

Vergaderjaar 2025–2026

29 684

Waddenzeebeleid

Nr. 305

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 april 2026

Met de brief van 12 maart jl. (Uw kenmerk 2026Z02641/2026D11405) heeft u mij gevraagd een reactie te geven op de brief die de vaste commissie heeft ontvangen van Natuurmonumenten, de Waddenvereniging en It Fryske Gea m.b.t. de briefing «Bereikbaarheid van Ameland in balans met natuur».

In deze brief ga ik allereerst in op de Routekaart Transitie Bereikbaarheid Waddeneilanden, vervolgens op de vaargeulproblematiek Holwert-Nes en de MIRT verkenning Bereikbaarheid Ameland.

Routekaart Transitie Bereikbaarheid Waddeneilanden

De afgelopen twee jaar hebben overheden (Rijk, Provincie en kust – en Waddengemeenten) en vertegenwoordiging van natuurorganisaties gezamenlijk gewerkt aan de Routekaart Transitie Bereikbaarheid Waddeneilanden, zoals gemeld in de Kamerbrief¹ van 9 februari jl. In de routekaart staat waar Rijk en regio tot 2044 naar toe werken om de bereikbaarheid toekomstbestendig te houden. De routekaart is tijdens het Bestuurlijk Overleg Wadden van november 2025 vastgesteld. Afgesproken is:

- om de veerboten naar de Friese Waddeneilanden te elektrificeren;
- dat de eiland- en kustgemeenten de samenwerking in de gehele mobiliteitsketen van en naar de vijf Waddeneilanden intensiveren;
- dat opdrachtgevers (o.a. Waddeneilanden, kusthavens, Rijkswaterstaat) gaan kijken hoe havens en vaargeulen emissieloos gebaggerd kunnen worden.

De komende jaren zet het Ministerie van IenW zich samen met andere partners in om invulling te geven aan deze afspraken. Hiermee zorgen wij er samen voor dat er wordt toegewerkt naar een toekomstbestendige

¹ Kamerstuk 29 684, nr. 298

bereikbaarheid van de Waddeneilanden gestoeld op drie uitgangspunten: emissieloos, impactarm en adaptief.

Vaargeulproblematiek veerverbinding Holwert – Nes

De Waddenzee is een dynamische omgeving, waarin het landschap steeds verandert door getij, stroming en wind. Mede als gevolg van menselijk ingrijpen, het afsluiten van de Zuiderzee en de Lauwerszee en door landaanwinning (t/m halverwege 20e eeuw), is de «natuurlijke wijze» van de Waddenzee blijvend veranderd. Door sterke sedimentatie wordt het wad tussen Ameland en de Friese kust steeds hoger en de vaargeul ondieper. De autonome morfologische ontwikkeling maakt dat onderhoud van deze veerroute de laatste decennia sterk is toegenomen, van enkele tienduizenden kubieke meter per jaar in de jaren negentig tot momenteel circa 1,7 miljoen kubieke meters per jaar². De afgelopen jaren kampte de veerboot regelmatig met vertraging en uitval van afvaarten. Zoals gemeld in de Kamerbrief van 2 april 2025³ zijn er in de afgelopen jaren verschillende maatregelen genomen om de vaargeul bevaarbaar te houden en de bereikbaarheid van Ameland te borgen. Zo heeft de invoer van de vijfkwartiersdienstregeling in 2023 bijgedragen aan een betrouwbaardere dienstregeling.

De verwachting is dat het dagelijks baggeren op langere termijn niet langer houdbaar is⁴. Als wordt vastgehouden aan de huidige veerroute tussen Holwerd en Nes moet dus sterk rekening worden gehouden met doorgaande morfologische veranderingen die zullen leiden tot een toename van het onderhoudswerk⁵. Dit vereist mogelijk ook inzet van steeds meer baggermaterieel, over een steeds langer wordend traject, om de vaarweg op orde te houden. Ook nemen de onderhoudskosten verder toe. De bereikbaarheid en leefbaarheid van Ameland komt zo onder druk te staan.

Impact baggeren

Zoals gemeld in het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland (VBA) 2030⁶, heeft het baggeren van de vaargeul een lokaal effect. Immers deze activiteit is ruimtelijk geconcentreerd rond de vaargeul. De impact van baggeren op het gehele ecosysteem is beperkt. Ook de totale impact risico van de huidige baggerinspanning over de gehele Waddenzee is relatief klein. Dit blijkt uit het rapport Cumulatieve Impact Analyse Waddenzee⁷ van december 2025, van de Wageningen Marine Research (WMR). Om de impact van het baggeren verder te beperken, kijken Rijkswaterstaat en de aannemer van het onderhoudscontract in de uitvoering continu naar optimaliseren van het baggeren, binnen de gestelde kaders van het Nationaal Waterprogramma en het Natura2000- beheerplan.

² Kamerstuk 23 645, nr. 711

³ Kamerstuk 31 409, nr. 480

⁴ Zie Startbeslissing MIRT verkenning Bereikbaarheid Ameland via <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/11/14/bijlage-2-startdocument-mirt-verkenning-ameland>

⁵ Kamerstuk 23 645, nr. 711

⁶ Zie Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland, Deelrapport Effectbeoordeling Natuur via <https://open.rijkswaterstaat.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@261238/vervolgonderzoek-bereikbaarheid-ameland/>

⁷ Wageningen Marine Research (2025). Cumulatieve Impact Analyse Waddenzee: Een cumulatieve impact analyse van de Nederlandse Waddenzee via de SCAIRM-methodiek (Rapport C079/25a), beschikbaar via <https://research.wur.nl/en/publications/cumulatieve-impact-analyse-waddenzee-een-cumulatieve-impact-analy/>

MIRT verkenning Bereikbaarheid Ameland: lange termijn oplossing

Met de Kamerbrief⁸ van 14 november 2024 is de Kamer geïnformeerd over de Startbeslissing MIRT verkenning Bereikbaarheid Ameland. Binnen de MIRT verkenning wordt gezocht naar een lange termijn oplossing voor de vaargeulproblematiek. Het doel is dat de bereikbaarheid van Ameland voor de toekomst op een duurzame, veilige en impactarme wijze gegarandeerd wordt. En dat het voorkeursalternatief de natuurlijke waarden en dynamiek van de Waddenzee zoveel mogelijk respecteert, de impact op natuur en milieu reduceert en bijdraagt aan een substantiële reductie van de baggerinspanning en daarmee gemoeide kosten.

Breed oplossingen onderzoeken en zorgvuldig trechteringsproces

In de brief spreken de natuurorganisaties zich nadrukkelijk uit tegen fysieke infrastructuurmaatregelen zoals het westwaarts verplaatsen van de pier in Holwert of de verplaatsing naar Ferwert. Het vraagstuk waar wij voor staan is complex. Hoe zorgen we voor een betrouwbare veerverbinding naar Ameland, met zo min mogelijke impact op de natuur van de Waddenzee ook op de lange termijn. Zoals gemeld in de brief van 20 december 2023⁹ blijkt uit het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland (VBA) 2030 dat het verplaatsen van de veerhaven naar Ferwert het meest probleemoplossend is. Door gebruik te maken van het Dantziggat, dat van nature een bredere en diepere geul is dan de huidige vaargeul vanuit Holwert naar Ameland. De vergunbaarheid van deze oplossing is complex en vormt een reëel afbreukrisico, vanwege de verwachte significante negatieve ecologische effecten op het Natura 2000 gebied Waddenzee. Dit zal onderzocht worden tijdens de verkenning. Daarom is de brief van 20 december 2023 ook aangegeven dat het westwaarts verplaatsen van de veerhaven te Holwert (optimalisatie) ook binnen de verkenning als redelijk te beschouwen alternatief onderzocht zal worden.

Het is bij een MIRT verkenning gebruikelijk om breed oplossingsrichtingen en pakketten met samenhangende maatregelen te beschouwen en hun effecten in beeld te brengen op o.a. de natuur, betaalbaarheid, leefbaarheid, kosten en uitvoerbaarheid. Voor deze verkenning zullen verschillende oplossingsrichtingen binnen het gehele mobiliteitssysteem onderzocht worden. Het mobiliteitssysteem is gedefinieerd in drie componenten: nautisch profiel, vervoersconcept en scheeps- en vloot profiel¹⁰. Binnen de verkenning zullen alle componenten onderzocht worden. Dat gaat bv. over de inzet van andere type schepen, mobiliteitsmaatregelen zoals het verbeteren van de ketenreis en scheiden van het personen- en goederenvervoer. Ook fysieke maatregelen zoals het verleggen van de veerhaven naar Ferwert of westwaarts bij Holwert zullen onderzocht worden.

Binnen een MIRT verkenning vindt op basis van beslisinformatie stapsgewijs op een zorgvuldige wijze een trechtering van oplossing(en) plaats. Een MIRT verkenning kent twee zogenaamde zeefmomenten. Het zeef 1 moment heeft als doel om te komen tot een beperkt aantal kansrijke oplossingen vanuit alle bedachte oplossingsrichtingen. Het resultaat van deze fase wordt vastgelegd in de Notitie Kansrijke Alternatieven.

⁸ Kamerstuk 36 600-A, nr. 17

⁹ Kamerstuk 23 645, nr. 814

¹⁰ Zie Startdocument MIRT verkenning Bereikbaarheid Ameland pg. 10 en 11 via <https://open.overheid.nl/documenten/dpc-990dae327865641e3451488010187eca59438e19/pdf>

Vervolgens worden de kansrijke alternatieven nader uitgewerkt en doorgerekend op verschillende effecten en kosten. Hierbij zal er nadrukkelijk gekeken worden naar de sociaal- economische effecten van de kansrijke alternatieven op de leefbaarheid van het eiland en het vaste land. De kansrijke alternatieven worden vergeleken en beoordeeld op basis van het beoordelingskader en leiden tot de ontwerp- voorkeursbeslissing. Dit is de trechtering in de zogenaamde «zeef 2», waarbij gekozen wordt voor één integraal plan (dit kan ook bestaan uit een pakket van samenhangende maatregelen).

Participatie binnen de MIRT verkenning

Een vast onderdeel binnen een MIRT verkenning is participatie. Ook voor de MIRT verkenning Bereikbaarheid Ameland wordt de inbreng van bewoners, ondernemers, maatschappelijke en natuurorganisaties actief ingewonnen. Met de natuurorganisaties vindt er binnen de MIRT verkenning regulier afstemming plaats. De natuurorganisaties zijn bij de verkenning als Coalitie Wadden Natuurlijk (CWN) onderdeel van de Maatschappelijke Adviesgroep (MAG)¹¹ en de klankbordgroep Ecologie en Juridische haalbaarheid. Hierbij worden ze actief geïnformeerd over de inzichten uit de verkenning en kunnen ze ook hun inhoudelijke bijdrage leveren. De MAG brengt een advies uit dat betrokken wordt bij de besluitvormingsmomenten van de verkenning.

Tot slot

De brief vanuit de natuurorganisaties benadrukt het belang om zorgvuldig om te gaan met de unieke natuur van het Waddengebied, de bereikbaarheid van de Waddeneilanden toekomstbestendig te maken en dat alle partijen aan de slag moeten. In de MIRT verkenning blijven wij graag gebruik maken van de ideeën van de natuurorganisaties over oplossingsrichtingen voor de vaargeulproblematiek. Daarbij wil het ministerie ervoor waken dat er nu al beeldvorming en standpuntbepaling plaatsvindt over het oplossend vermogen van verschillende opties, juist omdat deze binnen de verkenning nog onderzocht worden. Samen met de Provincies, kust- en Waddengemeenten en andere partners blijft het Ministerie van IenW graag werken aan de toekomstbestendige bereikbaarheid van de eilanden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans

¹¹ MAG: Maatschappelijk adviesgroep. De MAG is een afspiegeling van verschillende belanghebbende partijen zoals: Coalitie Wadden Natuurlijk (vertegenwoordiger van natuurorganisaties als de Waddenvereniging, Natuurmonumenten en Vogelbescherming), It Fryske Gea, Unesco, LTO, Omgevingsberaad Wadden, Dorpsbelangen op Ameland, Ondernemersplatform Ameland, Dorpsbelangen Holwert, Dorpsbelangen Ferwert-Hegebeintum, het Toeristisch Omgevingsberaad Wadden en het Jongerenberaad Wadden, met de gedeputeerde van de provincie Fryslân als onafhankelijk voorzitter.