

Vergaderjaar 2024–2025

**36 600 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2025**

**Nr. 17**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 november 2024

Op vrijdag 8 november jl. heeft er bestuurlijk overleg plaatsgevonden met de commissaris van de Koning van Fryslân, de Gedeputeerde De Vries van Fryslân en burgemeester Stoel van Ameland over de bereikbaarheid van Ameland en de startbeslissing voor de MIRT-verkenning. Uitkomst van dit overleg is dat ik besloten heb de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland te starten. De MIRT-verkenning moet leiden tot een toekomst-vaste oplossing voor de bereikbaarheidsproblematiek van Ameland waarbij sober, doelmatig en toekomstbestendig als uitgangspunten worden gehanteerd. De kosten zullen een belangrijk afwegcriterium vormen.

De vaarverbinding vanuit Holwert naar Ameland is de levensader voor de bewoners en ondernemers op het eiland. Inwoners kunnen zich hierdoor verplaatsen naar het vaste land voor werk, scholing, ontspanning of familiebezoek. Daarnaast maken jaarlijks honderdduizenden toeristen gebruik van de vaarverbinding om zich te verplaatsen naar Ameland en daar te genieten van het unieke landschap en natuur van het Waddengebied. De verbinding is ook cruciaal voor het transport van goederen.

In november 2023 is de Kamer ingelicht over de uitkomsten van het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030 (hierna: VBA 2030)<sup>1</sup> en in december 2023 heeft mijn voorganger de MIRT verkenning aangekondigd<sup>2</sup>.

De afgelopen periode heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) in nauwe samenwerking met de provincie Fryslân, gemeente Ameland, gemeente Noardeast-Fryslân, het Wetterskip Fryslân en andere stakeholders, gewerkt aan het opstellen van de startbeslissing.

<sup>1</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 810

<sup>2</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 814

Deze brief gaat in op verschillende componenten van de verkenning waaronder de opgave, de oplossingsrichtingen, wisselwerking tussen de verkenning en concessie, financiën en risico's. Tot slot wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de Routekaart Bereikbaarheid voor de Wadden.

### *Opgave*

De Waddenzee is een dynamische omgeving, waarin het landschap steeds verandert door getij, stroming en wind. De (vaar)geulen verplaatsen zich op natuurlijke wijze. Door sterkte sedimentatie wordt het wad tussen Ameland en de Friese kust steeds hoger en de vaargeul ondieper. Om de vaargeul naar Ameland bevaarbaar te houden wordt deze dagelijks gebaggerd. Dit heeft weer impact op de natuur. De verwachting is dat het dichtslibben van de vaargeul ook in de toekomst doorgaat en dat het dagelijks baggeren op termijn niet langer houdbaar is. Dit heeft impact op de bereikbaarheid en daarmee de leefbaarheid op het eiland. Naast aandacht voor de verschillende componenten van het mobiliteitssysteem zal er binnen de verkenning ook aandacht zijn voor de natuur(waarden), de natuurlijke dynamiek en kernwaarden van de Waddenzee.

### *Bouwstenen voor oplossingsrichtingen*

In de startbeslissing is opgenomen dat de twee hoofdoplossingsrichtingen uit VBA 2030 en hun bouwstenen als basis dienen voor de verkenning t.w.:

- 1) Optimalisatie van de bestaande situatie te Holwert
- 2) Verplaatsing van de veerdam van Holwert naar Ferwert

Binnen deze MIRT-verkenning wordt met een brede blik naar de opgave en oplossingsrichtingen gekeken. Naast de bereikbaarheidseffecten en ecologische effecten zullen ook de effecten op veiligheid, economie, leefbaarheid, gezondheid, financiën, (technische en juridische) maakbaarheid en leefomgeving worden onderzocht. Hiermee krijgen we alle relevante beslisinformatie op tafel om afgewogen tot een voorkeursalternatief te komen. Informatie, analyse en inzichten uit VBA 2030 worden zoveel als mogelijk benut binnen de MIRT verkenning.

### *Onafhankelijke commissie van deskundigen*

Er zal een onafhankelijke commissie van deskundigen ingesteld worden door het Ministerie van IenW. De leden van de commissie zullen aangesteld worden door de Minister van IenW. De commissie zal het ministerie adviseren over de problematiek van de vaargeul en (bouwstenen voor de) oplossingsrichtingen. Het advies vanuit de commissie zal betrokken worden bij de besluitvorming over het vervolg.

### *Wisselwerking en samenhang tussen de MIRT verkenning en de nieuwe concessies Waddenveren na 2029*

Met de brief van december 2023 is de Kamer geïnformeerd over de wisselwerking en samenhang tussen de MIRT verkenning en de voorbereidingen voor de nieuwe concessies na 2029<sup>3</sup>. Op 8 oktober 2024 heeft IenW de Nota van Uitgangspunten voor de nieuwe concessie aangeboden aan de Kamer<sup>4</sup>. In de Nota van Uitgangspunten staat opgeschreven over welke onderwerpen afspraken worden gemaakt in de concessies en over welke onderwerpen niet. Ook wordt er alvast globaal aangegeven hoe

<sup>3</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 814

<sup>4</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 830

deze afspraken eruit gaan zien. De concrete afspraken worden in een latere fase vastgelegd in het Programma van Eisen.

De inzet vanuit het Ministerie van IenW is om waar mogelijk binnen de nieuwe concessies flexibiliteit in te bouwen, zodat partijen die zich inschrijven in hun plannen rekening kunnen houden met de mogelijke uitkomsten van de verkenning. Daarbij zullen geïnteresseerde partijen met regelmaat geïnformeerd worden over de (tussentijdse) uitkomsten, rapportages en inzichten vanuit de verkenning. Zo krijgen deze partijen de ruimte en mogelijkheid om te anticiperen en deze informatie te betrekken in hun plannen.

#### *Procedure*

De startbeslissing gaat uit van een Projectbesluit onder de Omgevingswet met een plan m.e.r. De Nederlandse Staat is eigenaar van de vaargeul alsook van de veerdam te Holwert en gedeeltelijk van de veerdam Nes. Vanwege dit nationaal belang stelt de Minister van IenW het projectbesluit vast. Het Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) is bevoegd gezag voor de Omgevingswet (voorheen de Wet Natuurbescherming).

#### *Kennisgeving voornemen en participatie*

Het streven is om de kennisgeving voornemen en participatie uiterlijk Q1 2025 te publiceren. Basis voor de kennisgevingparticipatie vormt het participatieplan. Hieraan wordt momenteel nog gewerkt. Het uitgangspunt voor het participatieplan is om burgers, ondernemers, maatschappelijke organisaties en kennisinstituten een centrale rol te geven in de verkenning. Er zal duidelijk gecommuniceerd worden over de verwachtingen van de participatie en wat er met de bijdragen wordt gedaan. De denkkraft van de bewoners en ondernemers van Ameland zal nadrukkelijk worden benut om de alternatieven en bouwstenen te verrijken.

#### *Financiën*

In de Rijksbegroting 2024 is er een risicoreservering (artikel 11.04 Generieke investeringsruimte) van € 250 miljoen (incl. btw) op het Mobiliteitsfonds getroffen voor de start van de MIRT-verkenning. Het Ministerie van IenW heeft besloten om deze volledige risicoreservering nu aan te wenden om de Startbeslissing te nemen. De reservering wordt bij Voorjaarsnota 2025 overgeboekt naar artikel 11.01 Verkenningen. Het bedrag is gebaseerd op het schetsontwerp en economische analyse uit het VBA 2030. Ook de mogelijke aanpassing van toeleidende infrastructuur en mogelijk noodzakelijke compenserende maatregelen voor de natuur maken hier onderdeel van uit. Het budget is voor de uitvoering van het gehele project en betreft (studie)kosten voor de MIRT verkenning en daaropvolgende MIRT fasen. Bij het nemen van een voorkeursbesluit aan het eind van de verkenning zal het taakstellend budget definitief worden vastgesteld.

De verkenning dient om nut en noodzaak nader te onderbouwen en om een voorkeursalternatief vast te stellen. Het uitgangspunt is dat de oplossing **sober, doelmatig en toekomstbestendig** is. Als blijkt dat het beschikbare budget onvoldoende is om alle bedachte maatregelen te financieren en andere partijen geen ruimte hebben om extra budget beschikbaar te stellen dan zullen scherpe keuzes noodzakelijk zijn. Om deze keuzes later te kunnen maken, worden tijdens de verkenning versoberingsopties uitgewerkt om binnen het budget te blijven. Indien dit zich voordoet dan treden Rijk en regio hierover met elkaar in overleg.

### *Huidige Planning*

Met de publicatie van de kennisgeving voornemen en participatie wordt de projectprocedure voor de verkenning formeel gestart. Het streven is om deze uiterlijk Q1 2025 te publiceren. Er wordt naar gestreefd om het zogenaamde zeef 1 moment van de verkenning rond Q4 2025 af te ronden en rond Q4 2026 de voorkeursbeslissing te kunnen vaststellen.

### *Risico's*

Een reëel afbreukrisico dat binnen de verkenning onderzocht zal worden is de vergunbaarheid van de verschillende oplossingsrichtingen op natuur. Dit is risicovol en complex gezien de naar verwachting significante negatieve ecologische effecten op het Natura 2000 gebied Waddenzee. Uit de verkenning moet blijken dat er géén reële alternatieven zijn die geen of minder aantasting van de natuurwaarden veroorzaken én waarmee de projectdoelstelling kan worden gehaald en dat er tijdig voldoende compenserende maatregelen getroffen (gerealiseerd) kunnen worden.

### *Voortgang Routekaart Bereikbaarheid Waddeneilanden*

In het bestuurlijk overleg Wadden van 2 oktober 2024 is het plan van aanpak<sup>5</sup> Routekaart Bereikbaarheid vastgesteld. Hierin staat waar Rijk en regio concreet aan werken de komende tijd. Zoals bijvoorbeeld optimalisaties in de mobiliteitsketen en logistieke keten naar de Waddeneilanden en het verduurzamen van de Waddenveren. De Routekaart is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Waddengebied. In het Uitvoeringsprogramma zijn de vier belangrijkste transities in het Waddengebied benoemd. Het Ministerie van IenW is trekker van de transitie die gaat over een goede en toekomstbestendige bereikbaarheid.

### *Tot slot*

De Startbeslissing markeert een belangrijke mijlpaal. Hiermee blijven we op koers om te werken aan een duurzame en betrouwbare verbinding die de bereikbaarheid en daarmee ook de leefbaarheid en vitaliteit van Ameland ook in de toekomst garandeert. Het ministerie zet graag de goede samenwerking met de regio de komende jaren voort. Zowel voor de bereikbaarheid van Ameland, als van de andere Waddeneilanden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Madlener

---

<sup>5</sup> Zie Plan van aanpak: [https://www.waddenzee.nl/publish/pages/17153/06a\\_bereikbaarheid\\_plan\\_van\\_aanpak\\_routekaart.pdf](https://www.waddenzee.nl/publish/pages/17153/06a_bereikbaarheid_plan_van_aanpak_routekaart.pdf)