

Vergaderjaar 2019–2020

23 645

Openbaar vervoer

Nr. 711

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 januari 2020

Naar aanleiding van het Open Plan Proces Holwerd – Ameland is er gezamenlijk met de gemeenten Ameland en Noardeast-Fryslân en de provincie Fryslân het afgelopen jaar gezocht naar oplossingsrichtingen voor de bereikbaarheid van Ameland op langere termijn. Dit heeft geresulteerd in de «Lange termijn oplossingsrichtingen bereikbaarheid Ameland na 2030 (hierna LTOA)». Hierbij bied ik de LTOA, inclusief het bijbehorende achtergronddocument Morfologische uitgangspunten Vaarweg Ameland en het regionaal standpunt over de uitkomsten, aan uw Kamer aan (zie bijlage 1, 2 en 3)¹ conform mijn eerder gedane toezegging van 21 oktober 2019.²

Naast de LTOA is er het afgelopen jaar ook onderzoek gedaan naar de oorzaken van de vertragingen van de veerverbinding Holwerd-Ameland in 2018 en de kansen voor optimalisaties van het baggercontract voor deze vaargeul. Ook dit onderzoek is recentelijk afgerond en conform mijn eerdere toezegging van 3 juni jongstleden.³ stuur ik uw Kamer ook dit rapport nu toe (zie bijlage 4)⁴.

Lange termijn oplossingsrichtingen bereikbaarheid Ameland na 2030 (LTOA)

In eerdere brieven⁵ aan uw Kamer heb ik aangekondigd een lange termijn visie op te stellen voor de bereikbaarheid van Ameland na 2030. Dit is in lijn met het advies uit het Open Plan Proces (OPP). Het onderzoek naar de bereikbaarheid van Ameland heeft geresulteerd in de volgende drie oplossingsrichtingen:

1. *Optimalisatie van de bestaande situatie*

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Aangangsel Handelingen II 2019/20, nr. 453.

³ Aangangsel Handelingen II, 2018/19, nr. 2891.

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁵ Kamerstuk 31 409, nr. 131. Kamerstuk 23 645, nr. 659.

In deze oplossingsrichting blijft de route Nes (Ameland) – Holwerd, maar wordt er gewerkt met meerdere varende vervoersoplossingen en worden vervoersstromen gesplitst. Om dit mogelijk te maken wordt de huidige veerdam verlengd. Er vaart een grote boot voor vracht en auto's op tij (twee keer per dag) naast een intensieve, frequente autoloze veerverbinding met kleinere schepen voor personenvervoer. Geschatte investeringskosten bedragen circa 100 miljoen.

2. *Verplaatsen van de vertrek- en aankomstlocatie*

In deze oplossingsrichting blijven de vervoersstromen in principe gelijk aan de huidige situatie, maar worden de vertrek- en aankomstlocatie veranderd. Binnen deze oplossingsrichting zijn diverse varianten mogelijk. De meest voor de hand liggende lijkt nu Ferwert te zijn aan vastelandzijde en Nes of Hollum aan de kant van Ameland. Daarnaast kan er ook in deze oplossingsrichting gekozen worden om vervoersstromen te splitsen. Geschatte investeringskosten bedragen circa 415–420 miljoen.

3. *Geen varende oplossing meer*

In deze oplossingsrichting wordt afgezien van een veerdienst en wordt de verbinding tot stand gebracht via een tunnel voor zowel personen als goederenstromen. Dit betekent dat er een tunnel wordt gerealiseerd met een opening binnendijks in de buurt van Holwerd en op Ameland achter de Waddenzeedijk in Nes. Geschatte investeringskosten bedragen circa 1,7 – 2 miljard.

Het proces om te komen tot oplossingsrichtingen voor na 2030 is door Rijkswaterstaat uitgevoerd samen met de provincie Fryslân, de gemeente Ameland en gemeente Noardeast-Fryslân. Daarnaast zijn experts, bewoners en vertegenwoordigers van onder andere Wagenborg Passagiersdiensten, de Coalitie Wadden Natuurlijk, consumentenplatform Waddenveren, ondernemersplatform Ameland en dorpsbelangen betrokken via deelname aan een adviesgroep of via bewonersavonden. De provincie en de twee betrokken gemeenten hebben uiteindelijk een gezamenlijk regionaal standpunt opgesteld, waarbij men vraagt een MIRT-Verkenning te starten waarin de drie alternatieven nader worden onderzocht.

De oplossingsrichtingen zijn nu op hoofdlijnen uitgewerkt, maar vragen om nog meer onderzoek om een besluit te kunnen nemen. Zo zal er in ieder geval nader naar maatschappelijke kosten en baten, milieu, omgevingseffecten en praktische haalbaarheid moeten worden gekeken. Deze zullen in een mogelijk vervolg ook nog explicieter moeten worden gemaakt.

Ik zal daarom met de regio in gesprek gaan om gezamenlijk de invulling van een vervolg van dit onderzoek te bespreken. Onderdeel van het gesprek zal ook zijn om te bezien of het noodzakelijk is het vervolg binnen de MIRT-systematiek te plaatsen. Hierbij is mijn standpunt dat de niet-varende oplossing (de tunnelvariant) niet nader onderzocht dient te worden. De complexe uitvoering met zeer forse investerings- en instandhoudingskosten is niet te rechtvaardigen gelet op het beperkte aantal vervoersbewegingen. Daarbij grijpt een tunnel in op de sociaal-economische structuur van Ameland en het Waddengebied in algemene zin.

Onafhankelijk onderzoek vertragingen Holwerd-Ameland

Het afgelopen jaar is ook een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de vertragingen tussen Holwerd en Ameland in 2018. Ondanks het doorvoeren van de meeste korte termijnmaatregelen uit het Open Plan Proces, was er in de eerste helft van 2018 nog geen vermindering te zien van het aantal vertraagde afvaarten. Daarom is er opdracht gegeven om dit onafhankelijke onderzoek te starten.

Het onderzoek geeft antwoord op de volgende twee hoofdvragen:

- 1) Wat zijn de mogelijkheden voor optimalisatie van het huidige baggercontract?
- 2) Wat zijn de oorzaken van de vertragingen tussen Holwerd en Ameland in 2018?

Ad 1) Mogelijkheden voor optimalisatie van het baggercontract

Uit het onderzoek blijkt dat het voor de baggeraar moeilijk is om de minimaal vereiste vaargeulbreedte en -diepte te handhaven. Dit ondanks het feit dat er in sommige delen van de vaargeul bijna dagelijks wordt gebaggerd. Uit het onderzoek volgt ook dat er geen geschikte technische alternatieven beschikbaar zijn voor de huidige baggerpraktijk van de vaargeul Holwerd-Ameland. Dit betekent dat er geen andere, efficiëntere baggertechnieken voorhanden zijn om in deze vaargeul in te zetten. Mogelijkheden voor optimalisatie van het baggercontract zijn volgens de onderzoekers bovendien zeer beperkt gezien de geldende regelgeving uit het Natura 2000 beheerplan voor de Waddenzee. Optimalisatiemogelijkheden moeten vooral worden gezocht in contractuele afspraken tussen Rijkswaterstaat en de aannemer. Uit het onderzoek volgt de aanbeveling om het baggercontract zo aan te besteden dat er geëxperimenteerd kan worden met onder meer verschillende manieren van slibafvoer, om zo te kunnen komen tot een optimalere baggerinspanning. Deze aanbeveling zal door Rijkswaterstaat worden opgepakt wanneer het baggercontract in 2020 opnieuw wordt aanbesteed.

2) De oorzaken van de vertragingen in 2018

Het onderzoek maakt inzichtelijk 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. Al met al duurde door deze combinatie van factoren een overtocht inclusief laden en lossen in 2018 gemiddeld 65 minuten terwijl daar in de dienstregeling 60 minuten tijd voor is. Het onderzoek toont aan dat de kans op vertragingen in 2018 groter is geweest dan in de voorgaande jaren, doordat 2018 meer lage waterstanden kende dan de jaren 2015 tot en met 2017. Dit heeft eraan bijgedragen dat er in het eerste halfjaar van 2018 nog geen verbetering te zien was in het aantal vertragingen, ondanks reeds doorgevoerde maatregelen zoals de «knip» in de dienstregeling⁶. Toch heeft de knip in de dienstregeling volgens het onderzoeksbureau een positief effect. Het effect van de knip was in 2018 nauwelijks zichtbaar in een afname van het *aantal* vertragingen, maar wel in een afname van de *duur* van de vertragingen.

De aanbevelingen uit het rapport richten zich voor de korte termijn op het verbeteren van de monitoring en registratie van de vertragingen en de communicatie hierover. De aanbevelingen zal ik meenemen in mijn gesprekken met de betrokken partijen. Tegelijkertijd verwacht ik niet dat deze aanbevelingen op korte termijn zullen leiden tot een verbetering van de situatie in de praktijk, omdat ze de oorzaken van de vertragingen niet wegnemen. Maar een betere monitoring en registratie kunnen wel leiden tot meer inzicht, betere analyses en daarmee tot gerichtere maatregelen om vertragingen terug te dringen.

In dat kader is het relevant om te melden dat de situatie sinds 2018 in de praktijk inmiddels verbeterd is. Uw Kamer is al geïnformeerd over de eerste positieve effecten die Wagenborg Passagiersdiensten (WPD)

⁶ Een half uur pauze halverwege de dag om in de ochtend opgelopen vertraging in te lopen.

ondervindt van de bochtafsnijding Vloedgeul.⁷ Zoals reeds aan uw Kamer gemeld gaat er tijd overheen voor de Vloedgeul zich richting een evenwicht ontwikkeld heeft. De komende periode zal Rijkswaterstaat de ontwikkelingen van de bochtafsnijding monitoren. Tevens houdt WPD mij op de hoogte van de vertragingen via de in de concessie voorgeschreven rapportages.

Ten slotte

Er ligt een blijvende uitdaging voor de bereikbaarheid van Ameland. Daarom zet ik mij in om zowel op de korte als op de langere termijn te zoeken naar oplossingen. Ik blijf de ontwikkelingen nauwgezet volgen en ga ondertussen het gesprek aan met de regio.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

⁷ Kamerstuk 23 645, nr. 709