

Vergaderjaar 2024–2025

31 409

Zee- en binnenvaart

29 684

Waddenzeebeleid

Nr. 480

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 april 2025

Kamerleden De Groot (VVD) en Soepboer (NSC) hebben tijdens het Tweeminutendebat Maritiem van 14 januari jongstleden hun motie (Kamerstuk 31 409, nr. 475) met betrekking tot het borgen van de bevaarbaarheid van de vaargeul Holwert-Ameland aangehouden. De motie is aangehouden in afwachting van informatie die ik de Kamer zou toesturen over de resultaten van de ingezette maatregelen ter borging van de bevaarbaarheid van de vaargeul. Deze brief gaat hier op in. Ook zal worden ingegaan op de motie van Kamerlid Soepboer c.s. over het optimaliseren van baggeren in het Waddengebied (Kamerstuk 29 684, nr. 281), ingediend tijdens het Tweeminutendebat Wadden van 6 maart 2025 en door uw Kamer aangenomen.

Dynamisch gebied

De Waddenzee is een dynamische omgeving die door getij, stroming en wind continu onderhevig is aan verandering. Dit geldt ook voor de vaargeul Holwert-Ameland¹. Door verzanding wordt het wad tussen Ameland en de Friese kust steeds hoger en wordt de vaargeul ondieper.

Rijkswaterstaat is beheerder van de vaargeul en verantwoordelijk voor de bevaarbaarheid ervan. Rijkswaterstaat onderhoudt de vaargeul op de in het Nationaal Waterprogramma afgesproken dimensies. Om de vaargeul naar Ameland op de afgesproken dimensies te houden, en daarmee de vaargeul bevaarbaar te houden, wordt deze dagelijks gebaggerd.

Genomen maatregelen vanaf 2023 en de resultaten

De afgelopen jaren zijn verschillende maatregelen genomen om de vaargeul bevaarbaar te houden en de bereikbaarheid van Ameland te borgen. De belangrijkste maatregelen zijn:

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 414

1. Onderzoek door MARIN naar veilig passeren in de vaargeul
2. Invoering vijfkwartiersdienstregeling en evaluatie
3. Wekelijkse monitoring van de vaargeul
4. Aanpassen vaargeulmarkering waar nodig
5. Realisatie van een doorsteek in de vaargeul
6. Optimalisering baggerwerkzaamheden en verspreiding

Ad 1 en 2

In de zomer van 2023 heeft MARIN (Maritime Research Institute Netherlands) in opdracht van het Ministerie van IenW en Wagenborg Passagiersdiensten (hierna: WPD) een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om veilig te laten passeren in de vaargeul Holwert-Ameland.² Naar aanleiding van het onderzoek van MARIN is per 8 september 2023 een vijfkwartiersdienstregeling ingesteld en zijn afspraken gemaakt over de inzet van het tweede schip. Dat betekent dat er met één schip zes keer per dag per richting wordt gevaren op basis van een vijfkwartiersdienstregeling en dat er met een tweede schip wordt gevaren afhankelijk van de waterstand tot vier keer per dag.

De nieuwe dienstregeling is in 2024 in opdracht van IenW door het onderzoeksbureau WSP geëvalueerd. In de evaluatie is gekeken naar de punctualiteit (vertraging en uitval) van afvaarten en zijn interviews afgenomen met de betrokken stakeholders. De uitkomsten van de evaluatie zijn met uw Kamer gedeeld³. Het onderzoeksbureau WSP dat de evaluatie heeft uitgevoerd adviseert op basis van de uitkomsten de vijfkwartiersdienstregeling voort te zetten. De ervaringen van de geïnterviewden zijn positief en de punctualiteit is verbeterd sinds ingang van de nieuwe dienstregeling. Middels het vervoerplan 2025 heeft WPD laten weten dat de vijfkwartiersdienstregeling van WPD wordt voortgezet in lijn met het advies uit de evaluatie van de vijfkwartiersdienstregeling Ameland. De Staatssecretaris van IenW heeft daar, als concessieverlener, mee ingestemd⁴.

Naast de dienstregeling, is ook kwalitatief goed materieel van cruciaal belang om de continuïteit van de dienstverlening tussen Holwert-Ameland te borgen. Onlangs heeft WPD het bouwcontract getekend voor een nieuwe sneldienst «de Waddenferry». De verwachting is dat deze eind 2025 zal worden opgeleverd en begin 2026 in de vaart zal worden genomen.

Ad 3 en 4

Rijkswaterstaat monitort wekelijks de vaargeul op diepte en breedte. Hiermee kan adequaat worden gereageerd op veranderingen in de vaargeul en de benodigde baggerwerkzaamheden. Daarnaast wordt wanneer nodig de vaargeulmarkering voor de scheepvaart aangepast. Rijkswaterstaat blijft dit doen als onderdeel van het beheer en onderhoud van de vaargeulen.

Ad 5

In 2023 heeft Rijkswaterstaat door Deltares verschillende alternatieve vaarroutes laten onderzoeken ter bevordering van de bevaarbaarheid van de vaargeul en het waar mogelijk verminderen van de baggerinspanning. Uit het onderzoek is een doorsteek in de vaargeul als beste variant naar

² Kamerstuk 31 409, nr. 414

³ Kamerstuk 31 409, nr. 461

⁴ Kamerstuk 23 645, nr. 829

voren gekomen. Met de doorsteek wordt de lengte van de vaarweg waarin tussen steile banken, met tot gevolg een smalle vaargeul, gevaren moet worden zo kort mogelijk. Dit komt de nautische veiligheid ten goede. Na het onderzoek van Deltares heeft Rijkswaterstaat eind 2023 de doorsteek gerealiseerd. De ervaringen met de doorsteek zijn tot op heden positief.

Rijkswaterstaat blijft samen met de aannemer van het onderhoudscontract en WPD in gesprek over optimalisaties in de vaargeul ten behoeve van de bevaarbaarheid en de vermindering van de baggerinspanning. Op dit moment staan geen significante wijzigingen in de vaargeul gepland.

Ad 6

In het kader van de Agenda voor het Waddengebied 2050 en het Uitvoeringsprogramma (UP) 2021–2026 is actie UP23 «Ecosysteemgericht baggeren» in uitvoering. Het doel van UP23 is om te streven naar een slimmere aanpak in het baggeren binnen het waddengebied waarbij de gevolgen van baggeren en het verspreiden van baggerspecie wordt gereduceerd, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid van de havens en eilanden. Fase 1 van dit onderzoeksprogramma is in oktober 2023 afgerond en heeft geresulteerd in een brede inventarisatie van kennisvragen door de Waddenacademie⁵. In fase 2 is door Arcadis en de Waddenacademie onderzocht in welke mate bestaande kennis reeds een antwoord biedt op deze vragen. Deze fase is eind 2024 afgerond⁶. In 2025 zal een aantal snelle oplossingsrichtingen («quick wins») worden geïdentificeerd en zullen waar mogelijk in pilots worden uitgewerkt om doelmatigheid en effecten te onderzoeken.

Rijkswaterstaat en de aannemer van het onderhoudscontract kijken in de uitvoering continu naar optimalisaties in het baggeren binnen de geldende wettelijke kaders, het Nationaal Waterprogramma, en het Natura 2000-beheerplan. Zo wordt bij de baggerwerkzaamheden en keuze van spreidingslocaties onder andere gekeken naar een optimale balans tussen enerzijds het verder wegbrengen van baggerspecie versus de langere vaartijd die dat met zich meebrengt. Bij het baggeren van de vaargeul Holwert-Ameland wordt de baggerspecie stroomopwaarts buiten de vaargeul verspreid om direct terugstromen van baggerspecie te beperken. De spreidingslocaties zijn vastgesteld in het Natura 2000-beheerplan.

Bij het baggeren van de vaargeul wordt deze op maximaal vier meter gebracht, zoals vastgesteld in het Nationaal Water Programma (NWP). In de MIRT-verkenning bereikbaarheid Ameland wordt onderzocht wat de mogelijkheden en consequenties zijn van alternatieve maatgeving van de vaargeul, waaronder ook verdieping van de vaargeul.

Toekomst

Om ook op de lange termijn de bereikbaarheid van Ameland te borgen, heb ik in november 2024 besloten een MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland te starten. Uw Kamer is hier op 14 november 2024 over geïnformeerd⁷. Hiertoe heeft lenW € 250 mln. gereserveerd op het Mobiliteitsfonds. Binnen deze MIRT-verkenning wordt met een brede blik

⁵ Rapport Fase 1 – Kennisvragen baggeren en verspreiden van sediment in de Waddenzee

⁶ Rapport Fase 2 – Ecosysteemgericht baggeren, Literatuuronderzoek t.b.v. beantwoording kennisvragen

⁷ Kamerstuk 36 600 A, nr. 17

naar de opgave en de oplossingsrichtingen gekeken (zowel naar infrastructuur als niet-infrastructuur). De MIRT-verkenning moet resulteren in een voorkeursbeslissing die sober, doelmatig en toekomstbestendig is.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener