Antwoord van Minister **Visser** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 6 december 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2021–2022, nr. 544.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Grenzen van baggeren in Waddenzee nabij»? Wat vindt u van dit bericht? Kunt u aangeven wat de exacte situatie is met betrekking tot het baggeren?¹

Antwoord 1

Ja. De ambitie om te komen tot duurzame bereikbaarheid is vastgelegd in de Agenda voor het Waddengebied 2050 (Kamerstuk 29 684, nr. 210). Aan het bijbehorende Uitvoeringsprogramma dat deze ambitie concreet in moet invullen wordt momenteel gewerkt.

Voor baggeractiviteiten in de Waddenzee zijn de voorwaarden vastgelegd in het Natura2000 Beheerplan Waddenzee dat in 2016 is vastgesteld. In dit plan is een maximaal baggervolume van 7,037 miljoen m³/jaar bepaald. Het deel van Rijkswaterstaat is ook vastgelegd in het Beheerplan en bedraagt 3,672 miljoen m³/jaar. Gemeenten, het Ministerie van Defensie en derden, zoals havenbedrijven zijn verantwoordelijk voor het overige baggervolume.

Vraag 2

Hoe groot is het probleem? Wat kunnen de gevolgen zijn voor de bereikbaarheid van de Waddeneilanden en -havens als de grens in 2023 zou zijn bereikt? Wat moet er gebeuren om dat te voorkomen cq. vermijden?

Antwoord 2

De bereikbaarheid van de Waddeneilanden en havens is vastgelegd in de Agenda voor het Waddengebied 2050. Vastgelegd is dat de opgave met betrekking tot bereikbaarheid is om de mobiliteit te verduurzamen en de bereikbaarheid ook op de lange termijn te blijven garanderen. Tegelijkertijd is

¹ Friesch Dagblad d.d. 7 oktober 2021

de opgave ook om de baggerinspanningen te verminderen en de impact op natuur en milieu zo gering mogelijk te laten zijn.

Met het oog op deze opgave monitort Rijkswaterstaat de ontwikkelingen door het uitvoeren van metingen en het bijhouden van de baggercijfers. In de Jaarrapportage van Rijkswaterstaat over het vaargeulonderhoud 2016–2019 (zie Waddenzee.nl) is een prognose opgenomen op basis van de trends van afgelopen decennia. Op grond daarvan zou het in het Beheerplan opgenomen baggervolume in 2023 kunnen worden overschreden. De prognoses zijn echter onzeker. In 2020 heeft Rijkswaterstaat 3,19 miljoen m³ gebaggerd van de toegestane 3,672 miljoen m³/jaar. Op de langere termijn is echter een doorgaande stijgende trend te verwachten door het verondiepen van de Waddenzee. Medio 2022 kunnen conclusies worden getrokken over de hoeveelheden van 2021. Op basis van monitoring wordt geprobeerd een structurele overschrijding te voorkomen.

Het Natura2000 beheerplan heeft in ieder geval als voorwaarde dat bij *structurele* overschrijding van het totaal gemiddelde baggervolume een nieuwe beoordeling plaatsvindt van de effecten van het baggerwerk op de N2000 instandhoudingsdoelstellingen. Doordat er wordt gemonitord zal een *structurele* overschrijding dus voorzienbaar zijn. Dergelijke afwijkingen van het N2000 beheerplan kunnen leiden tot vergunningplicht (van een deel) van het baggerwerk gekoppeld aan voorwaarden omtrent de wijze van baggeren en verspreiding, dit ter beoordeling van het Ministerie van LNV als bevoegd gezag.

Vraag 3

Welk overleg is hierover met de betrokken bestuurders in het gebied? Wat is daaruit gekomen dan wel welk overleg gaat hierover plaatsvinden?

Antwoord 3

In de Agenda voor het Waddengebied 2050 wordt een ambitie uitgesproken om minder te baggeren, en tegelijkertijd de vaargeulen op orde te houden. De Agenda is een gezamenlijke agenda van het Rijk (OCW, Defensie, LNV en IenW), Waddenprovincies, eiland- en kustgemeenten, waterschappen, natuur- en milieuorganisaties, visserij organisaties, organisaties voor recreatie en toerisme, en de samenwerkende havens. Momenteel wordt er aan een Uitvoeringsprogramma 2021–2026 van de Agenda voor het Waddengebied gewerkt waarover ook op bestuurlijk niveau afstemming plaatsvindt in het Bestuurlijk Overleg Waddengebied. Dit Uitvoeringsprogramma zal het komende jaar worden vastgesteld. Daarnaast vindt er op bestuurlijk niveau overleg plaats met de regio in het kader van het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030 (VBA 2030). Afronding van dit onderzoek vindt in 2023 plaats, zie ook vraag 6.

Vraag 4

Welke oplossingen zijn er als de grens voor het baggeren bereikt is en welke acties moeten dan worden ondernomen? In hoeverre gaan de betrokken ministeries deze acties ook daadwerkelijk tijdig ondernemen en wat is daarvan dan de planning?

Antwoord 4

Indien in de toekomst het totale gemiddelde baggervolume is bereikt zullen alle mogelijke oplossingen op tafel moeten komen om de havens en eilanden bereikbaar te houden, zie ook vraag 2. Er zal, met alle betrokken partijen, zoals het Ministerie van LNV, provincies, gemeenten, rederijen en havens, gekeken worden welke andere oplossingen er zijn om de havens en eilanden bereikbaar te houden. Te denken valt aan het anders varen (bijvoorbeeld meer op getij, kleinere schepen, scheiden van vervoersstromen) en andere vervoersoplossingen. Met het Ministerie van LNV zal het gesprek moeten worden aangegaan omtrent de kaders met betrekking tot het baggeren. Zie ook het antwoord op de vragen 6 en 9. Alle mogelijke oplossingen zullen integraal en met alle betrokken partijen moeten worden bekeken om zo uiteindelijk een keuze te kunnen maken die recht doet aan enerzijds de natuurbelangen in het Waddengebied en anderzijds er voor zorgt dat de bereikbaarheid van de havens en eilanden gegarandeerd blijft. Deze afweging zal de komende jaren met alle betrokken partijen in het kader van het

Uitvoeringsprogramma 2021–2026 van de Agenda voor het Waddengebied worden gemaakt.

Vraag 5

Bent u het eens met de stelling dat de bereikbaarheid van de Waddeneilanden en -havens van maatschappelijk en economisch belang is? Zo nee, waarom niet, aangezien de motie Aukje de Vries c.s. (Kamerstuk 29 684, nr. 198) hierover is aangenomen?

Antwoord 5

In de Agenda voor het Waddengebied 2050 wordt onderkend dat bereikbaarheid van de Waddeneilanden en -havens van groot belang is. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van het lid De Vries c.s. (Kamerstuk 29 684, nr. 198) waarin de regering wordt verzocht de bereikbaarheid van de Waddeneilanden en Waddenhavens in beleidsstukken aan te merken als van maatschappelijk en economisch belang.

Vraag 6

Bent u het met de stelling eens dat het varen op getij geen acceptabele optie is in het kader van de bereikbaarheid van de Waddeneilanden en -havens? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

In de Agenda voor de Wadden 2050 is de afspraak vastgelegd om eilanden en havens bereikbaar te houden. Een bijdrage hieraan is de Transitieschets «Duurzame Bereikbaarheid» Waddengebied 2050 van Programma naar een Rijke Waddenzee (PRW) dat oplossingsrichtingen schetst voor bereikbaarheid op de lange termijn. De verwachting is dat deze Transitieschets in de eerste helft van 2022 verschijnt.

In januari 2020 is het onderzoek naar de Lange Termijn Oplossingsrichtingen bereikbaarheid Ameland na 2030 (LTOA) aan uw Kamer aangeboden (Kamerstuk 23 645, nr. 711). In dit onderzoek zijn toentertijd drie oplossingsrichtingen geïdentificeerd. In de Kamerbrief over de LTOA is uw Kamer geïnformeerd over de keuze om één oplossing (de tunnelvariant) niet verder te onderzoeken. Dit gezien de zeer forse investerings- en instandhoudingskosten en de impact van deze oplossing op de sociaaleconomische structuur van het Waddengebied. De overige twee geïdentificeerde oplossingsrichtingen uit de LTOA worden in het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030 (VBA 2030) uitgewerkt: 1) optimalisatie van de bestaande situatie en 2) verplaatsen van de vertrek- en aankomstlocatie op het vaste land van Holwerd naar Ferwert. Bij de oplossingsrichting gericht op de optimalisatie van de huidige situatie wordt met name gekeken naar andere vervoersoplossingen richting Ameland, zoals bijvoorbeeld het varen met kleinere schepen waardoor er minder diep gebaggerd hoeft te worden, zie vraag 4. De oplossingsrichting gericht op het verplaatsen van de vertrek- en aankomstlocatie zal zich o.a. richten op het inzichtelijk maken wat er in Ferwert aangelegd moet om het tot een geschikte vertrek-aankomstlocatie te maken. Voor beide oplossingsrichtingen zullen ook effectonderzoeken worden uitgevoerd naar bijvoorbeeld natuur, ecologie, geluid, functionaliteit (waaronder betrouwbaarheid en frequentie van de veerverbinding) en sociaaleconomische gevolgen in het Waddengebied. Op basis van deze effectonderzoeken en een wegingskader wat binnen de VBA wordt vormgegeven, kunnen uiteindelijk de beide oplossingsrichtingen met elkaar worden vergeleken en zal er, in afstemming met de betrokken provincie Fryslân en diverse gemeenten, een keuze door mij gemaakt kunnen worden. Deze keuze over de voorkeursvariant vindt naar verwachting in 2023 plaats. Uw Kamer zal hierover dan worden geïnformeerd.

Vraag 7

Wat gaat u eraan doen om de Waddeneilanden en -havens op een vergelijkbare manier als op dit moment goed bereikbaar te houden in de nabije en verdere toekomst?

Antwoord 7

Zoals bij antwoord 6 beschreven lopen er meerdere processen rondom de bereikbaarheid van de Waddeneilanden en -havens. De uitkomsten daarvan kunnen op een positieve manier bijdragen aan het bereikbaar houden van de Waddeneilanden en -havens in de toekomst.

Vraag 8

Kunt u aangeven hoe Duitsland en Denemarken in het Waddengebied ervoor zorgen dat de eilanden en havens goed bereikbaar zijn en blijven en hoe ze concreet omgaan met het op diepte en breedte houden van de vaargeulen?

Antwoord 8

Een onderdeel van het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030 is een internationale vergelijking. De internationale vergelijking richt zich op vergelijkbare varende verbindingen van eilanden in het Waddengebied (Nederland, Duitsland en Denemarken). Aan de Duitse en Deense autoriteiten die zich met vaargeulonderhoud in het Waddengebied bezighouden, zal de vraag worden gesteld hoe zij hiermee omgaan.

Vraag 9

Klopt het dat bij Ameland dit najaar wordt gezocht naar een efficiëntere manier van baggeren, het anders verspreiden van de baggerspecie en de bagger verder weg brengen? Wanneer kunnen hiervan de uitkomsten worden verwacht en kan de Kamer daarover worden geïnformeerd?

Antwoord 9

Het antwoord onder vraag 6 schetst de meerdere acties die er voor de langere termijn lopen om de bereikbaarheid van de Waddeneilanden- en havens te blijven garanderen. Eerder is uw Kamer al geïnformeerd over het voornemen om te experimenteren met het structureel verder weg brengen van baggerspecie binnen het toen nog nieuw aan te besteden baggercontract (Kamerstuk 23 645, nr. 711). In november 2021 is het nieuwe contract voor Vaargeulonderhoud Waddenzee gestart. Hierbij gaat – specifiek op het traject Holwerd-Ameland – Rijkswaterstaat al op zeer korte termijn met de nieuwe aannemer proeven uitvoeren om te proberen het baggerwerk te reduceren. Daartoe wordt onder andere een proef voorbereid waarbij baggerspecie structureel verder weg wordt gebracht. Door het verder wegbrengen binnen de Waddenzee (naar verder van de vaargeul gelegen verspreidingslocaties) zal het terugstromen van slib naar de vaargeul naar verwachting afnemen, wat een gunstig effect zal hebben op de jaarlijkse baggervolumes. De eerste resultaten van deze proeven zijn eind 2023 bekend.

Vraag 10

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de korte- en langetermijnoplossingen die zijn afgesproken met betrekking tot de bereikbaarheid van Ameland? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de vertragingen bij de veerboot Holwerd-Nes (Ameland)?

Antwoord 10

Het Open Plan Proces heeft in 2016 meerdere kortetermijnoplossingen aangedragen (Kamerstuk 31 409, nr. 108). Om de betrouwbaarheid van de veerverbinding te verbeteren, hebben rederij Wagenborg en Rijkswaterstaat de kortetermijnmaatregelen uit het Open Plan Proces uitgevoerd. De uitgevoerde maatregelen betreffen de bochtafsnijding Vloedgeul, het aanbrengen van een knip in de dienstregeling, het doorvoeren van optimalisaties in het laad-en losregime, het realiseren van een sneldienst en het optimaliseren van het baggerregime. Na het uitvoeren van deze kortetermijnmaatregelen is het aantal vertragingen vanaf 2019 afgenomen. Uw Kamer is hierover eerder geïnformeerd in het verslag van een schriftelijk overleg met de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat (Kamerstuk 23 635, nr. 71) en de beantwoording van vragen van de leden De Vries, Dijkstra en Ziengs (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 3778). Daarnaast worden voor de lange termijn, zoals genoemd in de beantwoording van vraag 6, twee oplossingsrichtingen verder uitgewerkt in de VBA 2030. En verschijnt volgend jaar de Transitieplanning Bereikbaarheid Waddengebied 2050, die handen en voeten krijgt in het kader van het Uitvoeringspro-

gramma Agenda voor het Waddengebied 2050. Deze stukken worden uiteraard ook met uw Kamer gedeeld.

Vraag 11

Klopt het dat de eenmalige actie bij de vaargeul Westgat (tussen Ameland en Schiermonnikoog en van belang voor de haven van Lauwersoog) van een paar jaar terug ervoor heeft gezorgd dat deze goed op diepte blijft, ondanks de eerdere scepsis? Is er een evaluatie beschikbaar? Zo ja, kan de Kamer die krijgen? En wat leert Rijkswaterstaat uit deze casus voor de toekomst, ook voor andere situaties?

Antwoord 11

Het Westgat is in 2018 op verzoek van de regio, onder aanvoering van de provincie Groningen, als pilot eenmalig uitgebaggerd in opdracht van het Havenbedrijf Lauwersoog. Vanuit de verantwoordelijkheid als beheerder heeft Rijkswaterstaat inhoudelijke expertise aan de regionale partijen geleverd. Zoals gemeld in de antwoorden op Kamervragen van de leden De Vries en Dijkstra van 14 oktober 2020 (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 651)) zal de eindevaluatie van de pilot de betrokken regionale partijen inzicht geven in de kosten en baten van de eenmalige verdieping van het Westgat. Door de provincie Groningen is in september 2020 namens de betrokken partijen een tussenevaluatie van de pilot uitgebracht. In die tussenevaluatie staat dat de baggeringreep bij het Westgat een versterkend effect heeft (gehad) op de economische betekenis van de haven. De eindevaluatie van de pilot wordt eind dit jaar afgerond. De resultaten zullen dan door de betrokken regionale partijen openbaar worden gemaakt.

Vraag 12

Klopt het dat de vaargeul naar Ameland gebaggerd wordt volgens een vaste route en er dus niet wordt «meebewogen» met de veranderende vaargeul? Zo ja, waarom gebeurt dit op deze wijze en wordt niet aangesloten bij de veranderende vaargeul? Welke gevolgen heeft dit voor de hoeveelheid baggerwerk daar?

Antwoord 12

Nee, dat klopt niet. Bij het baggeren van de vaargeul wordt steeds gestreefd naar minimalisatie van de hoeveelheid baggerwerk, onder andere door bij het vaargeulonderhoud zoveel mogelijk de natuurlijke morfologische ontwikkelingen van de geulen te volgen.

Vraag 13

Wat is de situatie met betrekking tot het diepte houden van de vaargeul Boontjes (IJsselmeer-Harlingen)? In hoeverre klopt het dat hier, ondanks de eerder genoemde aangenomen motie, het pact van Marrum en de Gebiedsagenda toch gesteggel over is? Wanneer kan hierover duidelijkheid worden gegeven?

Antwoord 13

Het Omgevingsberaad Waddengebied (OBW) heeft het Ministerie van IenW geadviseerd de passage over de vaarweg Kornwerderzand-Harlingen (Boontjes) in het ontwerp Nationaal Waterprogramma (NWP) 2022–2027 in lijn te brengen met de tekst hierover in de Agenda voor het Waddengebied 2050. Voor de vaarweg Boontjes zou dit betekenen dit dat de huidige dimensies (diepte -3.80 m. NAP en breedte 100 m.) zou worden gegarandeerd gedurende de looptijd van het NWP (2022–2027).

Diverse stakeholders van het Omgevingsberaad Waddengebied zijn, naar aanleiding van informatie hierover in de verzamelbrief Wadden (Kamerstuk 29 684, nr. 220) van 6 oktober 2021, met elkaar in overleg gegaan of dit de juiste vertaling was van het Pact van Marrum en de Agenda voor het Waddengebied 2050.

In het Pact van Marrum dat in 2018 door de Waddenzeehavens en de Coalitie Wadden Natuurlijk (CWN) is ondertekend, zijn partijen overeengekomen dat natuur en havens van wereldklasse een gezamenlijke stip op de horizon vormen, die ze in nauwe onderlinge afstemming willen bereiken. Daarvoor onderschrijven partijen verschillende leidende principes. Een daarvan is dat bereikbaarheid van havens gegarandeerd blijft op de huidige afmetingen

(diepgang en breedte) en dat ontwikkeling is gericht op vermindering van de impact van baggeren op de natuur waar de in zee.

Inmiddels is er overleg geweest tussen stakeholders van het OBW over de doorvertaling. Dit heeft duidelijkheid gebracht omtrent bovenbedoelde passage in het NWP en het in lijn brengen van de Agenda.

Voor de vaarweg Boontjes betekent dit dat de huidige dimensies ten aanzien van diepte -3.80 m. NAP en breedte 100 m. in principe worden gegarandeerd gedurende de looptijd van het NWP (2022 tot en met 2027). De eerder met de regio afgesproken evaluatie van de onderhoudspilot van vaarweg Boontjes kan daarin echter nog wijziging brengen.

De evaluatie van de vaarweg Boontjes in 2022 zal worden uitgevoerd op de wijze zoals aangegeven door de voormalige Minister aan de hand van Kamervragen op 20 juli 2020 (Kamerstuk 3568). Bij deze evaluatie zullen niet alleen de overheden worden betrokken, maar ook de belanghebbende stakeholders, namelijk de havens en de Coalitie Wadden Natuurlijk (CWN). Op basis van de evaluatie, waarbij wordt gekeken naar de periode tot en met 2022 met een doorkijk naar de periode daarna, wordt bepaald hoe de situatie rond de Boontjes er vanaf 2023 tot en met 2027 (looptijd NWP) precies uit zal zien.

Het OBW zal schriftelijk worden geïnformeerd over, de hierboven aangegeven wijze waarop het NWP 2022–2027 in lijn wordt gebracht met de tekst in de Agenda voor het Waddengebied 2050.

De Waddenzeehavens, CWN en andere leden van het OBW geven aan de uitkomsten van deze evaluatie serieus te nemen. Bij de afweging van belangen zullen twee zaken tegelijkertijd meegewogen moeten worden, namelijk het verminderen van de impact van baggeren op de natuurwaarden en de het op orde houden van de bereikbaarheid van de haven van Harlingen via vaargeul Boontjes.