

Vergaderjaar 2019–2020

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 712

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 27 maart 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 14 januari 2020 inzake lange termijn oplossingsrichtingen bereikbaarheid Ameland na 2030 en onderzoek vertragingen verbinding (Kamerstuk 23 645, nr. 711).

De vragen en opmerkingen zijn op 5 maart 2020 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 25 maart 2020 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Schuurkamp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennis genomen van de brief inzake langetermijnoplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid van Ameland na 2030 en het onderzoek naar vertragingen bij de veerdienst Holwerd-Ameland. Deze leden hebben nog een aantal vragen en/of opmerkingen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de kamerbrief over langetermijnoplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid van Ameland na 2030 en hebben nog enkele vragen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier enkele opmerkingen en vragen over.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de stukken die zijn gestuurd over de oplosrichtingen voor de bereikbaarheid van Ameland en hebben daarbij nog een enkele vraag.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben nog enkele vragen.

Inbreng van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie vinden het allereerst goed te lezen dat de Minister zich zowel inzet voor de korte- en langetermijnoplossing voor de bereikbaarheid van Ameland.

De leden van de VVD-fractie vinden de bereikbaarheid van de Waddeneilanden en de Waddenhavens, en dus ook van Ameland, van groot belang voor bewoners, toeristen, ondernemers, en het Waddengebied als totaal. Voor de bereikbaarheid van Ameland zal dan ook een goede oplossing gevonden moeten worden, ook met betrekking tot vele vertragingen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat een drietal varianten is bekeken als het gaat om de langetermijnoplossing voor het verbeteren van de bereikbaarheid van Ameland. Te weten de optimalisatie van de bestaande situatie, verplaatsen van de vertrek- en aankomstlocatie en geen varende oplossing meer (maar een tunnel). Kan de Minister aangeven of er nog meer opties zijn bekeken in het voortraject? Waarom is er wel gekeken naar een tunnel en niet naar een brug? Wat worden in het vervolgetraject de afwegingscriteria bij de keuze voor een variant dan wel wat zijn de randvoorwaarden waaraan de gekozen variant moet voldoen?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Minister de variant «geen varende oplossing meer», ofwel een tunnel, op dit moment wil laten vallen. De regio (provincie Fryslân, gemeente Ameland, gemeente Noardeast Fryslân) vindt het echter belangrijk om deze variant nu nog niet los te laten, ook al lijkt op dit moment en met de kennis van nu een niet-varende oplossing niet de meest wenselijk uitkomst. Waarom wil de Minister deze variant nu al loslaten? In hoeverre is het mogelijk deze variant wel mee te nemen in het vervolg? Wat zijn daarvan de voor- en nadelen?

De leden van de VVD-fractie constateren dat de Minister nog met de regio in gesprek zal gaan om gezamenlijk de invulling van een vervolg van het onderzoek te bespreken. Heeft er inmiddels al overleg plaatsgevonden? Zo ja, wat is daarvan de uitkomst? Zo nee, wanneer gaat dat plaatsvinden? En hoe wordt de Tweede Kamer op de hoogte gehouden van de uitkomsten? Wat is het tijdspad voor het vervolgetraject? Zijn de jaren 2023 en 2029 inderdaad essentiële mijlpalen, zoals de regio aangeeft? In

hoeverre is een oplossing mogelijk voor 2029? Deze leden vinden het belangrijk dat Rijkswaterstaat Noord-Nederland dan wel het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat trekker van het project en eerstverantwoordelijk voor het project blijft, waarbij natuurlijk nauw wordt samengewerkt met de regio. In hoeverre is de Minister het hiermee eens?

De leden van de VVD-fractie lezen dat onderdeel van het gesprek met de regio zal zijn om te bezien of het noodzakelijk is het vervolg binnen de systematiek van het «Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport» (MIRT) te plaatsen. Wat zijn de afwegingen van de Minister om het project al dan niet op te nemen in het MIRT? Ziet de Minister het opnemen in de MIRT-systematiek als mogelijkheid? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet? Is het opnemen van het project in het MIRT en een MIRT-verkenning starten volgens de Minister nodig om tijdig tot een gewogen voorkeursalternatief te kunnen komen, zoals de regio aangeeft? Zo nee, waarom niet? Welke andere opties zijn er? Wat zijn daarvan de gevolgen, bijvoorbeeld voor het tijdpad? En wat zijn redenen om het wel of niet op te nemen in het MIRT en een MIRT-verkenning te starten?

De leden van de VVD-fractie willen graag weten wat de stand van zaken is van alle maatregelen in het kader van het Open Plan Proces (OPP) voor de korte termijn.

De leden van de VVD-fractie vinden het goed nieuws dat de realisatie van de bochtafsnijding van de Vloedgeul tot de eerste positieve effecten heeft geleid. Kan de Minister de stand van zaken aangeven met betrekking tot de tweede bochtafsnijding van de Reegeul? In de antwoorden op de schriftelijke vragen van de leden Remco Dijkstra, Ziengs en Aukje de Vries over het bericht «Nieuwe» geul klaar maar werkt nog niet» (Aanhangsel Handelingen II 2018/19, nr. 2891) geeft de Minister aan dat de bochtafsnijding Reegeul eind 2020 klaar zal zijn. Hoe verloopt dit traject? Licht het nog op schema? Is de vergunning al verleend dan wel wanneer kan de vergunning worden verleend? Wanneer wordt het project uitgevoerd? Kan het proces ook nog worden versneld?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de vertragingen in 2018 zijn ontstaan door een combinatie van factoren. Deze factoren lopen uiteen van weersomstandigheden tot het laad- en losproces, en van waterstanden tot de afmetingen van de vaargeul. Welke verbeteringen in het laad- en losproces zijn er nog te realiseren?

De leden van de VVD-fractie vinden het teleurstellend dat de mogelijkheden voor optimalisatie van het baggercontract volgens de onderzoekers zeer beperkt zijn, gezien de Natura 2000-regelgeving, en dat er geen andere, efficiëntere baggertechnieken voorhanden zijn. Welke regelgeving vanuit het Natura 2000-beheerplan knelt? In hoeverre kunnen de regels in het beheerplan dan wel het beheerplan zelf worden aangepast, bijvoorbeeld waar het gaat om het afzetten c.q. het verplaatsen van de bagger? Klopt het dat de bagger nu alleen binnen het gebied verplaatst mag worden? Wat zijn daarvan de nadelige gevolgen voor het baggeren van de vaargeul? Welke andere oplossingen zijn er mogelijk en hoe kunnen die bijdragen tot een efficiënter baggerbeheer?

De leden van de VVD-fractie lezen dat de vaargeul niet altijd voldeed c.q. voldoet aan de minimale eisen, waardoor vertraging ontstaat. De onderzoekers stellen: «Vooral in het eerste deel vanaf Holwerd voldeed een aanzienlijk percentage van de vaargeul niet aan de minimale contractdiepte van NAP –3,80 m over de volledige minimale breedte van 50 m». Klopt het dat de huidige tolerantie van 0,20 meter praktisch lastig uitvoerbaar is, waardoor het baggerproces inefficiënt is? In hoeverre zorgt een tolerantie van 0,50 meter voor een efficiënter proces? Waarom is een tolerantie van 0,50 meter niet mogelijk? Hoe zou dit wel mogelijk gemaakt kunnen worden? Kan de Minister aangeven wat de voor- en nadelen c.q. gevolgen zijn van een grotere tolerantie?

De leden van de VVD-fractie wijzen erop dat op 11 december 2019 de motie van het lid Aukje de Vries c.s. (Kamerstuk 29 684, nr. 198) over de

bereikbaarheid van de Waddeneilanden en Waddenhavens in beleidsstukken aanmerken als van maatschappelijk en economisch belang is ingediend, waarin de regering wordt verzocht de bereikbaarheid van de Waddeneilanden en Waddenhavens in beleidsstukken aan te merken als maatschappelijk en economisch belang. Kan de Minister aangeven hoe deze motie wordt uitgevoerd en wat de stand van zaken van de uitvoering van deze motie is?

De leden van de VVD-fractie wijzen erop dat onder meer op hun verzoek met de regio wordt verkend wat de mogelijkheden zijn om het concessiegeverschap voor de Friese Waddenveren over te dragen van het Rijk naar de provincie. Wat is daarvan de stand van zaken?

Inbreng van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie vragen de Minister of zij kan toelichten of zij al een termijn heeft verbonden aan het uitwerken van de twee oplossingsrichtingen die zij geschikt acht in verder onderzoek. Kan zij de mogelijke effecten toelichten die deze richtingen hebben op het milieu, op degenen die afhankelijk zijn van het vervoer van en naar Ameland, en op de lokale economie?

De leden van de D66-fractie ondersteunen de inzet van de Minister en Rijkswaterstaat om te kijken naar vernieuwing van de baggermethoden om zo Ameland bereikbaar te houden. Deze leden vragen hoe en of de eerdere aanbeveling richting Rijkswaterstaat om het baggercontract zo in te zetten dat er experimenteerruimte ontstaat in baggermethoden is opgevolgd.

Inbreng van de GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie willen om te beginnen benadrukken dat Ameland een eiland is en dat het ons grootste en volgens velen belangrijkste natuurgebied is. Zowel die status van natuurgebied als de eilandstatus zijn uitgangspunt en blijven wat deze leden betreft onaangetast, ongeacht verder behoeftes of ontwikkelingen. Dat Ameland een eiland is en blijft, sluit dan ook uit dat er een tunnelverbinding, dijk, brug of enige andere vaste oeververbinding komt. Wie niet wil varen, zal bij eb moeten lopen. Daar komt nog eens bij dat de extreme kosten voor een tunnelverbinding, dijk, brug of andere vaste oeververbinding maatschappelijk niet te rechtvaardigen zijn.

De leden van de GroenLinks-fractie stellen verder vast dat de huidige veerverbinding door het natuurgebied Waddenzee zich eveneens dient te schikken naar wat er kan in dit natuurgebied, zonder onaanvaardbare aantasting ervan. Deze leden stellen vast dat het wad dynamisch is en dat zand en slib zich verplaatsen en hierbij geen rekening houden met de behoeften van de veerboot.

De leden van de GroenLinks-fractie vinden dat er voor de oplossing van de betrouwbaarheidsproblemen in eerste plaats gezocht moet worden naar organisatorische en technische mogelijkheden om bijvoorbeeld laden en lossen te versnellen. Deze leden verwachten dat met sneller laden en lossen veel kan worden gewonnen. Pas in de tweede plaats moet er gekeken worden naar meer baggerwerkzaamheden en diepere en bredere vaargeulen. Daarbij moet zoveel mogelijk worden uitgegaan van de natuurlijke geulen en een zo klein mogelijke verstoring van de natuurlijke morfologie van het wad. Deze leden stellen vast dat de optie Reegeul-Oost een onnatuurlijke plaatdoorsnijding is en daarmee geen acceptabele oplossing. De gevolgen voor de natuurlijke dynamiek van het wad zijn mogelijk groot en daarmee ook de verstoring voor de natuur. Juist in tijden van klimaatverandering, zeespiegelstijging en meer stormen kunnen we ons niet veroorloven dat we de bescherming van onze kust door het wad aantasten. Is de Minister het hiermee eens?

De leden van de GroenLinks-fractie pleiten er ten slotte voor om bij de voortgang van het proces de natuurorganisaties beter te betrekken. De natuur heeft geen eigen stem en wordt vertegenwoordigd door, in dit geval, de Coalitie Wadden Natuurlijk. Het goed betrekken van alle partijen aan de voorkant, voorkomt gedoe aan de achterkant. Hoe gaat de Minister garanderen dat de natuurorganisaties en het natuurbelang voortaan wel goed worden betrokken?

Inbreng van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie constateren dat er stappen nodig zijn om de bereikbaarheid van Ameland voor de toekomst te garanderen. Daarbij dient goed rekening gehouden te worden met het specifieke eilandkarakter van Ameland en de relatie met het vasteland. Deze leden vinden daarom dat de inbreng van de bewoners van Ameland centraal moet staan in de keuze voor een oplossing. Is de Minister dit met deze leden eens? Hoe wordt ervoor gezorgd dat dit verankerd is in het proces?

Inbreng van de PvdA-fractie

De leden van PvdA-fractie maken zich zorgen over de bereikbaarheid van de wadden en zijn dus groot voorstander van maatregelen die de bereikbaarheid van de wadden vergroten. Echter de voorgestelde oplossingsrichtingen hebben betrekking op de lange termijn. Deze leden vinden dat alle waddenbewoners zeker moeten kunnen zijn van een goede en betrouwbare verbinding met het vasteland en willen daarom weten wat de Minister op de korte termijn gaat doen om de bereikbaarheid van Ameland, maar ook de andere Waddeneilanden te vergroten. Is het mogelijk al op korte termijn te starten met een veerdienst specifiek voor alleen voetgangers en fietsers?

De leden van de PvdA-fractie vragen welk belang vooropstaat in het zoeken van een oplossing voor de betere bereikbaarheid van Ameland; dat van de waddenbewoners, van het milieu of dat van de economie? In hoeverre worden, vanwege de lange termijn, ook jongeren, wonend op Ameland, betrokken bij de besluitvorming rond de bereikbaarheid van Ameland? Houdt de Minister bij de oplossingsrichtingen ook rekening met de wens vanuit de Waddengemeenten om het aantal auto's en vrachtauto's op Ameland te verminderen?

De leden van de PvdA-fractie vinden de tunneloptie geen haalbare oplossing. Kan de Minister nogmaals toelichten wie baat zou hebben bij een eventuele (spoor)tunnel en waarom deze oplossingsrichting op tafel ligt? Is bij deze tunneloptie meegenomen dat het risico bestaat dat hiermee het UNESCO-werelderfgoed gevaar loopt? Is de Minister het met deze leden eens dat een (spoor)tunnel, naast de schade aan de natuur en het mogelijke verlies van de status als UNESCO-werelderfgoed, ook schadelijk kan zijn voor de economie van Ameland? Vreest de Minister ook dat door de komst van een tunnel hiermee het «eilandgevoel» voor bewoners en toeristen kan verdwijnen en dat dit niet in geld is uit te drukken?

De leden van de PvdA-fractie willen verder weten wat het tijdpad gaat worden tijdens het onderzoek naar de oplossingsrichtingen. Houdt de Minister er rekening mee dat de huidige concessiehouder van de veerlijn naar Ameland heeft aangegeven in 2023 over te willen gaan tot aanschaf van nieuwe schepen? Is de Minister het ermee eens dat dit een ideaal moment is om de concessiehouder over te kunnen laten stappen naar een duurzaam en toekomstbestendig vervoersconcept vergelijkbaar met de nieuwe boot van de Teso op Texel?

II Reactie van de bewindspersoon

Reactie op inbreng van de VVD-fractie

Kan de Minister aangeven of er nog meer opties zijn bekeken in het voortraject? Waarom is er wel gekeken naar een tunnel en niet naar een brug?

In het onderzoek naar oplossingsrichtingen zijn diverse oplossingen bekeken, te weten: verschillende soorten vaartuigen, een kabelbaan, een brug, een tunnel en een vliegtuig. Een overzicht en eerste afweging hiertussen zijn vermeld in paragraaf 3.3 en bijlage 3 van het onderzoek «Langetermijnoplossingsrichtingen Bereikbaarheid Ameland na 2030». Er is dus ook gekeken naar een brug als alternatief.

Wat worden in het vervolgtraject de afwegingscriteria bij de keuze voor een variant dan wel wat zijn de randvoorwaarden waaraan de gekozen variant moet voldoen?

De afwegingscriteria wil ik samen met de regio nader invullen. In ieder geval zal er naar maatschappelijke kosten en baten, milieu, omgevingseffecten en praktische haalbaarheid gekeken worden.

Waarom wil de Minister deze [tunnel]variant nu al loslaten? In hoeverre is het mogelijk deze variant wel mee te nemen in het vervolg? Wat zijn daarvan de voor- en nadelen?

Zoals in mijn eerdere brief gemeld, heeft de tunnelvariant een complexe uitvoering met zeer forse investerings- en instandhoudingskosten die niet te rechtvaardigen zijn gezien het aantal vervoersbewegingen. Daarbij grijpt de tunnel in op de sociaal-economische structuur van Ameland en het Waddengebied in algemene zin. Het meenemen van de tunnelvariant in het verdere onderzoek wekt onterecht de suggestie dat het een reële optie is, waar tijd en geld besteed wordt aan nadere verdieping, terwijl die inzet beter ten gunste kan komen van de overgebleven twee oplossingsrichtingen.

Heeft er inmiddels al overleg plaatsgevonden? Zo ja, wat is daarvan de uitkomst? Zo nee, wanneer gaat dat plaatsvinden? En hoe wordt de Tweede Kamer op de hoogte gehouden van de uitkomsten? Wat is het tijdspad voor het vervolgtraject? Zijn de jaren 2023 en 2029 inderdaad essentiële mijlpalen, zoals de regio aangeeft? In hoeverre is een oplossing mogelijk voor 2029?

Een overleg met de regio wordt op dit moment gepland en zal op korte termijn plaatsvinden. Ik zal u op de hoogte brengen van de uitkomsten van dit overleg en daarbij melden wat het tijdspad is van het vervolgtraject. Ik deel met de regio dat 2023 een belangrijk jaar is in relatie tot de aanschaf van nieuwe schepen door de concessiehouder binnen deze concessieperiode. Het jaar 2029 is belangrijk als ingangsjaar voor de nieuwe vervoersconcessie. Er wordt dan ook op ingezet om tijdig een oplossing beschikbaar te hebben.

Deze leden vinden het belangrijk dat Rijkswaterstaat Noord-Nederland dan wel het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat trekker van het project en eerstverantwoordelijk voor het project blijft, waarbij natuurlijk nauw wordt samengewerkt met de regio. In hoeverre is de Minister het hiermee eens?

De regio heeft aangegeven positief terug te kijken op de manier waarop Rijkswaterstaat het project heeft uitgevoerd. Ook ik ben hier positief over. Derhalve heb ik Rijkswaterstaat gevraagd om ook het vervolgtraject te trekken, waarbij de regio actief wordt betrokken.

Wat zijn de afwegingen van de Minister om het project al dan niet op te nemen in het MIRT? Ziet de Minister het opnemen in de MIRT-systematiek als mogelijkheid? Zo ja, waarom? Zo nee, waarom niet? Is het opnemen van het project in het MIRT en een MIRT-verkenning starten volgens de Minister nodig om tijdig tot een gewogen voorkeursalternatief te kunnen komen, zoals de regio aangeeft? Zo nee, waarom niet? Welke andere opties zijn er? Wat zijn daarvan de gevolgen, bijvoorbeeld voor het tijdspad? En wat zijn redenen om het wel of niet op te nemen in het MIRT en een MIRT-verkenning te starten?

De komende fase is erop gericht om beter inzicht te krijgen in de effecten van de resterende oplossingsrichtingen. Er is daarmee nog geen noodzaak om het project op dit moment in het MIRT-programma onder te brengen. Op dit moment is er bovendien naar mijn mening nog onvoldoende informatie beschikbaar om een startbeslissing te nemen en een MIRT-verkenning te starten. Als uit het vervolgonderzoek blijkt dat het optimaliseren van de huidige situatie de voorkeur heeft, dan volstaat het nader uitwerken en realiseren van deze optie mogelijk met een (grootschalige) renovatie of vernieuwing binnen het programma Vervanging en Renovatie. Hierdoor kan het project sneller worden gerealiseerd dan binnen het MIRT-programma. Mocht uit het vervolgonderzoek blijken dat verplaatsing van de veerinrichting de voorkeur heeft, ligt opname van het project in het MIRT-programma wel in de rede.

De leden van de VVD-fractie willen graag weten wat de stand van zaken is van alle maatregelen in het kader van het Open Plan Proces (OPP) voor de korte termijn.

In het kader van het Open Plan Proces is afgesproken de volgende maatregelen uit te voeren: het realiseren van de bochtafsnijding Vloedgeul en het nader onderzoeken van de haalbaarheid van de bochtafsnijding Reegeul-Oost, het optimaliseren van het baggerregime, het invoeren van een «knip» in de dienstregeling, de ingebruikname van een sneldienst en het optimaliseren van het laad- en losproces. Uitgezonderd voor de Reegeul-Oost, waar ik later in deze beantwoording op terugkom, zijn deze maatregelen uitgevoerd.

In het kader van het optimaliseren van het baggerregime heeft Rijkswaterstaat, aanvullend op de maatregelen die in heb genoemd in mijn brief van 27 september 2018, het afgelopen jaar een aantal maatregelen genomen om het baggerregime binnen het huidige baggercontract te optimaliseren. Er wordt bijvoorbeeld aanvullende software voor slibdiktemetingen gebruikt om preciezer te kunnen baggeren. Verder wordt op bepaalde geconstateerde knelpunten vaker tot de maximaal toegestane breedte van 60 meter gebaggerd en is het verleggingenproces verder geoptimaliseerd. Het verleggingenproces betekent dat structureel wordt bekeken hoe binnen de kaders (zoals het Beheerplan Natura 2000 Waddenzee) optimaal meebewogen kan worden met de natuurlijke werking van de geul. Met het nemen van deze maatregelen is de OPP-maatregel optimaliseren van het baggerregime afgerond. Bij de aanbesteding van het nieuwe baggercontract wordt ten aanzien van de vaargeul Holwerd-Ameland gekozen voor een vorm die meer experimenteren mogelijk maakt, onder meer ten aanzien van de wijze en locatie van slibafvoer. Hier kom ik later in de beantwoording op terug.

Voorts heeft de Staatssecretaris van IenW in september 2018 aan uw Kamer gemeld dat Wagenborg Passagiersdiensten de drie korttermijnmaatregelen uit het OPP waarvoor zij aan de lat stond, heeft uitgevoerd.¹ Dit betreft het aanbrengen van de «knip» in de dienstregeling, het optimaliseren van het laad- en losproces en de ingebruikname van een sneldienst.

¹ Kamerstuk 27 625, nr. 454.

Kan de Minister de stand van zaken aangeven met betrekking tot de tweede bochtafsnijding van de Reegeul? In de antwoorden op de schriftelijke vragen van de leden Remco Dijkstra, Ziengs en Aukje de Vries over het bericht «Nieuwe» geul klaar maar werkt nog niet» (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2018–2019, nr. 2891) geeft de Minister aan dat de bochtafsnijding Reegeul eind 2020 klaar zal zijn. Hoe verloopt dit traject? Licht het nog op schema? Is de vergunning al verleend dan wel wanneer kan de vergunning worden verleend? Wanneer wordt het project uitgevoerd? Kan het proces ook nog worden versneld?

De voorbereiding voor de tweede bochtafsnijding Reegeul-Oost is voortvarend door Rijkswaterstaat opgepakt en bevindt zich in een afrondende fase. De bevindingen van Rijkswaterstaat stemmen niet positief. Met het realiseren van de Reegeul-Oost neemt de habitat «permanent ondergelopen zandbanken» af en dit lijkt strijdig met het instandhoudingsdoel van dit habitatype, waardoor het verkrijgen van een vergunning op het onderdeel natuur onwaarschijnlijk lijkt. Momenteel wordt dit nog nader bekeken door experts van Rijkswaterstaat en het Ministerie van LNV. Ik verwacht voor de zomer hier definitief uitsluitel over te kunnen geven waarna ik u informeer.

Welke verbeteringen in het laad- en losproces zijn er nog te realiseren?

In het kader van het Open Plan Proces heeft concessiehouder Wagenborg Passagiersdiensten het laden en lossen reeds geoptimaliseerd door onder andere het verbeteren van de communicatie en informatievoorziening rondom de overtochten en de inzet van verkeersregelaars.² Het onderzoek naar de vertragingen in 2018 levert geen aanbevelingen op om het laad- en losproces verder te verbeteren.

Welke regelgeving vanuit het Natura 2000-beheerplan knelt? In hoeverre kunnen de regels in het beheerplan dan wel het beheerplan zelf worden aangepast, bijvoorbeeld waar het gaat om het afzetten c.q. het verplaatsen van de bagger? Klopt het dat de bagger nu alleen binnen het gebied verplaatst mag worden? Wat zijn daarvan de nadelige gevolgen voor het baggeren van de vaargeul? Welke andere oplossingen zijn er mogelijk en hoe kunnen die bijdragen tot een efficiënter baggerbeheer?

In de Waddenzee worden bepaalde diersoorten en hun leefomgeving beschermd, om de biodiversiteit te behouden. Hoe dit gebeurt én hoe dit wordt gecombineerd met activiteiten als visserij, recreatie en scheepvaart staat beschreven in het Beheerplan Natura 2000 Waddenzee. Activiteiten die voldoen aan het Beheerplan Natura 2000 Waddenzee zijn vergunningvrij. Aanpassingen aan het Beheerplan kunnen pas worden gedaan na een toets aan de Europese Natura 2000 wetgeving en de Wet natuurbescherming.

Baggerslib mag worden verplaatst naar daartoe in het Beheerplan Natura 2000 Waddenzee aangewezen verspreidingslocaties (diepe delen waar relatief weinig schade ontstaat aan de ecologie als gevolg van het deponeren van baggerslib) en mag met de stroming worden weggevoerd in de geul waaruit het afkomstig is. De aangewezen wijzen van en locaties voor verspreiding van baggerslib hebben juist tot doel optimaal bij te dragen aan de staat van de vaargeul. Binnen de wettelijke kaders wordt gestreefd naar een balans tussen de optimale staat van de vaargeul, ecologie en kosten, waarbij, zoals hierboven aangegeven ten aanzien van het optimaliseren van het baggerregime, continu wordt geprobeerd dat te optimaliseren.

² Kamerstuk 23 645, nr. 709.

Op dit moment zijn er geen andere oplossingen bekend met betrekking tot het baggerregime. Bij de aanbesteding van het nieuwe baggercontract in de zomer van 2020 wordt ten aanzien van de vaargeul Holwerd-Ameland gekozen voor een andere vorm van contracteren dan het huidige prestatiecontract. Hierdoor wordt het mogelijk om te experimenteren. Het doel hiervan is dat Rijkswaterstaat als opdrachtgever samen met de aannemer mogelijke oplossingen uitprobeert, waarbij de resultaten gemonitord worden. Te denken valt aan alternatieve wijzen en locaties van slibafvoer die mogelijk leiden tot efficiënter baggeren.

Klopt het dat de huidige tolerantie van 0,20 meter praktisch lastig uitvoerbaar is, waardoor het baggerproces inefficiënt is? In hoeverre zorgt een tolerantie van 0,50 meter voor een efficiënter proces? Waarom is een tolerantie van 0,50 meter niet mogelijk? Hoe zou dit wel mogelijk gemaakt kunnen worden? Kan de Minister aangeven wat de voor- en nadelen c.q. gevolgen zijn van een grotere tolerantie?

Het onderzoek laat zien dat de marge van 0,20 meter tussen minimaal en maximaal voorgeschreven diepte het lastig maakt om te allen tijde de vaargeul in zijn geheel op juiste diepte te houden.

De maximaal toegestane diepte op basis van het Beheerplan Natura2000 Waddenzee is NAP –4,0 meter. Primair wordt hier het natuurbelang bekeken, waarbij aangesloten is bij de natuurlijke diepte van de geul. Daarnaast is de bereikbaarheid van havens daarbij in ogenschouw genomen. In het verleden was de minimale diepte NAP –3,50 meter. Deze is destijds verlaagd naar NAP –3,8 meter ten gunste van de veerverbinding. Dientengevolge is er nu sprake van een marge van 0,20 meter tussen minimale en maximaal toegestane diepte.

De leden van de VVD-fractie wijzen erop dat op 11 december 2019 de motie van het lid Aukje de Vries c.s. (Kamerstuk 29 684, nr. 198) over de bereikbaarheid van de Waddeneilanden en Waddenhavens in beleidsstukken aanmerken als van maatschappelijk en economisch belang is ingediend, waarin de regering wordt verzocht de bereikbaarheid van de Waddeneilanden en Waddenhavens in beleidsstukken aan te merken als maatschappelijk en economisch belang. Kan de Minister aangeven hoe deze motie wordt uitgevoerd en wat de stand van zaken van de uitvoering van deze motie is?

De motie wordt betrokken bij het opstellen van de Agenda voor het Waddengebied 2050. Het streven is om de Ontwerp-Agenda voor de zomer aan de Tweede Kamer aan te bieden.

De leden van de VVD-fractie wijzen erop dat onder meer op hun verzoek met de regio wordt verkend wat de mogelijkheden zijn om het concessiegeverschap voor de Friese Waddenveren over te dragen van het Rijk naar de provincie. Wat is daarvan de stand van zaken?

In maart vorig jaar heeft de Staatssecretaris van IenW samen met twee gedeputeerden van de provincie Fryslân een positieve grondhouding uitgesproken ten aanzien van het decentraliseren van de concessieverlening van de Waddenveren.³ De provincie heeft in het coalitieakkoord 2019–2023 opgenomen aan de slag te gaan met de decentralisatie. Tijdens het bestuurlijk overleg MIRT in november 2019 is de wens om de concessie van de Waddenveren te decentraliseren herbevestigd. Het voornemen is om vóór 2023 een besluit te nemen over het moment en de voorwaarden waaronder decentralisatie plaatsvindt.

³ Kamerstuk 23 645, nr. 688.

Reactie op inbreng van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie vragen de Minister of zij kan toelichten of zij al een termijn heeft verbonden aan het uitwerken van de twee oplossingsrichtingen die zij geschikt acht in verder onderzoek.

Ik heb Rijkswaterstaat gevraagd om het proces van het vervolg te trekken, samen met de regio. In overleg zal een planning worden vastgesteld waarbinnen de oplossingsrichtingen uitgewerkt moeten zijn. Na overeenstemming met de regionale bestuurders over de aanpak en planning, informeer ik u nader.

Kan zij de mogelijke effecten toelichten die deze richtingen hebben op het milieu, op degenen die afhankelijk zijn van het vervoer van en naar Ameland, en op de lokale economie?

Met het onderzoek «Langetermijnoplossingsrichtingen Bereikbaarheid Ameland na 2030» zijn oplossingsrichtingen in kaart gebracht die rekening houden met de randvoorwaarden voor natuur, economie, toerisme en recreatie, bereikbaarheid, leefbaarheid, circulariteit en ruimtelijke kwaliteit. Vervolgens zijn voor die oplossingsrichtingen de gevolgen in kaart gebracht voor de overtocht van auto's en vracht, aantal bewoners en toeristen, de frequentie van afvaart en welke financiële gevolgen dit heeft. Voor twee van de drie oplossingsrichtingen worden de effecten verder onderzocht in het vervolgonderzoek.

Deze leden vragen hoe en of de eerdere aanbeveling richting Rijkswaterstaat om het baggercontract zo in te zetten dat er experimenteerruimte ontstaat in baggermethoden is opgevolgd.

Rijkswaterstaat heeft deze aanbeveling reeds overgenomen. Zoals ik hierboven heb aangegeven wordt deze zomer het nieuwe baggercontract voor de vaargeulen in de Wadden aanbesteed. Voor de vaargeul Holwerd-Ameland wordt daarbij gekozen voor een andere vorm van contracteren die mogelijk maakt om te experimenteren, onder meer met verschillende wijzen van slibtransport.

Reactie op inbreng van de GroenLinks-fractie

Deze leden stellen vast dat de optie Reegeul-Oost een onnatuurlijke plaatdoorsnijding is en daarmee geen acceptabele oplossing. De gevolgen voor de natuurlijke dynamiek van het wad zijn mogelijk groot en daarmee ook de verstoring voor de natuur. Juist in tijden van klimaatverandering, zeespiegelstijging en meer stormen kunnen we ons niet veroorloven dat we de bescherming van onze kust door het wad aantasten. Is de Minister het hiermee eens?

Het belang van de natuur moet altijd goed in de afwegingen worden meegenomen, zo ook bij (het realiseren van) de Reegeul-Oost. Zoals ook hierboven gemeld, leidt het realiseren van de Reegeul-Oost tot een afname van het habitatype «permanent ondergelopen zandbanken» en dit lijkt strijdig met het instandhoudingsdoel van dit habitatype, waardoor het verkrijgen van een vergunning voor het onderdeel natuur onwaarschijnlijk lijkt. Ik verwacht voor de zomer hier definitief uitsluitsel over te kunnen geven waarna ik u informeer.

Hoe gaat de Minister garanderen dat de natuurorganisaties en het natuurbelang voortaan wel goed worden betrokken?

Het onderzoek naar en de tussenresultaten van de langetermijnoplossingsrichtingen bereikbaarheid Ameland 2030 zijn besproken in een adviesgroep waarin diverse maatschappelijke organisaties, zoals natuurorganisaties, ondernemersverenigingen en dorpsbelangen zitting hebben. Deze werkwijze wordt voortgezet in het onderzoek dat nu gaat starten.

Reactie op de inbreng van de SP-fractie

Deze leden vinden daarom dat de inbreng van de bewoners van Ameland centraal moet staan in de keuze voor een oplossing. Is de Minister dit met deze leden eens? Hoe wordt ervoor gezorgd dat dit verankerd is in het proces?

In het proces om te komen tot de drie oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid Ameland na 2030 zijn bewonersavonden georganiseerd op Ameland en op de vaste wal. Daarnaast hadden de dorpsbelangen zitting in een adviesgroep. Ik ben voornemens om dit participatietraject in het vervolg voort te zetten.

Reactie op de inbreng van de PvdA-fractie

Deze leden vinden dat alle waddenbewoners zeker moeten kunnen zijn van een goede en betrouwbare verbinding met het vasteland en willen daarin weten wat de Minister op de korte termijn gaat doen om de bereikbaarheid van Ameland, maar ook de andere Waddeneilanden te vergoten. Is het mogelijk al op korte termijn te starten met een veerdienst specifiek voor alleen voetgangers en fietsers?

Aan mij is een vergelijkbare vraag gesteld in september 2019 over specifiek de verbinding met Ameland. Ik heb toen aangegeven dat ik op basis van de huidige vervoersstromen geen noodzaak zie om naast de bestaande sneldienst een extra aparte en snelle verbinding voor voetgangers en fietsers te realiseren.⁴ Dat geldt ook voor de verbindingen met Vlieland, Terschelling en Schiermonnikoog waar naast de gewone veerdienst ook sneldiensten bestaan die enkel voetgangers vervoeren.

De leden van de PvdA-fractie vragen welk belang vooropstaat in het zoeken van een oplossing voor de betere bereikbaarheid van Ameland; dat van de waddenbewoners, van het milieu of dat van de economie? In hoeverre worden, vanwege de lange termijn, ook jongeren, wonend op Ameland, betrokken bij de besluitvorming rond de bereikbaarheid van Ameland? Houdt de Minister bij de oplossingsrichtingen ook rekening met de wens vanuit de Waddengemeenten om het aantal auto's en vracht-auto's op Ameland te verminderen?

In het zoeken naar een oplossing worden alle belangen gewogen. Bij het vervolgtraject zal Rijkswaterstaat ook jongeren betrekken. Ook de ambitie van de Waddengemeenten, als deze door het college van burgemeester en Wethouders van Ameland wordt gedeeld, neemt Rijkswaterstaat mee.

De leden van de PvdA-fractie vinden de tunneloptie geen haalbare oplossing. Kan de Minister nogmaals toelichten wie baat zou hebben bij een eventuele (spoor)tunnel en waarom deze oplossingsrichting op tafel ligt? Is bij deze tunneloptie meegenomen dat het risico bestaat dat hiermee het UNESCO-werelderfgoed gevaar loopt? Is de Minister het met deze leden eens dat een (spoor)tunnel, naast de schade aan de natuur en het mogelijke verlies van de status als UNESCO-werelderfgoed, ook schadelijk kan zijn voor de economie van Ameland? Vreest de Minister ook dat door de komst van een tunnel hiermee het «eilandgevoel» voor bewoners en toeristen kan verdwijnen en dat dit niet in geld is uit te drukken?

Laat ik voorop stellen dat ik de tunnelvariant niet verder laat uitwerken. De tunnelvariant heeft een complexe uitvoering met zeer forse investerings- en instandhoudingskosten die niet te rechtvaardigen zijn gezien het aantal vervoersbewegingen. Daarbij grijpt de tunnel in op de sociaal-economische structuur van Ameland en het Waddengebied in algemene zin. De optie voor een (spoor)tunnel is in het onderzoek naar de bereik-

⁴ Aanhangsel Handelingen II 2019/20, nr. 453.

baarheid van Ameland na 2030 naar voren gekomen, omdat het de enige niet-varende oplossing is die de mogelijkheid biedt om de bereikbaarheid van Ameland te garanderen.

De leden van de PvdA-fractie willen verder weten wat het tijdpad gaat worden tijdens het onderzoek naar de oplossingsrichtingen. Houdt de Minister er rekening mee dat de huidige concessiehouder van de veerlijn naar Ameland heeft aangegeven in 2023 over te willen gaan tot aanschaf van nieuwe schepen?

Met de regio wordt een overleg gepland dat op korte termijn zal plaatsvinden. Ik zal u op de hoogte brengen van de uitkomsten van dit overleg en over het tijdpad van het vervolgonderzoek. Ik heb Rijkswaterstaat gevraagd om het vervolgonderzoek te trekken, samen met de regio. Bij het uitwerken van dit tijdpad vraag ik Rijkswaterstaat ook rekening te houden met de aanschaf van nieuwe schepen, passend binnen de concessieafspraken.

Is de Minister het ermee eens dat dit een ideaal moment is om de concessiehouder over te kunnen laten stappen naar een duurzaam en toekomstbestendig vervoersconcept vergelijkbaar met de nieuwe boot van de Teso op Texel?

Duurzaamheid en een toekomstbestendig vervoerconcept maken onderdeel uit van mijn afweging om goedkeuring te verlenen aan ingebruikname van een nieuw schip. Als de concessiehouder een voorstel bij mij indient voor een nieuw schip, dan beoordeel ik dat. Hierbij kijk ik of er voldoende afstemming met consumentenorganisaties en decentrale overheden heeft plaatsgevonden, of voldoende is gemotiveerd dat er sprake is van een verbetering voor de reizigers en of het voldoet aan de bepalingen in de concessie. De concessie schrijft onder andere voor dat de concessiehouder zich inspannt om een zo gering mogelijke uitstoot van CO₂, NO_x, fijnstof en andere schadelijke stoffen te bewerkstelligen en duurzame technologieën in te zetten.