

Vergaderjaar 2023–2024

**23 645**

**Openbaar vervoer**

**Nr. 810**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 november 2023

Het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030 (hierna VBA 2030) is gereed. Als bijlage bij deze brief ontvangt uw Kamer de Projectnota en de onderliggende deelrapporten. Ook ontvangt u de adviezen die de regio, natuurorganisaties en Rijkswaterstaat aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben uitgebracht. In deze brief zijn de belangrijkste conclusies uit het onderzoeksrapport en de adviezen van de regio, natuurorganisaties en Rijkswaterstaat beschreven. Tot slot gaat de brief in op de vervolgstappen en besluitvorming over VBA 2030.

### *VBA 2030*

Op 14 januari 2020 heeft uw Kamer de resultaten van de «Lange Termijn Oplossingsrichtingen Bereikbaarheid Ameland na 2030»<sup>1</sup> en het onafhankelijke onderzoek naar de verbinding Holwert-Ameland ontvangen. Als vervolg hierop is door het Ministerie in het najaar van 2021 het VBA 2030 gestart. Het onderzoek is in nauwe samenwerking met de regio uitgevoerd.

VBA 2030 is erop gericht om beter inzicht te krijgen in de effecten van twee oplossingsrichtingen t.w.:

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

Het onderzoek is erop gericht om samen met de omgeving de oplossingsrichtingen uit te werken tot het niveau van een schetsontwerp met bijbehorende effectonderzoeken. Voor elk van de twee oplossingsrichtingen zijn drie alternatieven in beeld gebracht. Deze zes alternatieven zijn beoordeeld op vier thema's: natuur, morfologie, verkeer en vervoer en

<sup>1</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 711.

ruimtegebruik. Daarnaast is er een economische analyse (incl. kostenoverzicht) en een duurzaamheidsnotitie opgesteld. De beslisinformatie verkregen uit VBA2030 vormt de basis voor het nemen van een besluit over het vervolgtraject om uiteindelijk te komen tot een bestuurlijke voorkeursalternatief.

### *Conclusies projectnota en deelrapporten op hoofdlijnen*

De Projectnota en onderliggende deelrapporten<sup>2</sup> vormen samen een geheel. Informatie vanuit een specifiek deelrapport dient in samenhang gezien te worden met overige deelrapporten en de projectnota.

De conclusie van het VBA2030 is dat een nieuwe veerdam op een andere locatie aan de vaste wal het grootste doelbereik biedt. De alternatieven met de aanleg van een nieuwe veerdam in Ferwert (oplossingsrichting twee) zijn qua doelbereik, nl. het garanderen van een duurzame, betrouwbare verbinding die de bereikbaarheid van Ameland garandeert, het grootst. Daarnaast leidt deze oplossingsrichting tot het substantieel terugdringen van het baggerbezwaar. Dit lijkt op basis van de kosteninschatting een efficiënte investering, zowel voor de investeringskosten bij aanleg als de onderhoudskosten voor beheer. 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. De grotere omvang van de vaargeul heeft naar verwachting een positief effect op de betrouwbaarheid en de bereikbaarheid van Ameland op de lange termijn. Aandachtspunt voor het vervolg is de vergunbaarheid van het realiseren van een nieuwe veerdam. Deze is risicovol en complex gezien de naar verwachting significante negatieve ecologische effecten op het Natura 2000 gebied Waddenzee. Het alternatief binnen oplossingsrichting één, nl. aanpassingen van de veerdam bij Holwert, kan voor het vervolg als een redelijk alternatief beschouwd worden.

### *Advies vanuit de Regio*

De Provincie Fryslân, gemeente Ameland, gemeente Noardeast-Fryslân en Wetterskip Fryslân roepen het Rijk op om zo snel als mogelijk een op realisatiegerichte procedure binnen het MIRT te starten. Daarbij onderschrijft de regio oplossingsrichting twee, als een toekomstvaste richting voor de bereikbaarheid van Ameland. Maar ook ziet de regio binnen oplossingsrichting één de verplaatsing van de veerhaven bij Holwert als een redelijk alternatief voor het vervolg. Hierbij maakt de regio een afweging ten aanzien van de grote mate van onzekerheid wat betreft vergunningverlening. De regio geeft ook aan dat de scope van de vervolgprocedure voldoende breed dient te zijn en biedt daarvoor een aantal handreikingen. Daarnaast spreekt de regio waardering uit over de wijze waarop de regio betrokken is bij het uitgevoerde onderzoek. Partijen bepleiten om bij het vervolg van VBA 2030 deze manier van samenwerken voort te zetten en snel tot besluitvorming over te gaan.

### *Advies Natuurorganisaties*

De Waddenvereniging, It Fryske Gea, Vogelbescherming Nederland en De Vereniging Natuurmonumenten, roepen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op om de huidige veerdam als uitgangspunt te nemen en in te zetten op een transitie naar een nieuw toekomstbestendig vervoersconcept dat past bij de dynamiek van het waddensysteem. Verder pleiten

<sup>2</sup> Ook digitaal beschikbaar via: Vervolgonderzoek bereikbaarheid Ameland 2030: Projectnota – Rijkswaterstaat Publicatie Platform.

partijen ervoor om de besluitvorming over de fysieke infrastructuur (geulen, dammen en parkeerplaatsen) en de volgende concessie (het vervoersconcept) zodanig op elkaar af te stemmen dat voldoende tijd overblijft voor het ontwikkelen en implementeren van een nieuw vervoersconcept. Daarbij onderschrijven partijen dat het ontwikkelen van een nieuwe vervoersconcept tijd vergt en deze afgestemd dient te zijn op de behoefte aan voor- en na transport van de Amelanders en de gasten naar het eiland.

#### *Advies Rijkswaterstaat*

Net als de regio adviseert Rijkswaterstaat voor het vervolg tot het starten van een procedure binnen het MIRT waarbij beide oplossingsrichtingen uit VBA 2030 nader worden beschouwd. RWS pleit daarbij om specifiek aandacht te schenken aan de juridische aspecten, natuurvergunningverlening en financiën. Daarbij adviseert RWS om de uitkomsten van het MARIN rapport<sup>3</sup>, die uw Kamer op 18 augustus jl. ontvangen heeft, bij het vervolg te betrekken. Ook in haar eigen advies geeft de regio aan om de uitkomsten van het MARIN onderzoek bij het vervolg te betrekken. Verder adviseert Rijkswaterstaat om de manier van samenwerking vanuit VBA 2030 met overheden, organisaties en burgers bij een vervolgprocedure voort te zetten.

#### *Vervolgstappen*

De uitkomsten van VBA 2030 en de adviezen vanuit de regio, de Waddenvereniging en Rijkswaterstaat worden momenteel door het ministerie bestudeerd. Op 14 december a.s. vindt er overleg plaats met de regio over dit onderwerp tijdens het Bestuurlijk Overleg Waddengebied (BOW). Het streven is om eind december een besluit te nemen over het vervolg, waarna uw Kamer geïnformeerd zal worden. Parallel hieraan speelt dat de vervoerconcessie Friese Waddenveren Oost tot april 2029 loopt. Afhankelijk van de uitkomsten van de marktanalyse, welke momenteel wordt uitgevoerd, zal een nieuwe concessie worden voorbereid. Hierover is uw Kamer geïnformeerd met de brief «Opvolging Mid-term Review (MTR) vervoerconcessies Friese Waddenveren<sup>4</sup>» van 15 mei 2023. Het besluit over VBA 2030 zal meegenomen worden in deze voorbereidingen. Naar verwachting is eind dit jaar een Nota van Uitgangspunten in concept gereed voor de nieuwe concessie, waarna in 2024 een consultatie zal plaatsvinden. De definitieve Nota van Uitgangspunten dient vervolgens als basis voor het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie. Gunning van een eventuele nieuwe concessie is voorzien in 2026. Het ministerie is zich bewust van de wisselwerking en afhankelijkheden tussen de fysieke infrastructuur en de concessie en zet actief in om de samenhang tussen beide trajecten te borgen.

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

---

<sup>3</sup> Kamerstukken 31 409 en 29 684, nr. 414.

<sup>4</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 802.