

Vergaderjaar 2016–2017

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 133

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 januari 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 21 december 2016 overleg gevoerd met mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 december 2016 ter aanbieding van het eindadvies Open Plan Proces vaarverbinding Ameland-Holwerd (Kamerstuk 31 409, nr. 130);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 december 2016 met de reactie op het eindadvies over de vaarverbinding Ameland-Holwerd (Kamerstuk 31 409, nr. 131).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tjink

Voorzitter: Van der Linde
Griffier: Israel

Aanwezig zijn vier leden der Kamer, te weten: Van Helvert, Jacobi, Van der Linde en Aukje de Vries,

en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 11.31 uur.

De voorzitter:

Ik heet de Minister, haar ambtenaren en uiteraard het publiek van harte welkom. Wij hebben een spreektijd van maximaal vier minuten per fractie afgesproken. Laten we beginnen met maximaal twee interrupties in tweeën. Dat moet wel lukken met drie sprekers. Ik geef als eerste het woord aan mevrouw De Vries.

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Voorzitter. Na jarenlang gesteggel en gedoe over de boot naar Ameland, veel vertragingen en veel frustraties op het eiland ligt er nu dan toch een pakket. Ik denk dat dat een grote stap voorwaarts is. Ik denk ook dat het een goed pakket is. Ik kom zo nog op een paar specifieke punten terug. Het is goed dat de Minister de financiering van het baggeren en doorbreken van de Vloedgeul voor haar rekening wil nemen. Het lijkt ons voor de toekomst wel belangrijk dat uiteindelijk ook naar de Reegeul wordt gekeken. Misschien kan de Minister aangeven wat haar plannen daarvoor zijn. Er wordt onderzoek gedaan. Wij dringen er wel op aan tempo te maken met de eerste stap van de aanpassing van de Vloedgeul. Ik ben benieuwd of er mogelijkheden zijn om hierin versnelling aan te brengen, zodat dit eerder is gerealiseerd dan nu is gepland. Men wacht natuurlijk al heel lang op een oplossing en dit kan daaraan bijdragen.

Er is heel veel discussie op het eiland over de maatregel waarbij een knip in de dienstregeling wordt aangebracht. Ik denk dat het goed zou zijn voor het draagvlak op het eiland als nog een keer naar de knip en de dubbele knip wordt gekeken in relatie tot de vijfkwartierdienstregeling. De onderbouwing hiervan in het plan is toch wel redelijk mager. Wij vinden dan ook dat hier in goed overleg met de bewoners en de ondernemers op het eiland nader naar gekeken zou moeten worden. Er wordt gezegd dat de vijfkwartierdienstregeling slechtere economische effecten heeft, maar daar worden grote vraagtekens bij gezet. Wij vinden het belangrijk dat er een breed draagvlak is voor deze oplossing en de aanpassing van de dienstregeling. Wij willen de Minister vragen om daar in overleg met de Staatssecretaris, die daar volgens mij formeel over gaat, goed naar te kijken.

Het is wat ons betreft prima dat ook wordt gekeken naar een oplossing voor de lange termijn, want anders zou het eiland in de toekomst niet meer bereikbaar zijn. Wij willen de Minister wel om een doorkijkje vragen waaruit blijkt hoe het nu zit met de verbindingen met de andere eilanden. Ik zou niet graag willen dat die eilanden op termijn in dezelfde situatie terechtkomen en dat we dan weer tien jaar moeten steggelen over een oplossing. Dan kunnen we er maar beter eerder bij zijn.

Ik heb nog twee punten. Het eerste gaat over de klanttevredenheid over de Waddenveren. De klanttevredenheid over het veer naar Ameland is slecht. Dat is toch wel een van de belangrijke punten in de concessie. Wij denken dat het goed is om hier nadrukkelijk naar te kijken. Dit heeft natuurlijk voor een deel te maken met de vertragingen, maar het lijkt mij goed om nog strakker te bekijken hoe wij de klanten en de gemeenten beter bij het proces kunnen betrekken. Voor hun gevoel staan zij toch wat op afstand. Wij denken dat het voor het draagvlak, voor het verbeteren

van de verbinding en voor de klanttevredenheid goed zou zijn om hen er meer bij te betrekken.

Mijn laatste punt gaat over de dienstregeling. Er wordt nu een voorstel gemaakt voor de knip. Hoe sluit het openbaar vervoer daarop aan? Dat geldt eigenlijk ook voor de vijfkwartierdienstregeling. Het openbaar vervoer zal zijn dienstregeling daarop immers moeten aanpassen. Is dat goed geregeld?

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

Voorzitter. Wij hebben een prachtig Open Plan Proces vaarverbinding Ameland-Holwerd (OPP) ontvangen waarin vijf maatregelen staan. Vier maatregelen daarvan zijn naar mijn mening prima, maar het doel is en blijft een betrouwbare en robuuste vaarverbinding. Wat lees ik de dag erna in de Leeuwarder Courant? «Veerplan valt slecht bij eilanders». Dat is gewoon hartstikke zonde. Dat was volgens mij niet nodig geweest als de communicatie met de gemeente en met alle bedrijven en de mensen die er wonen anders was geweest. De vorige spreekster sprak over klanttevredenheid, maar ik noem het communicatie. Het zou heel goed zijn om in ieder geval de gemeente weer een echte plek te geven bij de concessie. Dat hebben wij hier al eerder aan de orde gehad en volgens mij kwam daar toen een positieve reactie op. Dat is punt een. Ik zie graag dat de Minister borgt dat de gemeente een-op-een bij de concessie betrokken is. Dan mijn tweede punt. Er wordt voorgesteld om vijf maatregelen te nemen. Eentje daarvan, namelijk maatregel twee, betreft het voorstel voor de knip. Zo'n beetje alle eilanders zijn daar helemaal niet gerust op en ik denk dat zij gelijk hebben. Daarom begin ik er ook over. Ze moeten daar nog dertien jaar mee verder. Ik denk dat dit niet gaat leiden tot een betrouwbare en robuuste vaarverbinding. Het is wel de enige route van huis naar werk en andersom. Net als de vorige spreekster meen ik dat het van belang is dat bij de tweede maatregel een diepgaander onderzoek wordt gedaan naar de mogelijkheden van een vijfkwartierdienstregeling zodat iedereen er veel meer fiducia in kan hebben dat deze eenduidig, betrouwbaar en robuust genoeg is om nog dertien jaar mee verder te gaan. Het is erg zonde dat hierbij misschien toch te kort door de bocht is gezegd: het is misschien wel een oplossing, maar we doen het niet, want we gaan over tot de knip. Laat ik even een tipje van de sluier oplichten. Stel je legt de knip na de ochtend. Als er vertraging is geweest, valt de knip in de middag. Is het dan laagtij, dan is er opnieuw vertraging. De knip is daar dus helemaal geen oplossing voor. Bovendien weet je dan echt niet meer wanneer de boot precies vaart. Ik ga redelijk vaak naar Ameland en ik weet het nou al bijna niet meer. Ik denk dat wij niet aan de knip moeten beginnen. Volgens mij moeten wij toch inzetten op de vijfkwartierdienstregeling.

Mijn laatste punt: de spoedprocedure. De vorige spreekster had het er ook al over. Het betreft de Vloedgeul en de Reegeul. Ik dank de Minister voor het feit dat zij hier meteen positief op reageert. Het gaat wel nog jaren duren. Naar mijn beleving moet een vaargeul een economische zone zijn. Er zijn mogelijkheden voor spoedprocedures. Is de Minister bereid om hiervoor een spoedprocedure te starten?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Goed dat we hier over de snelweg naar Ameland spreken. Er is in principe een groot draagvlak voor een aantal maatregelen uit het Open Plan Proces. Maar het probleem ligt bij de knip. Het CDA dringt erop aan, andere opties echt te onderzoeken. Ik noem vooral de mogelijkheid van een vijfkwartierdienstregeling. Bij de knip bekruipt ons toch het gevoel dat dit voor de vervoerder de beste oplossing is. De vervoerder heeft al aangegeven deze mogelijkheid te willen uitvoeren. Natuurlijk wil de vervoerder dat, maar de vraag is of de reiziger dan niet in de kou aan de kade staat.

De betrouwbaarheid van de verbinding is van groot belang. Als de treinen bij de NS vijf minuten te laat komen, worden er direct Kamervragen gesteld. Maar de boot naar Ameland heeft dagelijks veel meer vertraging. Het CDA wil echt vragen om experts bij dit onderzoek te betrekken. Wie zijn dat? De mensen die wonen op het eiland. Zij hebben er het meeste verstand van. Ze worden nu alleen maar betrokken via een klantenpanel, wat niet terecht is. Hoe kunnen we de inwoners en bedrijven op het eiland meer betrekken bij een fatsoenlijke uitvoering, waarbij we een van de vijf maatregelen beter kunnen invullen dan nu?

Beide geulen moeten open gebaggerd worden. De Minister is bereid daar geld in te steken, maar hoelang duurt dat? Rijkswaterstaat zegt wel dat te willen doen, maar een van de twee geulen zou tegennatuurlijk zijn. Dat zal wel, maar daar zullen we doorheen moeten. Je kunt niet zeggen dat we alleen maar natuurlijk gaan varen naar Ameland. Dan zou je de huidige zeestromen moeten volgen, wat geen prettige situatie oplevert. We willen nu eenmaal een fatsoenlijke snelweg naar Ameland hebben. Als dat op die plek ten koste gaat van een stukje natuur, dan is dat heel vervelend, maar op andere plekken op de Wadden halen we dat dubbel in. Er moet en zal een fatsoenlijke snelweg naar Ameland komen. Moet er geen derde boot bij komen? Of is het een optie om goederen vroeg in de ochtend en/of in de nacht te vervoeren? Wij weten dat een aantal zeehonden dan eerder wakker wordt. Heel vervelend, maar daar hebben mensen die langs wegen wonen ook wel eens last van. Als het niet anders kan, moet een aantal zeehonden maar eerder wakker worden, of wat eerder naar bed gaan.

De voorzitter:

De Minister heeft behoefte aan een schorsing.

De vergadering wordt van 11.43 uur tot 11.45 uur geschorst.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Dit is wel speciaal. Soms hebben we AO's waarin allerlei onderwerpen op elkaar gestapeld zijn en doe je alles even heel snel en soms heb je een AO met een heel specifiek onderwerp, zodat je er iets dieper op in kunt gaan. Dieper is goed, in het kader van de vaargeul. Het is een langer lopend traject. De vaargeul slijt langzaam dicht. Dat is een natuurlijk proces. Rijkswaterstaat baggert ieder jaar meer en meer, maar uiteindelijk zijn de effecten op de vaargeul beperkt door het natuurlijke proces, wat weer van invloed is op de vaartijden. Daarom is met de Kamer afgesproken dat we naar alternatieven zouden kijken in een Open Plan Proces. Dat Open Plan Proces heeft plaatsgevonden onder leiding van oud-gedeputeerde Marc Jager. Hij heeft een aantal maatregelen bekeken die een oplossing zouden kunnen bieden voor de vertraging op de verbinding Holwerd-Ameland, zoals bochtafsnijding in de vaargeul, aanpassing van de dienstregeling, optimalisering van het laad- en losproces, invoering van een sneldienst en het optimaliseren van het baggerregime. In dat Open Plan Proces was een stuurgroep actief. Daarin zaten Wagenborg, de gemeente Ameland en Rijkswaterstaat. De stuurgroep heeft een advies uitgebracht. Allereerst spreek ik mijn waardering uit voor het eindadvies. Daarin staat in ieder geval een aantal opties voor kortetermijnoplossingen. Voor de langere termijn moet nog een perspectief geschetst worden; daar kom ik zo op terug. Ik sta in principe positief tegenover de voorgestelde maatregelen. Ook ik heb vanmorgen nog een brief gekregen waarin staat dat er nog vragen en zorgen zijn over de dienstregeling. Ook daar kom ik straks op terug. Dit zijn voorstellen, maar daarmee is het nog niet wat er daadwerkelijk gaat gebeuren. Ik zal Rijkswaterstaat vragen om op basis van het eindadvies bestuurlijke afspraken voor te bereiden op de diverse punten.

Ik ga in op de vragen. Er is gevraagd of versnelling van de realisatie van de Vloedgeul mogelijk is. We zullen proberen die zo snel mogelijk aan te pakken. Volgens mij is iedereen het erover eens dat die doorbraak een oplossing kan bieden. Wij zijn bereid om die te financieren en hopen dat die uiteindelijk tot minder kosten leidt bij het baggeren, zodat wij het een beetje tegenover elkaar kunnen inzetten, maar zeker weten wij dat niet. Wij zullen dat in ieder geval op ons nemen. Voor de realisatie daarvan is een vergunning nodig. Dat vraagt proceduretijd en zorgvuldigheid omdat het een natuurgebied betreft, maar zodra de vergunning er is, kunnen we meteen aan de realisatie beginnen. We zullen het echt zo snel mogelijk doen. We kunnen geen stappen overslaan, maar we zullen het zo spoedig mogelijk opstarten nadat hierover bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. Er is gezegd dat het interessant is om verder onderzoek te doen naar de Reegeul. Er is globaal naar de opties gekeken en we gaan nu dieper onderzoek doen naar de effecten. Dat is ook zo opgenomen in het eindadvies. De geul ligt in een Natura 2000-gebied, wat maakt dat je niet zomaar kunt beslissen, maar het echt even goed moet uitzoeken. Het zal ook best ingewikkeld zijn om een bochtafsnijding in dit gebied te realiseren – dit zeg ik bij voorbaat – maar zodra er afspraken gemaakt zijn om dit verder te onderzoeken, zullen we dat doen, zodat we snel weten wat de mogelijkheden zijn.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

«Zo snel mogelijk» is iets anders dan een spoedprocedure. Bij een spoedprocedure is er toch een iets andere aanpak. De eilanders en anderen die heen en weer moeten in dat gebied willen het liefst dat dit gedonder, om het zo maar te zeggen, het komende jaar nog wordt opgelost. In zo'n vaargeul kun je niet de helft van de tijd vertragingen hebben. Een spoedprocedure is dus wel belangrijk. Daarnaast is er discussie over de vraag of de vaargeul een economische zone moet zijn. Voor mijn tijd is al besloten – dat is opgenomen in de PKB (planologische kernbeslissing) Waddenzee – dat deze vaargeul daar blijkbaar niet bij hoort. De Waddenvereniging en anderen zitten er ook niet op te wachten dat er dag en nacht gebaggerd wordt. Dat is net zo tegennatuurlijk als het verleggen van de vaargeul. We moeten veel inmenging per dag en geldverspilling voorkomen. Is er ook op dat terrein beweging te krijgen in de vaargeulellende?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Eerst ga ik in op de spoedprocedure. Er is een vergunningtraject en daar moeten we ons aan houden. Alle slimme dingen die we kunnen bedenken, zullen we doen, maar het is van belang om ons daaraan te houden. Een spoedprocedure voor de Reegeul, die in Natura 2000-gebied ligt, is volgens mij niet mogelijk. Wel wordt bekeken hoe de effecten zo snel mogelijk in beeld gebracht kunnen worden en hoe de gekozen variant, als er eenmaal een keuze is gemaakt, zo snel mogelijk uitgevoerd kan worden. Hetzelfde geldt voor de Vloedgeul, al zijn we daarmee natuurlijk al veel verder. Volgens mij ben je wel een jaar kwijt alleen al aan het vergunningendeel. «Zo snel mogelijk» zal ongeveer twee jaar zijn. Als je op basis van de onderzoeken constateert dat een afsnijding in de Reegeul wenselijk is, kun je de huidige natuurwetgeving aanpassen, maar dat zul je met elkaar moeten doen, samen met de partijen in het gebied. Je moet daarin een zorgvuldige afweging maken. Als iedereen het erover eens is dat dat in de toekomst uiteindelijk een gunstiger effect zal hebben, moet je dat zeker niet laten zitten. Wij kijken allemaal met een open blik. Wij vinden het belangrijk dat er zo min mogelijk vertragingen in de verbinding zitten. Dat is de essentie. Hoe ontstaan die vertragingen? Eigenlijk gebeurt dat door het natuurlijke proces. Wij baggeren al meer en meer per jaar. Het ligt dus niet aan onze inzet, maar de natuur is soms sterker dan wat je technisch kunt. Daarom zijn wij bereid om die doorsteek

te maken om tot een nieuw systeem te komen voor de Vloedgeul. Voor de Reegeul moeten we de zaken eerst verder in kaart brengen, want dat is nog precairder gebied. Als we afsnijding van de Reegeul met elkaar wenselijk vinden, moeten we bezien of de natuurwetgeving aangepast moet worden.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

Hulde voor de inzet en de intentie, maar er schijnt in dit traject wel een spoedprocedure mogelijk te zijn, zo hoorde ik op het eiland. De Minister zegt dat alles zo snel mogelijk in gang gezet wordt, maar dat een spoedprocedure niet mogelijk is. Ik blijf toch van mening dat daar een verschil tussen is. Is het ministerie bereid om te bekijken of «zo snel mogelijk» toch nog «spoed» kan worden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Altijd. Ook wij willen dit probleem oplossen. Als het mogelijk is om zaken te versnellen of gelijktijdig te doen en tegelijkertijd de zorgvuldigheid te betrachten – als je in dat gebied een steek laat vallen, kun je zomaar jaren vertraging hebben omdat er grote belangen aan ten grondslag liggen; dat wil je andersom ook niet, dus je moet echt goed opletten – ben ik daartoe altijd bereid. Ik bedoel: ik ben degene die de Omgevingswet maakt, waarbij we proberen om alle procedures sneller en beter te laten verlopen. Voor ons is het uitgangspunt dus niet om eerst maar even af te wachten en alles naast elkaar te leggen. Alle snelheid die wij kunnen betrachten, zullen wij ook betrachten. Als we daarin iets vergeten, hoor ik het gaarne. Het is echter wel een gebied waarvoor spelregels gelden; daar wijzen de leden mij op andere momenten ook op en ook anderen zullen daarbovenop zitten. Ik wil niet dat wij een stapje te hard gaan en er vervolgens drie jaar langer over moeten doen.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Mooi dat de Minister aangeeft dat zo snel mogelijk aan de Vloedgeul zal worden gewerkt. Ik snap wel dat het voor de Reegeul misschien ingewikkelder ligt, maar mijn vraag is wat daar dan knelt: is dat de PKB Wadden-zee of is dat de natuurwetgeving in het algemeen? De Tweede Kamer heeft op basis van een VVD-motie uitgesproken dat zij bereid is om daarin aanpassingen te doen, zoals zij ook bereid was om aanpassingen te doen in de concessie, maar dan vind ik wel dat het traject vroegtijdig moet worden ingezet. Je moet niet tot het allerlaatste moment wachten, want dan ben je zo vijf of tien jaar verder, volgens mij. Dat zou ik wel een heel slechte zaak vinden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Volgens mij is dit voornamelijk een Natura 2000-vraagstuk. Uit mijn hoofd zeg ik – maar dat speelt een rol bij een heel andere discussie – dat in 2017 wat heroverwegingen zullen plaatsvinden op dat vlak. Daarmee begeef ik mij echter op het terrein van een andere bewindspersoon. Volgens mij moet je daar dan als eerste naar gaan kijken.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Ik heb een korte vervolgvraag. Als het een Natura 2000-vraagstuk is, zal het inderdaad redelijk ingewikkeld zijn en tijd vragen, denk ik. Waarschijnlijk is het Ministerie van EZ daarbij betrokken. Ik vraag de Minister om vroegtijdig te inventariseren wat er dan aangepast moet worden – daar is immers continu discussie over – zodat we eventueel vast voorbereidingen kunnen treffen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Procedureel kan ik dat zeker doen. Ik kan de Minister van EZ gewoon vragen: stel dat we daartoe overgaan, welke maatregelen zouden we dan

moeten nemen, waar moeten we aan denken en welke partijen zijn erbij betrokken? In zo'n gebied helpt het vroegtijdig erbij betrekken van natuur- en milieuorganisaties – die ervaring hebben de leden volgens mij ook bij Delfzijl – om goede beslissingen te nemen. Het is dus verstandig om vooraf in beeld te hebben wat erbij komt kijken, zodat we kunnen zien welke eventuele andere wensen er zijn. Het is wel van belang dat we ook weten wat precies de effecten zijn van de Reegeul, want als er niet zo veel effecten zijn, moet je er misschien helemaal niet aan beginnen en naar andere oplossingen zoeken. We laten die twee dingen dus tegelijkertijd lopen: we laten diepgaand onderzoek doen en we kijken enerzijds vast naar de procedurele mogelijkheden, mocht er een positief besluit uit komen, en anderzijds vast naar de andere opties, mocht er een negatief besluit uit komen.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik wil hier toch even op doorgaan, want hoelang moeten we nog wachten? Ik wil die vraag toch nog een keer stellen. Mevrouw Jacobi vroeg ook naar de spoedprocedures. De Minister zegt dat ze ernaar kijkt, dat ze bekijkt wat procedureel mogelijk is en dat ze nagaat hoe dit zo spoedig mogelijk kan worden opgepakt. Dat is heel fijn, maar ik zeg tegelijkertijd: het zou er nog bij moeten komen dat we dat niet zouden doen! Als de nood aan de man is, moeten we in Nederland tijdelijk, zolang een vergunning nog niet afgegeven is, iets anders kunnen doen dan we normaal zouden doen, in het kader van redelijkheid of billijkheid of ten behoeve van forensen, een economisch belang, een veiligheidsbelang of weet ik wat voor belang. Voor beperkte tijd moeten we in zo'n noodsituatie iets anders kunnen doen dan normaal. Kunnen wij daar echt naar op zoek en heeft het ministerie de tijd en capaciteit om dat ook te doen? Eerder hebben wij namelijk een motie ingediend om de concessie bij de provincie te leggen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De heer Van Helvert vraagt – dat snap ik heel goed; hij maakt zich net als de andere Kamerleden zorgen over de vaarverbinding – of we op basis van een spoedeisend belang een andere procedure dan normaal kunnen volgen. Ook voor een spoedprocedure heb je echter een vergunning nodig, omdat het een natuurgebied betreft. Voor de Vloedgeul hebben we al besloten dat we een doorsteek gunstig vinden en hebben we gezegd dat we die willen betalen. We moeten dan wel gewoon een vergunning aanvragen en dat vraagt proceduretijd. Zodra de vergunning binnen is, gaan we over tot realisatie. Dat kost ongeveer twee jaar. Ik ben bereid om na te gaan of we er nog verder op kunnen drukken en stampen, maar die tijd hebben we wel nodig. Als we nu zonder vergunning de realisatie zouden starten in het kader van een spoedprocedure, zou dat veel averechtse effecten opleveren. Nogmaals: als het sneller kan dan twee jaar, ben ik bereid om dat te doen. Ik ben bereid om dit aan te pakken, maar je hebt een vergunning nodig omdat het een natuurgebied is en omdat je de geul moet aanleggen. Deze twee dingen kunnen gewoon niet sneller. Dat is geen kwestie van onwil, moeilijkheid of moeilijkeren. Mochten we nog briljante bochtafsnijdingen binnen deze bochtafsnijding kunnen verzinnen, dan ben ik daar helemaal voor. We hadden het net even over Natura 2000, maar ook de Structuurvisie Waddenzee verzet zich in principe tegen ingrepen die de natuurlijke morfologie te buiten gaan. Het maken van verbindingen tussen geulen is volgens de huidige Structuurvisie Waddenzee dus niet mogelijk. Uitgangspunt is dat natuur en ecologie baat hebben bij het zo veel mogelijk volgen van de natuurlijke ontwikkeling. Onze conclusie is nu dat de aanpak van de Vloedgeul mogelijk gunstig uitpakt voor natuur en ecologie. Daarom denken we dat dit binnen deze PKB gerealiseerd kan worden, omdat het een gunstig effect zal hebben op natuur en ecologie.

We moeten dan ook bekijken of je op basis daarvan het beleid moet aanpassen. Daar kan ik nu geen garanties over geven, maar de Vloedgeul is natuurlijk wel haalbaarder geworden doordat wij nu dat gunstige effect kunnen onderbouwen. Om hetzelfde te kunnen zeggen over de Reegeul moeten we eerst onderzoek doen.

De dienstregeling is een van de vijf punten waarvoor er geen breed draagvlak is. In eerste instantie leek er overigens wel draagvlak voor te zijn, maar inmiddels dus niet meer. Ik zeg dat, want ik heb ook de brieven daarover gelezen en de geluiden gehoord. Het is een voorstel en daarover loopt op dit moment een adviesprocedure. Rederij Wagenborg heeft advies gevraagd aan de gemeente en het consumentenplatform. Wij zullen erop letten dat ook daar zorgvuldig naar wordt gekeken. Daarbij zal ook het alternatief van de vijfkwartierdienst aan de orde komen. Dat is ook duidelijk uitgesproken in de brief die ik onder ogen heb gekregen. Ik wil nu eerst de reactie van de rederij daarop afwachten. Mocht die niet positief zijn – ik weet niet wat het gaat worden – dan zal het ministerie met de partijen aan tafel gaan om te komen tot zorgvuldige besluitvorming. Dat zal overigens de Staatssecretaris namens het ministerie doen, want zij zal haar goedkeuring moeten geven aan de dienstregeling. Het ministerie heeft dus ook een plek aan tafel.

Als je op een ander type regeling wilt overgaan, is het natuurlijk wel belangrijk om te beseffen dat daar ook een financieel plaatje aan hangt. De rederij zal zeggen: als u de concessie verandert, dan mag u of de gemeente dat ook betalen. Ik heb begrepen dat dat kan oplopen tot zo'n 3 miljoen per jaar en het lijkt mij van belang dat de Kamerleden weten dat dit soort elementen daarbij een rol speelt.

De aanvraag voor de wijziging van de dienstregeling is nu voor advies voorgelegd. De conclusie van de gemeenteraad van Ameland wordt ongetwijfeld bij de advisering aan de concessiehouder Wagenborg betrokken. We moeten het overleg van de rederij met de betrokken overheden en het consumentenplatform afwachten. Voordat er een beslissing wordt genomen over de wijziging van de dienstregeling, zal I en M ten slotte de partijen aan tafel uitnodigen.

Mevrouw Jacobi (PvdA):

De aanvraag is ingediend. Kan de Minister zeggen hoeveel tijd dit in beslag zal nemen? Gezien alle reacties en het feit dat de eilanders niet betrokken zijn bij het Open Plan Proces lijkt het mij goed om onderzoek te doen naar een betere onderbouwing van de vijfkwartierregeling. Die lijkt namelijk het betrouwbaarst en het meest robuust. Men heeft in ieder geval geen vertrouwen in de knip. Ik vind dat een belangrijke constatering en daarom zou ik zeggen: voordat de aanvraag behandeld wordt, moet dat onderzoek er zijn. Kan de Minister daarover iets zeggen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik ga eerst in op de betrokkenheid van de eilanders. Ik zei al dat bij het Open Plan Proces Wagenborg, Rijkswaterstaat en de gemeente Ameland in de persoon van de burgemeester aan tafel hebben gezeten. Ik weet niet hoe men in de gemeente Ameland de input voor dat proces heeft geregeld, maar ik ga ervan uit dat de burgemeester bij uitstek de vertegenwoordiger van de eilandbewoners is.

Als je in het Open Plan Proces zit, betekent dat natuurlijk nog niet dat je altijd krijgt wat je wilt. Ik weet niet wat hij heeft ingebracht. Misschien zag hij wel wat in de vijfkwartierregeling of de knip, maar is hij van gedachten veranderd omdat er later uitgebreider over is gediscussieerd. Dat kan natuurlijk ook, want mensen kunnen ook pas later, wanneer er een voorstel ligt, reageren. Dat is wat er nu gebeurt. Er leek draagvlak te zijn voor de knip en de conclusies van het Open Plan Proces, maar nu het rapport openbaar is en iedereen kan meespreken over de varianten, zien we dat draagvlak kleiner worden. Daarom is het van belang om daarover

met elkaar door te praten. Reactie één zal komen van de rederij, die hierover samen met andere partijen aan tafel zit. Daar zal natuurlijk ook diepgaand worden gesproken over de voor- en nadelen van de vijfkwartierregeling. Als dat nodig is, is Wagenborg degene die daar nader onderzoek naar zal doen.

De tijd. Ik heb begrepen dat het binnen enkele maanden afgerond moet zijn. Het kan dus niet eindeloos gaan duren. Nogmaals, het gaat alleen maar werken als er draagvlak is. Dat speelt dan ook een essentiële rol. Daarover verschil ik niet van mening met mevrouw Jacobi.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

Dit is volgens mij best wel ernstig. Ameland moet nog dertien jaar met deze wijziging werken. Ik deel de zorg die volgens mij afgelopen maandagavond door alle partijen in de gemeenteraad is geuit. Men wil een diepgaander onderzoek, omdat het te kort door de bocht is om de vijfkwartierregeling, die al jaren door kenners wordt gezien als de meest betrouwbare en meest robuuste optie, zomaar van tafel te halen. Het is ook hartstikke zonde. Ik wil voorstellen dat wij toch nog een onderzoek doen naar dat aspect voordat wij besluiten tot een wijziging. Het lijkt me dat we deze kleine deelopdracht echt aan de heer Jager moeten geven. Is de Minister het met mij eens dat dit nog nodig is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik weet niet of dat bij de heer Jager moet worden neergelegd. De rederij gaat nu om de tafel met de verschillende belanghebbenden om te zien of ze er gezamenlijk uit kunnen komen. Lukt dat niet, dan is er een rol weggelegd voor I en M, want het ministerie moet uiteindelijk de nieuwe dienstregeling goedkeuren omdat I en M de concessie heeft afgesloten. Ik zei al dat we dan ook wat dieper in zullen gaan op de alternatieven en de vraag waarom die niet aantrekkelijk zijn.

Mevrouw Jacobi zegt dat er dingen zijn die niet goed genoeg zijn onderzocht, maar ik denk dat bij de vijfkwartierregeling nadrukkelijk een rol speelt dat het geld kost. Een rederij met een concessie zegt dan natuurlijk: prima dat het allemaal meer of anders moet, maar dan moet ik daar wel voor worden gecompenseerd. Als het leidt tot 3 miljoen verlies per jaar, wie gaat dan betalen? Wordt dat de gemeente of I en M? Dat speelt daarbij echt een rol en dat heb ik mevrouw Jacobi duidelijk proberen te maken.

Mevrouw Jacobi vroeg of er nog dieper kan worden gekeken naar de vijfkwartiervariant en daarop is het antwoord dus: zeker.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

Ik heb toch nog een vervolgvraag.

De **voorzitter**:

Die hebt u net al gesteld.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

Neenee, dat was de eerste nog maar.

De **voorzitter**:

Echt niet.

Mevrouw De Vries heeft nog een vraag.

Mevrouw **Aukje de Vries** (VVD):

Mijn vraag gaat over de concessie en de aanpassing van de concessie. Ik vind namelijk dat het ministerie daarbij ook moet bekijken of er volledig wordt voldaan aan de concessie. Ik zeg dat, omdat er in de concessie ook dingen zijn afgesproken over klanttevredenheid. Volgens mij worden die doelen op dit moment niet gehaald op Ameland. Aan deze verplichting

moet de rederij voldoen en ik denk dan ook dat zij moet gaan investeren om de klanttevredenheid op orde te krijgen. Daaraan draagt dit heel erg bij en daarom wil ik de Minister vragen om in ieder geval dat punt heel nadrukkelijk aan de orde te stellen in die gesprekken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Zeker. Mevrouw De Vries vraagt naar de klanttevredenheid. Mevrouw Jacobi had daar al eerder naar gevraagd. I en M heeft om verbeterplannen gevraagd en de rederij heeft naar aanleiding daarvan ook een aantal maatregelen genomen. Zo heeft men een communicatieplan opgesteld, omdat het belangrijk is om de informatievoorziening en de communicatie te verbeteren. Verder heeft de rederij een veerbootcafé ingericht, waarvoor alle bewoners zijn uitgenodigd. Daar zal worden nagedacht over oplossingen voor de vaargeulproblematiek en de wensen van passagiers. Dat veerbootcafé is elke eerste dinsdag van de maand geopend. Dat is dus ook een mogelijkheid voor de rederij om met de mensen zelf om de tafel te gaan. Ik denk dat dit een goede manier is om oud zeer te herstellen. Mevrouw De Vries heeft gevraagd hoe het zit met de andere eilanden. Bij de andere eilanden speelt deze problematiek niet of minder. De situatie is in het geval van Ameland heel specifiek vanwege de ligging van dit eiland in het wantijgebied. «Wantijgebied» is een begrip dat je niet vaak hoort, maar het is wel wat hier speelt. Zo'n gebied kenmerkt zich eigenlijk doordat het van nature dichtslibt. Bij de andere eilanden is dat niet of bijna niet het geval. Mocht dat wel zo zijn, dan hebben wij dat in beeld. De heer Van Helvert heeft gevraagd of er niet een derde boot bij moet. Ook dat raakt aan de exploitatie van de vervoerder en daarom is ook dit onderdeel geweest van de discussie. In het eindadvies staat dat het een kostbare oplossing is, want als je er een gewone reguliere boot tussen zou doen, past dat niet echt bij de exploitatie. Ik geloof dat er ook nog wel belangstelling is voor een snellere boot waar een hoger tarief tegenover staat. Daarvan wordt nu ook al vaak gebruikgemaakt, want het is eigenlijk een soort watertaxi. Of er een gewone reguliere boot aan wordt toegevoegd, is eigenlijk aan de vervoerder zelf. Die kan daartoe een beslissing nemen in overleg met het consumentenplatform en de decentrale overheden. Er zit een kostenplaatje aan vast en het is dan ook niet een beslissing die de Kamer of het ministerie kan nemen.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik kom nog even terug op de inspraak. Ik wil daar toch nog even met de Minister over doorpraten, want zij zegt: ja, maar de burgemeester zit toch aan tafel bij dat Open Plan Proces en hij is bij uitstek degene die het volk van Ameland vertegenwoordigt. Dat is natuurlijk zo, maar ik vind dat in dit geval toch geen terechte opmerking. Wij hebben opgeroepen om de burgers er meer bij te betrekken, maar vervolgens is bij de eerste vergadering van het Open Plan Proces afgesproken: mensen, we gaan niet naar buiten totdat we wat op tafel hebben liggen. Er was voor de burgemeester dus geen enkele mogelijkheid om op dat moment nog terug te koppelen. Het gevaar daarvan is dat we vanuit Den Haag een soort verdeel- en heerstactiek gaan voeren door te zeggen: ja, luister eens, dan moet je bij je burgemeester zijn; die had het beter moeten doen. Als de eilanders het ergens over eens zijn, dan is het wel dat de knip niet de juiste oplossing is. De vraag is nu dan ook hoe we de bewoners structureel vooraf bij zo'n onderzoek kunnen betrekken. Dat doen we zeker niet door ze één dinsdag in de maand naar een spreekuur te laten komen. Dat spreekuur is belangrijk, maar het gaat dan wel om kleine zaken. We zullen de bewoners met andere woorden structureel moeten betrekken bij de zoektocht naar de oplossing. Dat was mijn insteek en volgens mij ook die van mevrouw Jacobi. Dus naast wat er al is, zullen we moeten aangeven hoe we bewoners er vooraf bij kunnen betrekken.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Er wordt nu gesuggereerd dat ik de een tegen de ander zou opzetten door te zeggen «de burgemeester is er toch bij». Het tegendeel is waar, want ik heb gezegd: de burgemeester is in principe een vertegenwoordiger van. Ik kan natuurlijk niet zeggen wat hij wel of niet heeft ingebracht, want dat kan ik niet weten.

Het is belangrijk om voor ogen te houden dat dit niet de enige weg is geweest. We hebben ten eerste altijd gezegd dat de adviezen zouden worden voorgelegd nadat het Open Plan Proces was vormgegeven. Dat is het stadium waarin we nu zitten. Iedereen kan er nu op reageren en dat is dan ook gebeurd. Ten tweede zijn er aan de voorkant twee bewoners-avonden gehouden in respectievelijk Nes en Hollum. Verder zijn er in dat kader gesprekken gevoerd met individuele vaarweggebruikers. Men heeft de bevolking er dus wel degelijk ook aan de voorkant bij betrokken. Voor de toekomst is er een communicatie- en informatieproces gemaakt en worden er informatieavonden georganiseerd. De adviezen die nu voorliggen, kunnen door iedereen worden besproken. Iedereen kan daarover meepraten en mag er wat over zeggen. Ik ga ervan uit – ik zal dat ook meegeven – dat het voor het toekomstproces, dus voor de lange termijn, belangrijk is dat die betrokkenheid ook weer wordt georganiseerd. Het heeft dus allemaal ook iets te maken met het momentum. Misschien dat sommigen nu denken dat het Open Plan Proces zonder hen heeft plaatsgevonden, maar het was dus altijd al de bedoeling om na het Open Plan Proces de adviezen voor te leggen. Dat is de fase waarin we nu zitten. Men reageert er nu dan ook op.

Voorzitter. Het hoofdpunt is dat er een Open Plan Proces is geweest. Wij hebben ook gezegd dat het nog niet helemaal klaar was. De Kamer heeft besloten om er nu toch al over te discussiëren aan de hand van een brief van mijn ministerie. We zitten echt nog midden in de afronding van het proces, want uiteindelijk moet er nog worden besloten welke adviezen worden overgenomen en waarvoor er bestuurlijk draagvlak is. Het is het goed recht van de Kamer om hierover ook tussentijds met mij te praten. Ik neem de gevoelens van de Kamerleden dan ook zeker mee, maar ik wijs er wel op dat het nog niet klaar is. Het is van belang om dat te beseffen en dat het de keuze van de Kamer was om er nu over te spreken. We zitten er middenin. Het Open Plan Proces met de drie partijen heeft plaatsgevonden. Het woord is nu aan de bewoners en de andere betrokkenen. Vervolgens worden er bestuurlijke afspraken gemaakt. I en M ziet toe op de dienstregeling en zal zijn goedkeuring moeten geven. Ik hoop dat we het allemaal een beetje snel kunnen doen, maar pas daarna is het klaar en kunnen we aan de slag met de realisatie van de punten waarover we het allemaal eens zijn. Misschien kunnen wij het zelfs zo regelen dat al wordt gestart op een paar punten waarover wij het allemaal eens zijn. Blijft een ander punt dan nog hangen, dan parkeren we één punt en niet alles. Zo verliezen we zo min mogelijk tijd.

Daar wilde ik het bij laten, mijnheer de voorzitter.

De voorzitter:

Aangezien mij blijkt dat de leden hun tweede termijn toch niet als interrupties hebben verpakt, houden we een zeer korte tweede termijn.

Mevrouw Aukje de Vries (VVD):

Voorzitter. Ik heb nog drie punten. Het is goed dat de Minister tempo wil maken. Daarbij zullen wij haar kritisch volgen.

Ook bij de Reegeul zou ik wat tempo willen maken. Dat heeft de Minister ook toegezegd. Geld zal daarbij een rol gaan spelen. Het lijkt mij goed om de eventuele voordelen van de eerste bochtafsnijding goed te vergelijken met investeringen die daarvoor gedaan moeten worden. Mocht het meer opleveren dan het kost, dan stel ik voor om dat geld te reserveren voor de aanpassing van de Reegeul.

Mijn tweede punt betreft de knip in de dienstregeling en de vijfkwartierdienstregeling. Ik snap dat er een bepaalde procedure loopt, maar voor het draagvlak op het eiland lijkt het mij gewoon belangrijk dat er naast de lopende procedure toch nog een kort onderzoek wordt gedaan. Ik wil de Minister toch vragen om dat toe te zeggen. Daarmee kan misschien een VAO worden vermeden.

Mijn laatste punt heb ik in eerste termijn niet genoemd: de snelboten. Ook daarvoor moet de concessie worden aangepast. Ik neem aan dat dit redelijk snel kan en dat daarvoor een adviesprocedure doorlopen moet worden. Ik zou het wel goed vinden indien wordt bekeken wat de kosten voor de mensen op het eiland zijn. Men is bezorgd dat die kosten de pan uit gaan rijzen. Die moeten wel behapbaar zijn, want anders maakt straks niemand van de sneldienst gebruik en dan is het niet een echte oplossing.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

Voorzitter. In het Open Plan Proces zijn vijf maatregelen voorgesteld, waarvan er vier zeer acceptabel zijn en waarmee wij verder kunnen. Mijn grootste zorg betreft maatregel twee. Dat heeft een relatie met het principe dat de inwoners vinden dat zij niet met verhoogde vervoerskosten opgezadeld moeten worden. Ik heb expliciet gevraagd om een diepgaander onderzoek te doen naar de effecten van de vijfkwartierdienstregeling. Op het eiland vindt men dat kort door de bocht is gegaan. De Minister verwijst steeds naar de burgemeester, maar hij had geen positie waarin hij maatregelen die door anderen werden voorgesteld, als niet goed kon betitelen. De gemeenteraad heeft nu het woord gevoerd, evenals delegaties van de eilandbewoners. Zij hebben er allemaal geen vertrouwen in dat met de knip, met maatregel twee, een betrouwbare en goede veerverbinding tot stand komt. Dat vind ik ernstig. Ik vind dat hiernaar aan de voorkant een onderzoek moet worden gedaan. Dat kan best wel snel. Dat is eigenlijk gewoon verzuimd en men is te kort door de bocht gegaan. Ik zou heel graag willen dat dit wordt gedaan voor de aanvraag voor een wijziging van de concessie. Ik ben in dezen fanatiek. Anders komt het tot een VAO. Ik hoop echter dat de Minister dit zelf kan oplossen, zodat dat niet nodig is.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Gelet op de tijd sluit ik mij aan bij het betoog van mevrouw Jacobi. Dat onderzoek moet er gewoon komen. Hier laat ik het in tweede instantie bij.

De **voorzitter**:

Mij blijkt dat de Minister meteen kan antwoorden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. De Kamer is duidelijk. Wij zullen ervoor zorgen dat het genoemde onderzoek wordt gedaan. Ik zei net ook al dat het aan de rederij is, maar wij zullen ervoor zorgen dat het wordt gedaan, op welke manier dan ook. Laat ik het dan zo formuleren.

Mevrouw De Vries vroeg of voor de snelboot de concessie moet worden aangepast. De concessie hoeft daar niet voor aangepast te worden. We moeten wel de procedure volgen voor het tot de concessie toelaten van een nieuw schip. Dat houdt in dat je advies moet vragen aan het consumentenplatform en aan decentrale overheden. Dan kun je het ook meteen hebben over het prijskaartje dat eraan hangt. Dat is immers ook van belang voor de eilanders. Verder moet aan de wettelijke veiligheidsvoorschriften worden voldaan enzovoort. Dat proces kan volgens mij vrij snel doorlopen worden.

Dan de potjes. Wat wij denken te besparen aan baggeren willen wij inzetten voor het mogelijk maken van de Vloedgeul. Bij de Reegeul moet je eerst kijken naar de haalbaarheid. Ik weet niet of het verstandig is om

nu al over potjes te praten. De besparing op het baggeren heb je immers ook echt nodig voor de bochtafsnijding. Wij denken dat wij er ook zelf nog iets in moeten stoppen. Mocht in de toekomst blijken dat er meer is, mevrouw De Vries, dan moeten wij dat gewoon nog even bekijken. Volgens mij moet je nu reserveren voor het kunnen bekostigen van de bochtafsnijding. Ik denk eerder dat het wensdenken is, maar mocht er meer uit komen, dan moeten wij daarover onderling een discussie voeren. Wij zullen ervoor zorgen dat wij het geld niet bij voorbaat uitgeven.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):

Ik maak nog een opmerking ter vermijding van een VAO. De Minister heeft toegezegd onderzoek te doen naar de effecten van de vijfkwartierdienstregeling. Kan zij ook zeggen dat de bewoners, de raad en zo ook nauw betrokken worden bij dat onderzoek? Dat hebben we wel nodig, willen we de komende dertien jaar naar tevredenheid verder kunnen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik zal ervoor zorgen dat het onderzoek wordt gedaan. Ik zal er ook voor zorgen dat de raad – die neem ik maar even – er namens de bewoners bij betrokken is. Mevrouw Jacobi vraagt uiteindelijk wel om een onderzoek naar de effecten. Dat is een feitelijk iets. Daarbij gaat het niet alleen maar om een wens. Maar goed, er zijn ook de ervaringen van de raad en er kan nog iets voor de bewoners omheen worden georganiseerd. Hoe dat precies vorm gaat krijgen, weet ik niet, maar ik heb in ieder geval gezegd dat wij ervoor zullen zorgen dat dit wordt gedaan.

De **voorzitter**:

U bent aan het eind gekomen van uw betoog?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ja.

De **voorzitter**:

Ik heb in ieder geval één toezegging genoteerd.

- De Minister zal ervoor zorgen dat een onderzoek wordt uitgevoerd naar de vijfkwartierdienstregeling en de Kamer daarover informeren. Daarbij wordt ook de gemeenteraad betrokken.

Wanneer denkt de Minister dit onderzoek aan de Kamer te kunnen aanbieden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat zal uiterlijk eind eerste kwartaal klaar zijn. Ik weet niet of dat aan de Kamer wordt aangeboden. Dat mag, maar volgens mij is het veel belangrijker om dat deel te laten uitmaken van het planproces.

De **voorzitter**:

Ik noteer in ieder geval einde eerste kwartaal 2017.

Ik dank de Minister voor haar beantwoording.

Sluiting 12.25 uur.