

Vergaderjaar 2022–2023

31 409

Zee- en binnenvaart

29 684

Waddenzeebeleid

Nr. 399

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 maart 2023

Op 9 maart jl. heeft u het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) geïnformeerd over brieven die de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van Koninklijk Horeca Nederland (KHN) en van het Ondernemers Platform Ameland (OPA) heeft ontvangen. Deze brieven hebben betrekking op de vaargeul Ameland-Holwerd en het besluit van Wagenborg Passagiersdiensten (WPD) om op de route niet meer te varen bij een waterstand van 1,40 meter – NAP of lager. Hierbij doe ik u mijn reactie toekomen.

Veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid

De reden voor het besluit van WPD is dat zij de condities van de vaargeul, als gevolg van verzanding van de Waddenzee, bij deze waterstanden niet meer veilig acht. De veiligheid van passagiers en personeel moet te allen tijde gegarandeerd zijn. Het Ministerie van IenW heeft dan ook begrip voor het besluit van WPD, dat in samenspraak met alle kapiteins en schippers is genomen.

Het besluit van WPD heeft tot gevolg dat er afvaarten zijn uitgevallen en nog zullen uitvallen. Dit is een vervelende situatie voor de inwoners en ondernemers van Ameland. Het Ministerie van IenW vindt de bereikbaarheid van en leefbaarheid op Ameland, net als KHN en OPA, erg belangrijk en heeft begrip voor de beschreven zorgen. Daarom zoekt het Ministerie van IenW samen met Rijkswaterstaat (RWS) naar een oplossing en spant WPD zich maximaal in om de gevolgen voor reizigers en ondernemers te minimaliseren. De situatie brengt voor ondernemers onzekerheid met zich mee, daarom hecht het Ministerie van IenW in het bijzonder aan duidelijke en – waar mogelijk – tijdige communicatie.

In de brieven vragen KHN en OPA aandacht voor drie punten. Daar wordt hieronder nader op ingegaan.

Vaarweg op korte termijn bruikbaar en bevaarbaar

Ondanks de intensieve baggerinspanningen die door RWS worden verricht, is het, als gevolg van verlanding, steeds moeilijker om de vaargeul op de diepte en breedte te houden die zijn vastgelegd in het Natura 2000-beheerplan Waddenzee.

Naar aanleiding van het besluit van WPD (niet varen bij waterstanden van 1,40 meter – NAP of lager) en de uitval van afvaarten in het eerste kwartaal van 2023, zet RWS sinds week 9 voor tenminste 2 maanden een extra baggerschip in, waardoor de baggercapaciteit wordt vergroot. Door middel van extra peilingen van de vaargeul zal RWS het effect monitoren en dit na circa 2 maanden evalueren. Op basis van wekelijkse peilingen verlegt RWS de vaarwegmarkering sinds week 8 wekelijks, zodat de vaargeul zo optimaal mogelijk wordt benut.

Ook op de langere termijn houdt RWS de geulen in de gaten en bekijkt welke maatregelen aanvullend nodig zijn. Daarnaast wordt verkend in hoeverre er binnen de huidige wet- en regelgeving nog ruimte is om anders te baggeren. RWS zal hierover blijven communiceren met de betrokken partijen.

Oplossing lange termijn

Zoals KHN en OPA ook in de brieven aangeven, staat de bereikbaarheid van Ameland al langere tijd onder druk. Daarom voert RWS in opdracht van het Ministerie van IenW het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030 (VBA 2030) uit, waarin twee oplossingsrichtingen worden onderzocht: optimaliseren van de bestaande verbinding en het verplaatsen van de vertrek- en/of aankomstlocatie.

Het streven is dat eind dit jaar op basis van de informatie uit het onderzoek een besluit genomen kan worden. Het onderzoek richt zich op de periode na 2030 omdat in 2029 de concessie voor de Waddenveren afloopt. Het jaar 2030 vormt daarmee een logisch moment voor het realiseren van een lange termijn oplossing. Voor het vervolg zijn er verschillende mogelijkheden en realisatie hiervan kost tijd. Hoelang een dergelijk traject precies duurt is afhankelijk van de oplossingsrichting die uiteindelijk wordt gekozen.

Integrale sturing

Het duurzaam bereikbaar houden van de Waddeneilanden is een belangrijk onderdeel van de Agenda voor het Waddengebied 2050 en het Uitvoeringsprogramma voor het Waddengebied. In het Bestuurlijk Overleg Waddengebied worden met de regio de activiteiten uit het Uitvoeringsprogramma Waddengebied besproken en wordt de samenhang met raakvlakdossiers gezien.

De inzichten uit het onderzoek VBA 2030 (bijvoorbeeld eventuele consequenties voor afmetingen van schepen) worden meegenomen in de voorbereiding van de nieuwe concessie. Ook voert het Ministerie van IenW op regelmatige basis gesprekken met WPD over haar nieuwe vervoersconcept en over eventuele plannen van WPD om een melding te doen van een voorgenomen aanschaf van nieuwe schepen (zoals is vastgelegd in bijlage 4 van het Programma van Eisen). Hierbij betreft het Ministerie van IenW de (tussentijdse) uitkomsten van VBA 2030. Zo wordt de samenhang tussen de diverse trajecten geborgd.

Naast betrokkenheid via het Bestuurlijk Overleg Waddengebied en het Omgevingsberaad wordt de regio ook op andere manieren betrokken bij de verschillende trajecten. Voor VBA 2030 zijn voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd op Ameland en aan de vaste wal voor alle geïnteresseerden. Regionale overheden hebben een adviserende stem in de governance van VBA 2030.

Ik vertrouw erop hiermee voldoende aan uw verzoek te hebben voldaan.

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