

Vergaderjaar 2023–2024

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 814

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 december 2023

Jaarlijks maken ca. 700.000 passagiers de overtocht van en naar Ameland¹. Het gaat hierbij om eilanders, verblijfsgasten, dagjesmensen maar ook passagiers die reizen voor werkdoeleinden zoals bouwvakkers, installateurs, monteurs, adviseurs en onderzoekers. De veerverbinding met Ameland is van cruciaal belang voor bewoners om naar werk en school te gaan alsook het transporteren van goederen. De veerverbinding is de kurk waar de eilander economie en samenleving op drijft. De houdbaarheid van deze verbinding staat onder druk, zoals ook toegelicht in de brief uit 2020². De Waddenzee is een dynamische omgeving, waarin het landschap steeds verandert door getij, stroming en wind. Hierdoor ontstaan geulen, platen, kwelders en de eilandkusten. In de Waddenzee verplaatsen geulen en dus ook vaargeulen zich op natuurlijke wijze. Het wad tussen Ameland en de Friese kust wordt steeds hoger. De Waddenzee voert hier meer zand en slib aan met vloed dan de zee met eb weer afvoert. Om de vaargeul naar Ameland bevaarbaar te houden, wordt deze dagelijks intensief gebaggerd. Dit is weer verstoring voor de natuur. De verwachting is dat het dichtslibben van de vaargeul ook in de toekomst doorgaat en dat het dagelijks intensief baggeren op termijn niet langer houdbaar is. Hierdoor staat de veerverbinding onder druk. Daarom heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) met het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030 (hierna: VBA 2030) lange termijn oplossingen onderzocht om Ameland bereikbaar te houden.

Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over de inhoudelijke richting en de intentie tot het starten van een MIRT-verkenning voor de bereikbaarheid van Ameland. Deze brief geeft een toelichting op de uitkomsten

¹ Gebaseerd op Bereikbaarheidsonderzoek (uit 2022), uitgevoerd door Witteveen en Bos en Panteia in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Betreft passagier stromen naar Ameland uit de periode 2018, 2019 en 2021. Vervolgonderzoek bereikbaarheid Ameland 2030: Bereikbaarheidsonderzoek: eindversie – Rijkswaterstaat Publicatie Platform

² Kamerstuk 23 645, nr. 711

van het VBA 2030, de voorbereidingen voor de MIRT-verkenning, een doorkijk naar het vervolgproces de komende periode en gaat tot slot in op de motie van de Kamerleden Van der Plas en Pouw Verweij³.

Uitkomsten VBA 2030 op hoofdlijnen

Met de Kamerbrief van 10 november 2023 is de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van VBA 2030 en daarbij horende adviezen⁴.

VBA 2030 is gericht op de lange termijn bereikbaarheid van Ameland en geeft inzicht in de effecten van twee oplossingsrichtingen te weten:

1. optimalisatie van de bestaande verbinding tussen Holwert en Nes (Ameland);
2. verplaatsen van de veerhaven aan de vaste wal van Holwert naar Ferwert.

De conclusie van het vervolgonderzoek is dat het verplaatsen van de veerdam naar Ferwert (oplossingsrichting 2) het meest probleemoplossend is. Het bouwen van een nieuwe veerdam op deze locatie geeft het beste invulling aan een betrouwbare en duurzame oplossing voor de bereikbaarheid van Ameland op de lange termijn. Daarbij leidt deze oplossingsrichting tot het substantieel terugdringen van het baggerbezwaar. De positieve effecten bij verplaatsing van de veerdam naar Ferwert komen hoofdzakelijk doordat er gebruik gemaakt wordt van het Dantziggat. Het Dantziggat is een van nature bredere en diepere geul dan de huidige vaargeul vanuit Holwert naar Ameland. Een reëel afbreukrisico dat binnen de verkenning onderzocht zal worden is de vergunbaarheid van het realiseren van een nieuwe veerdam bij Ferwert. Deze is risicovol en complex gezien de naar verwachting significante negatieve ecologische effecten op het Natura 2000 gebied Waddenzee. Maatregelen (projecten) die mogelijk een (negatief) gevolg hebben op Natura 2000-gebieden dienen getoetst te worden aan de Wet Natuurbescherming. Dit gebeurt door middel van een voortoets. Indien blijkt dat significante (negatieve) effecten op voorhand niet zijn uit te sluiten wordt vervolgens een Passende beoordeling uitgevoerd. In uitzonderlijke gevallen wordt de Passende beoordeling gevolgd door een ADC-toets⁵. Naar verwachting kan hier niet worden volstaan met een voortoets. Er is zeker een Passende beoordeling nodig, mogelijk gevolgd door een ADC-toets. Het alternatief binnen oplossingsrichting één, namelijk het optimaliseren van de verbinding vanaf Holwert, wordt daarom binnen de verkenning als een redelijk alternatief beschouwd en zal ook nader onderzocht worden.

Vorbereiding tot starten MIRT verkenning en vervolg

Op basis van de uitkomsten van VBA 2030, de diverse adviezen en gesprekken met de regionale overheden heeft IenW de intentie om een MIRT verkenning te starten voor de bereikbaarheidsopgave van Ameland. Vanwege het budgetrecht van zowel de Eerste Kamer als de Tweede Kamer en de demissionaire status van het kabinet kan het formele startbesluit voor de MIRT verkenning nu niet genomen worden. Pas na instemming door beide Kamers met de IenW begroting, afronding van de integrale besluitvorming rondom de Voorjaarsnota en breed draagvlak

³ Kamerstuk 31 409, nr. 380

⁴ Kamerstuk 2023–2024, 23 645 nr. 810

⁵ De ADC-toets heeft een streng toetsingskader dat in de Wet Natuurbescherming (art 2.8, lid 4) is opgenomen. De 3 voorwaarden waaraan een project moet voldoen, zijn dat:

- **A:** er geen alternatieven zijn,
- **D:** sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang,
- **C:** de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

vanuit de Kamers, kan het formele besluit op een later moment genomen worden. De inschatting vanuit het Ministerie van IenW is dat dit waarschijnlijk rond het zomerreces van 2024 mogelijk is. Mogelijk zal een nieuw kabinet het besluit nemen.

Vooruitlopend op het formele besluit gaat het Ministerie van IenW samen met de regionale overheden de komende maanden aan de slag om zoveel als mogelijk (voorbereidende) werkzaamheden (o.a. de scope, organisatie en governance) voor de verkenning in gang te zetten. Deze stappen leiden niet tot onomkeerbare gevolgen. De reden voor deze voorbereidende werkzaamheden is dat zowel het Rijk als de regio het tempo hoog wil houden gezien de urgentie van het vraagstuk en de onderlinge afhankelijkheden met de concessieverlening Friese Waddenveren Oost.

Contouren scope MIRT verkenning

De komende maanden worden ook door Rijk en regio benut om gezamenlijk de scope van de verkenning te bepalen. Binnen de MIRT verkenning worden in elk geval de volgende twee oplossingsrichtingen nader beschouwd:

- 1) optimalisatie bestaande situatie bij Holwert;
- 2) aanleg nieuwe veerhaven bij Ferwert.

Het bepalen van de scope voor de verkenning is cruciaal. Naast aanpassingen aan de harde infrastructuur kunnen ook meer beleidsmatige mobiliteitskeuzes zoals stimuleren van modal-shift van auto naar andere modaliteiten, parkeerbeleid e.d. oplossend vermogen bieden. Om een afgewogen en onderbouwde voorkeursbeslissing te kunnen nemen, worden deze beleidsmatige mobiliteitskeuzes ook onderzocht. Voor alle alternatieven geldt dat sociaaleconomische impact op het gebied in beeld gebracht zal worden. Hiertoe hebben de regionale overheden ook gepleit in hun advies. Zoals gebruikelijk bij een verkenning wordt ook een participatieproces ingericht om bewoners, maatschappelijke organisaties en andere stakeholders te betrekken.

Financiën

In de Ontwerp Begroting (OB) van 2024 zijn door het Ministerie van IenW binnen het Mobiliteitsfonds middelen voorzien voor de bereikbaarheidsopgave van Ameland. In lijn met de MIRT-spelregels dient bij het startbesluit tenminste zicht te zijn op 75% van de benodigde financiën. De inschatting vanuit het Ministerie van IenW is, dat de voorziene middelen binnen de OB 2024 voldoende zijn om over te gaan tot het nemen van een startbeslissing. Vanwege het budgetrecht van de beide Kamers, de integrale besluitvorming rondom de Voorjaarsnota en de demissionaire status van het kabinet, is er nu nog geen definitief zicht op een harde dekking.

Samenhang met traject concessieverlening Friese Waddenveren

Parallel hieraan speelt dat de vervoerconcessie Friese Waddenveren Oost tot april 2029 loopt. Het Ministerie van IenW is gestart met de voorbereidingen voor de periode na april 2029. Hierover is uw Kamer geïnformeerd met de brief «Opvolging Mid-term Review (MTR) vervoerconcessies Friese Waddenveren» van 15 mei 2023⁶. Met de brief van 7 november 2023 is uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek naar de effectiviteit, praktische en financiële haalbaarheid van verschillende duurzame aandrijvingen⁷. Uw Kamer wordt via een separate brief

⁶ Kamerstuk 23 645, nr. 802

⁷ Kamerstuk 23 645, nr. 809

geïnfomeerd over de voortgang en het verdere proces van de Waddenveren na 2029. Het Ministerie van IenW is zich bewust van de samenwerking en afhankelijkheden tussen de fysieke infrastructuur en de nieuwe concessie(s) en zet actief in om de samenhang tussen beide trajecten te borgen.

Relatie met Routekaart Bereikbaarheid

Het Uitvoeringsprogramma Wadden 2021–2026 (UP) geeft de komende jaren uitwerking aan de lange termijn doelen van de Agenda voor het Waddengebied. Hierover is uw Kamer afgelopen april geïnfomeerd⁸. Het doel van het UP is om gezamenlijk stappen te zetten in het bewerkstelligen van majeure en daardoor complexe transities in het Waddengebied, op de vlakken: bereikbaarheid, kust, klimaat en visserij. Voor de transitie Bereikbaarheid staat het Ministerie van IenW aan de lat. In dit kader werkt het ministerie samen met regionale overheden, diverse organisaties en de havens aan de Routekaart Bereikbaarheid. Over de voortgang van de Routekaart Bereikbaarheid wordt uw Kamer geïnfomeerd middels de kamerbrieven «»Terugkoppeling Bestuurlijk Overleg Waddengebied«». Uit de vraagstukken, dilemma's en schuurpunten die spelen bij de verbinding naar Ameland, kunnen mogelijk lessen en inzichten getrokken worden voor de andere eilanden en havens. Het inrichten van een toekomstbestendige en betrouwbare vaarverbinding naar Ameland laat zien welke stappen er gezet kunnen worden en wat dit vraagt van alle partijen. Dit kan weer benut worden in het proces van de Routekaart Bereikbaarheid.

Motie van de Kamerleden Van der Plas en Pouw-Verweij⁹

De motie van de leden Van der Plas en Pouw-Verweij verzoekt het kabinet om met desbetreffende provincies, gemeenten, het Waddenbestuur en andere relevante partijen te onderzoeken hoe het voor rederijen/ ondernemers makkelijker gemaakt kan worden om te voldoen aan het mobiliteitsvraagstuk in het Waddengebied.

Het Ministerie van IenW blijft in overleg met de regionale overheden en alle andere relevante partijen zowel over de korte termijn als de lange termijn bereikbaarheid van de eilanden en havens in de Waddenzee. Te denken valt aan het gezamenlijke traject de Routekaart Bereikbaarheid (zoals beschreven hierboven). Zowel binnen het Bestuurlijk Overleg Waddengebied als binnen andere gremia spreken overheden, maatschappelijke organisaties, bedrijven en andere partijen over de mobiliteitsopgave, ontwikkelingen en ambities.

Tot slot

Het ministerie treft verdere voorbereiding voor het startbesluit van de MIRT- verkenning en zet de goede samenwerking met de regio graag voort. Hiermee hoopt het ministerie bij te dragen aan een duurzame en betrouwbare verbinding die de bereikbaarheid van Ameland ook in de toekomst garandeert.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

⁸ Kamerstuk II 2022–2023, 29 684, nr. 245

⁹ Kamerstuk 31 409, nr. 380