

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief inzake langetermijnoplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid van Ameland na 2030 en het onderzoek naar vertragingen in de verbinding (Kamerstuk 23 645, nr. 711).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Schuurkamp

## I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave	Blz.
Inbreng van de VVD-fractie	2
Inbreng van de D66-fractie	4
Inbreng van de GroenLinks-fractie	4
Inbreng van de SP-fractie	5
Inbreng van de PvdA-fractie	5

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen 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 vervolotraject 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 tijdpad voor het vervolgtraject? 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, 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 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 experimenteeruimte 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

brede 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 vergoten. 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 tijdspad 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**