provinsje fryslân
provincie fryslân

postbus 20120
8900 hm leeuwarden
tweebaksmarkt 52
(058) 292 59 25

www.fryslan.frl
provincie@fryslan.frl
www.twitter.com/provfryslan

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
t.a.v.: Minister M.G.J. Harbers en
Staatssecretaris V. Heijnen
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Leeuwarden, 3 oktober 2023
Verzonden, - 4 OKT. 2023

Ons kenmerk : 02151791
Afd./Opgave : Wadden
Behandeld door :Persoonsgegevens @
Uw kenmerk : -
Bijlage(n) : -

Onderwerp : Regionaal advies Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030

Geachte mevrouw Heijen en meneer Harbers,

Als regionale partners zijn wij actief betrokken bij het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030 (hierna: VBA2030) dat in uw opdracht is uitgevoerd. Wij zijn erg tevreden over hoe Rijkswaterstaat Noord-Nederland, gezamenlijk met ingenieursbureau Witteveen + Bos, het onderzoek hebben uitgevoerd en in het bijzonder de wijze waarop wij daar als regionale partijen, zowel ambtelijk als bestuurlijk bij zijn betrokken. De resultaten geven inzicht in de wijze waarop Ameland (weer) betrouwbaar bereikbaar kan zijn en in balans met de bijzondere kwaliteiten die de Waddenzee uniek maken. Op basis van vervolgonderzoek zal duidelijk moeten worden welke totaaloplossing daadwerkelijk gerealiseerd zal gaan worden. Welke dat ook zal zijn, vanuit verschillende perspectieven bekeken zal deze forse impact hebben. We kijken daarom naar een interessante maar tegelijkertijd uitdagende opgave. Desalniettemin zien wij voldoende mogelijkheden voor een goede afloop. De adviezen die wij u in deze brief meegeven zullen daar in onze optiek aan bijdragen of zelfs randvoorwaardelijk voor zijn. Wij verzoeken u daarom deze te betrekken bij uw besluit.

Met betrekking tot proces, scope en planning adviseren wij:

- Start zo spoedig mogelijk een formele op realisatie gerichte procedure. Primair omdat wij de huidige onzekere situatie graag zo spoedig mogelijk definitief beëindigd zien. Maar wij betrekken bij ons advies ook de juridische houdbaarheid van de huidige situatie die onzeker is gezien de verwachting dat op enige termijn een nieuwe Passende beoordeling van de baggerwerkzaamheden noodzakelijk is vanwege de toename van het baggerbezwaar tot boven de volumes die zijn opgenomen in de huidige vergunning. Voor het vervolg denken wij dat het MIRT het meest geschikte kader is. Wij

vragen u in uw besluit over het vervolg ook de conclusies en aanbevelingen uit het rapport 'Elke regio telt!' te betrekken;

- Doe al het mogelijke om deze formele op realisatie gerichte procedure zo snel mogelijk te doorlopen. Start in ieder geval tijdig de hiervoor benodigde voorbereidingen en overweeg om de huidige projectorganisatie in stand te houden. Voer de onderdelen waar mogelijk parallel uit en maak geen onnodige knippen door te kiezen voor deelonderzoeken. Kies voor één volledig traject zodat de gehele doorlooptijd tot het voorkeursalternatief zo kort mogelijk is;
- Richt het gebiedsproces zo in dat alle relevante gebiedspartners en -bewoners nauw betrokken en goed geïnformeerd zijn ten einde het vervolgtraject zo spoedig mogelijk te kunnen doorlopen en met het grootst mogelijke draagvlak voor de uitkomst. Als regionale overheidspartners zijn wij graag bereid dit proces te helpen inrichten en gaan ervan uit dat we er (opnieuw) onderdeel van uitmaken. In het vervolgtraject zien wij ook een prominentere rol voor het Ministerie van LNV, zowel vanuit hun rol met betrekking tot de Wet Natuurbescherming als UNESCO werelderfgoed;
- Bepaal de scope van het vervolg voldoende breed. Hoewel wij, zoals aangegeven, tevreden zijn over VBA2030 maken wij op dit punt een kritische kanttekening. Betrek bij het vervolg modal shift mogelijkheden, verschillende vormen van mobiliteit, parkeerbeleid, bagageafhandeling en allerhande andere onderdelen van een oplossing. Verschillende mogelijkheden zijn en/of worden geïnventariseerd als onderdeel van de (concept) Routekaart Bereikbaarheid Wadden (onderdeel van de Waddenagenda 2050 en het daarbij behorende uitvoeringsprogramma). Geef ook ruimte voor de kansen die kunnen ontstaan door samenwerking met andere programma's en projecten zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma (1Dyk), de Programmatische Aanpak Grote Wateren en Holwerd aan Zee. Alleen zo zijn we met elkaar in staat om vorm en inhoud te geven aan een Werelderfgoedwaardige oplossing.

Met betrekking tot inhoud adviseren wij:

- Het hoofddoel van VBA2030 is een toekomstbestendige oplossing voor de bereikbaarheid van Ameland. Het verplaatsen van de veerinrichting naar Ferwert kent het grootste doelbereik. Wij herkennen ons echter ook in het advies om een nieuwe veerdam ten westen van Holwert onderdeel te maken van een vervolg, vanwege de forse impact die een nieuwe veerinrichting zal hebben o.a. op het natuurgebied Noard-Fryslân Bûtendyks en als gevolg daarvan de grote mate van onzekerheid ten aanzien van vergunningverlening;
- Gemeente Ameland heeft gedurende het uitvoeren van VBA2030 beleid vastgesteld ten aanzien van het aantal te ontvangen auto's van bezoekers dat wenselijk is. In de vervoervisie, die momenteel ter inzage ligt, wordt voorgesteld om de vervoerbewegingen van auto's in piekperiodes te verminderen. Een afname van het aantal te vervoeren auto's zien wij als een reëel onderdeel van een toekomstbestendige oplossing. Hierbij stellen wij wel de voorwaarde dat een kwalitatief minimaal vergelijkbaar alternatief wordt ontwikkeld en dat de sociaaleconomische impact daarvan inzichtelijk wordt gemaakt (en betrokken bij besluitvorming). De scope van de vervolgprocedure moet hiervoor voldoende breed worden gesteld (zie hiervoor ook ons eerdere advies op dit punt);

- De conclusie van VBA2030 is dat de variant die gebaseerd is op het principe 'varen op tij' niet probleemoplossend is. Kijkend naar de uitgangspunten van VBA2030 en de onderzoeksresultaten kunnen we ons hierin vinden. Met de kennis van nu kunnen wij ons niet voorstellen dat varen op tij een onderdeel zal zijn van een toekomstbestendige oplossing;
- De recente ontwikkelingen rond de bevaarbaarheid van de huidige vaarweg zijn u bekend. In dat kader heeft onderzoeksinstituut MARIN in opdracht van het ministerie van I&W, RWS NN en WPD onderzoek uitgevoerd. Dit levert nieuwe uitgangspunten op voor de afmeting van de vaarweg. Deze uitgangspunten zijn helaas niet meer betrokken bij VBA2030. In het vervolg zal dit wel het geval moeten zijn. Dit geldt ook voor eventuele hierop nog te volgen onderzoeksresultaten;
- De uitgevoerde milieukostenindicator laat zien dat het gebruik van fossiele brandstoffen voor de veerboten maar ook voor de baggeractiviteiten verreweg het grootste aandeel vormt van de totale milieu impact. In onze optiek en gezien de gestelde doelen kan het gezamenlijke streven niet anders zijn dan dat het nieuwe vervoerssysteem klimaat- en energieneutraal functioneert. Voor het infrastructuurnetwerk, w.o. de baggeractiviteiten, is dit doel reeds bepaald. Hetzelfde zou in onze optiek moeten gelden voor de in te zetten veerboten in het nieuwe systeem. Gezien de uniekheid van het Waddengebied vinden wij het gepast dat we deze doelen volledig in het Waddengebied realiseren en niet (deels) door middel van compensatie elders. Los van de noodzaak om fossiele brandstoffen uit te bannen zouden de kosten van dergelijke maatregelen terug kunnen komen in de ticketprijs. Wij zijn van oordeel dat Ameland ook in de toekomst een inclusief eiland moet blijven en voor eenieder die dat wil betaalbaar bereikbaar moet zijn;
- De extra transfer die ontstaat als gevolg van het binnendijks plaatsen van het parkeren kan ook van invloed zijn op de prijs van een overtocht, terwijl anderzijds de toekomstbestendige oplossing naar alle waarschijnlijkheid een besparing van kosten voor beheer en onderhoud van de vaargeul zal opleveren. Wij vragen u bij de verdere uitwerking voldoende aandacht te besteden aan de economische effecten hiervan en specifiek met betrekking tot de betaalbaarheid van de overtocht. Wij herhalen ons oordeel dat Ameland ook in de toekomst een inclusief eiland moet blijven en voor eenieder die dat wil betaalbaar bereikbaar moet zijn;
- Ten slotte zien wij de faciliteiten voor het medegebruik van het toekomstige havenhoofd aan de vastelandskant voor vervoer of recreatie graag gehandhaafd en waar mogelijk verbeterd ten opzichte van de huidige situatie;
- Wij herhalen (wellicht ten overvloede) ons standpunt dat VBA2030 en de uitkomst van de op realisatie gerichte vervolgprocedure in onze optiek leidend zijn voor het inrichten van de nieuwe concessie en/of de aanschaf van nieuwe schepen. De nieuwe concessie mag de introductie van het toekomstbestendige vervoerssysteem, vooralsnog voorzien voor de periode 2030-2035, in ieder geval op geen enkele wijze in de weg staan.

Zolang de toekomstbestendige oplossing niet is gerealiseerd vragen wij u er alles aan te doen om de huidige verbinding in stand te houden. Er is simpelweg geen alternatief.

Afsluitend willen wij van deze gelegenheid gebruik maken om onze waardering uitspreken over de wijze waarop er door het Rijk vorm en inhoud wordt gegeven aan ons verzoek van

11 april jl. (brief met kenmerk 02102852) om de problematiek waar wij als Rijk en regio voor staan gezamenlijk en integraal te benaderen.

Wij sturen u deze brief mede namens gemeente Ameland, gemeente Noardeast-Fryslân en Wetterskip Fryslân.

Voor vragen naar aanleiding van deze brief kunt u contact opnemen met Persoonsgegevens [redacted] de provincie Fryslân. Zijn contactgegevens staan in de aanhef van deze brief.

Hoogachtend, mede namens de regionale partners,

Gedeputeerde Staten van Fryslân,

[redacted]

drs. A.A.M. Brok, voorzitter
voor deze, de loco-voorzitter

[redacted]

A. Schepers, MSc, secretaris

Ons kenmerk: 02151791

provinsje fryslân