

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2022/217042

**Uw kenmerk**

2022Z16801

Datum 4 oktober 2022  
Betreft Beantwoording Kamervragen bereikbaarheid Ameland op  
het spel: boot vaak te laat

Geachte voorzitter,

Op 13 september jl. ontvingen wij vragen van de leden Minhas en Bevers (beiden VVD) over het bericht '*Bereikbaarheid Ameland op het spel: boot te vaak te laat*' (met kenmerk 2022Z16801). Hierbij ontvangt u de beantwoording van deze vragen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

**2022Z16801**

(ingezonden 13 september 2022)

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**

IE NW/BSK-2022/217042

Vragen van de leden Minhas en Bevers (beiden VVD) aan de Staatssecretaris en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het bericht «Bereikbaarheid Ameland op het spel: boot te vaak te laat»<sup>1</sup>.

Vraag 1.

Bent u bekend met het bericht 'Bereikbaarheid Ameland op het spel: boot te vaak te laat'<sup>1</sup>?

Antwoord 1.

Ja, wij zijn bekend met het bericht 'Bereikbaarheid Ameland op het spel: boot te vaak te laat', waarmee bedoeld wordt op het bericht 'Burgemeester Leo Pieter Stoel van Ameland houdt zijn hart vast voor het naderende stormseizoen: "Veerboot is te vaak te laat"' in de Leeuwarder Courant van 9 september jl.

Vraag 2.

Klopt het dat de veerboot naar Ameland te vaak te laat aankomt en de betrouwbaarheid van het dienstrooster hiermee op de lange én korte termijn op het spel staat? Zo ja, kunt u aangeven hoe vaak er sprake is geweest van een vertraagde dienstregeling in de afgelopen zeven maanden na de stormen van januari en februari?

Antwoord 2.

Het klopt dat de veerboot naar Ameland vaker vertraging heeft dan de veerboten naar de andere Friese Waddeneilanden en dat dit een negatieve impact heeft op de betrouwbaarheid van de dienstregeling. In het tweede kwartaal van 2022<sup>2</sup> vertrok de veerboot bij 40 procent van de afvaarten meer dan 10 minuten te laat.

Vraag 3.

Heeft u de exacte oorzaak in beeld voor de vertraagde dienstregeling van de veerdienst naar Ameland en in hoeverre speelt de diepte van de vaargeul en het type zand uit deze geul hier een rol in?

Antwoord 3.

In 2019 zijn de vertragingen op Ameland onderzocht door het onafhankelijke onderzoeksbureau Lievense<sup>3</sup>. Dit bureau concludeerde dat vertragingen ontstonden door een combinatie van factoren. Als meest voorkomende vertragingfactoren werden genoemd: vervolgvtraging, staat van de vaargeul, laden en lossen en de waterstand. Wat betreft de vertragingen in het tweede kwartaal 2022 heeft Rederij Wagenborg Passagiersdiensten (hierna: WPD) ons gemeld dat het merendeel van de vertraagde afvaarten te wijten was aan het dichtslibben van de vaargeul.

Vraag 4.

In hoeverre beseffen alle betrokken partijen dat inwoners en bezoekers van Ameland volledig afhankelijk zijn van deze veerdienst voor hun bereikbaarheid en verbinding met het vaste land en hoe uit zich dit?

<sup>1</sup> Leeuwarder Courant, 9 september 2022: Burgemeester Leo Pieter Stoel van Ameland houdt zijn hart vast voor het naderende stormseizoen: 'Veerboot is te vaak te laat'.

<sup>2</sup> Week 14 t/m 26 2022.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29684-210.

Antwoord 4.

Alle betrokken partijen zijn zich terdege bewust van de afhankelijkheid van bewoners en bezoekers van Ameland van de veerverbinding.

De bereikbaarheid van de Waddeneilanden en havens is vastgelegd in de Agenda voor het Waddengebied 2050<sup>4</sup>. Het hoofddoel van de vervoerconcessie Waddenveren Oost, die is verleend aan WPD, is het personenvervoer tussen het vasteland en de Waddeneilanden in stand te houden op een zodanige wijze dat deze verbindingen voor het publiek en de eilandbevolking toereikend zijn.

In het Nationaal Waterprogramma zijn de afmetingen van de geulen opgenomen. Rijkswaterstaat garandeert als vaarwegbeheerder de bereikbaarheid van het eiland. Die opdracht wordt in afstemming met regionale partners uitgewerkt in onderhoudsmaatregelen voor veerhavens en vaargeulen.

Om de bereikbaarheid ook voor de langere termijn te kunnen garanderen voert Rijkswaterstaat in onze opdracht het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030 uit. Het onderzoek is een vervolg op de Lange termijn Oplossingsrichtingen Bereikbaarheid Ameland na 2030 (LTOA). De LTOA is in januari 2020 door de minister aan de Tweede Kamer aangeboden<sup>5</sup>. Het doel van het Vervolgonderzoek is een betrouwbare en duurzame verbinding naar Ameland voor de periode na 2030. Rijkswaterstaat werkt in het onderzoek samen met de gemeente Ameland, gemeente Noardeast-Fryslân, provincie Fryslân en Wetterskip Fryslân. Ook worden belangenorganisaties, experts en inwoners bij het Vervolgonderzoek betrokken, bijvoorbeeld via deelname aan adviesgroepen en informatiebijeenkomsten.

Vraag 5.

Heeft u in beeld wat de gevolgen zijn van de vertraagde dienstregeling van de veerdienst voor de bereikbaarheid van Ameland, haar inwoners, haar bezoekers en het naderende stormseizoen?

Antwoord 5.

Ons ministerie is de afgelopen jaren nauw betrokken geweest bij het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek. Daardoor hebben wij een goed beeld kunnen ontwikkelen van de gevolgen van de vertragingen. Diverse onderzoeken (zoals de rapporten uit het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030<sup>6</sup> en het rapport Lievense<sup>Error! Bookmark not defined.</sup>) en participatiegesprekken met burgers, toeristen, ondernemers en bestuurders hebben dat beeld verder aangescherpt. De veerboot naar Ameland heeft vaker vertraging dan de veerboten naar de andere Friese Waddeneilanden, met mogelijk negatieve gevolgen voor de reizigers.

Vraag 6.

Kunt u toelichten wanneer Rijkswaterstaat en de baggeraars op de hoogte waren van de problemen rondom het dienstrooster van de veerdienst en waarom er tot op heden geen orde op zaken is gesteld voor het beter bevaarbaar maken van de vaargeul?

Antwoord 6.

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 29684-210.

<sup>5</sup> Kamerstuk 23645-711.

<sup>6</sup> Vervolgonderzoek bereikbaarheid Ameland 2030: Bereikbaarheidsonderzoek : eindversie - Rijkswaterstaat Rapportendatabank (overheid.nl).

Het Waddengebied is een dynamisch natuurgebied dat continu aan natuurlijke veranderingen onderhevig is en daarmee onderhoud behoeft. In februari 2020 waren er drie opeenvolgende stormen die leidden tot een kleinere diepte van de vaargeulen. Na deze stormen is direct begonnen met het weer bevaarbaar maken van de vaargeul. Bij het eerste gedeelte van het traject vanaf veerdam Holwerd bleek ongeveer 100.000 m<sup>3</sup> zand de vaargeul ingestroomd. Dit zand bleek moeilijker te verwerken en is - anders dan slib - minder goed doorvaarbaar. Ook blijkt de aanzanding vanaf de platen naar de lager gelegen vaargeul sinds de stormen structureel hoger. Door extra inzet was eind maart het midden van de vaargeul weer op diepte, alleen niet overal op de volle breedte. Met name bij lage waterstanden zoals springtij gecombineerd met oostenwind konden daardoor de veerboten elkaar niet overal passeren. Vanaf medio mei voldoet de vaargeul, op het eerste deel bij de veerdam Holwerd na, weer aan de eisen. Ondanks de inzet van extra materieel (sleephopperzuigers, kraanschepen en ploegboot) blijft het lastig om daar de hogere aanzanding vóór te blijven.

**Vraag 7.**

In hoeverre zou een aanpassing van de dienstregeling – het plannen van afvaarten om de 75 minuten in plaats van om de 60 minuten – kunnen bijdragen aan de oplossing van dit probleem en wat is de haalbaarheid van deze aanpassing?

**Antwoord 7.**

Het plannen van de afvaarten om de 75 minuten zou waarschijnlijk leiden tot minder vertraagde afvaarten, omdat een vertraagde aankomst dan minder doorwerkt op de punctualiteit van de volgende afvaart. Er kleven echter ook nadelen aan een dergelijke dienstregeling, bleek tijdens het Open Plan Proces vaarverbinding Ameland-Holwerd<sup>7</sup>, namelijk onder andere een stijging van de exploitatielasten van de rederij. Wij beschouwen het ontwerp van de dienstregeling primair als een taak van de huidige concessiehouder. Deze handhaaft in haar vervoerplan 2023 de uursdienstregeling.

**Vraag 8.**

Kunt u aangeven waarom de gesprekken tussen Rijkswaterstaat en de provincie, het waterschap en de gemeenten Ameland en Noardeast-Fryslân pas 2030 in het vizier hebben voor het realiseren van een structurele oplossing van dit probleem? Hoe verhoudt zich dit tot de huidige concessie voor de Waddenveerdiensten die tot 2029 loopt?

**Antwoord 8.**

Het onderzoek richt zich op de periode na 2030 omdat in 2029 de concessie voor zowel de oostelijke Waddenveren (Ameland en Schiermonnikoog) als de westelijke Waddenveren (Terschelling en Vlieland) afloopt. Het jaar 2030 vormt daarmee een logisch moment voor het realiseren van een lange termijn oplossing. Gezien de breedte van de alternatieven is een zorgvuldige afweging van belang. Daarnaast kost het realiseren van de oplossing tijd. In de periode totdat een lange termijn oplossing is gerealiseerd, draagt Rijkswaterstaat zorg voor de instandhouding van de verbinding naar Ameland.

**Vraag 9.**

---

<sup>7</sup> Kamerstuk 31409-130

Kunt u toelichten waarom de uitkomst van het vervolgonderzoek van Rijkswaterstaat nog geen voorkeursalternatief zal bevatten en waarom het besluit over een definitieve oplossing van dit probleem pas in 2023 zal worden genomen?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**  
**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2022/217042

Antwoord 9.

In het Vervolgonderzoek bereikbaarheid Ameland 2030 worden de twee meest kansrijke oplossingen uit de LTOA verder onderzocht en uitgewerkt, namelijk:

- Het optimaliseren van de bestaande verbinding of;
- Het verplaatsen van de vertreklocatie en/of de aankomstlocatie (van Holwerd naar Ferwert / van Nes naar de Ballumerbocht of naar Hollum).

Het streven is, conform de oorspronkelijke planning<sup>8</sup> het onderzoek in 2023 af te ronden. Op basis van de informatie uit het onderzoek neemt de minister een besluit over een eventueel vervolg. Pas als er voldoende informatie is en de gewenste oplossing helder is, zal er afhankelijk van de gewenste oplossing een procedure gestart worden, gericht op realisatie.

Vraag 10.

Welke kansen ziet u om het beslissingsproces naar een definitieve oplossing te versnellen, aangezien er volgend jaar al grote investeringen moeten worden opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)?

Antwoord 10.

Voor het starten van een verkenning binnen het MIRT is het noodzakelijk dat de volledige financiering beschikbaar is voor het realiseren van de meest voor de hand liggende oplossing. Dit wordt meegenomen in het besluit over een vervolg. Met de uitkomsten van het Vervolgonderzoek is het mogelijk een eventuele MIRT-verkenning versneld uit te voeren.

Vraag 11.

Hoe gaat u voorkomen dat de huidige vervoerder en de potentiële nieuwe vervoerder in de problemen komen, aangezien er na 2023 al bepaalde investeringen niet meer mogen worden gedaan in de concessie voor de Waddengeveerdiensten tot 2029?

Antwoord 11.

Er is goed overleg tussen Rijkswaterstaat, WPD en ons ministerie over investeringsbeslissingen voor schepen die nog onder de huidige concessie ingezet worden. Volgens de concessievoorwaarden dient de huidige vervoerder de voorgenomen aanschaf van een schip uiterlijk vijf jaren voor het aflopen van de concessie bij de concessieverlener te melden. Dit is dus tot april 2024.

Vraag 12.

Welk effect heeft het ontstaan van natuurlijke geulen op de bestaande vaarroutes in het Waddengebied en hoeveel natuurlijke geulen doen zich momenteel aan als alternatieve vaarroutes?

Antwoord 12.

Het beleid is om de veerbootroutes zo goed mogelijk te laten aansluiten op de natuurlijke ontwikkeling van de geulen van de Waddenzee en daarmee zo min mogelijk baggerwerk te hoeven plegen. De geulen en zandplaten veranderen

---

<sup>8</sup> Kamerstuk 35570-45.

continu van ligging. Sommige geulen verzanden langzaam, nieuwe geulen ontstaan. Als de vaargeulen verzanden wordt baggerwerk uitgevoerd. Als zich een nieuwe natuurlijke geul ontwikkelt die zonder of met minder baggerwerk in stand gehouden kan worden, dan wordt de vaarroute naar die nieuwe geul verlegd, mits ook passend binnen de daar voorkomende natuurwaarden. Dat kan dus betekenen dat de veerboot soms een andere route moet nemen en dat de reis iets korter of langer gaat duren. Een voorbeeld van een natuurlijke vaargeul bevindt zich ten westen van de huidige vaargeul Holwerd - Ameland. Om deze geul te kunnen gebruiken als veilige vaarweg, moet de geul op de juiste onderhouds diepte en breedte worden gebracht. Deze geul sluit beter aan op de natuurlijke morfologische ontwikkelingen in de Waddenzee. De verwachting is dat, door mee te bewegen met het systeem en deze geul te gebruiken als vaarweg, er minder baggerwerkzaamheden nodig zijn. De beweging van de geulen wordt voortdurend gemonitord en er zijn momenteel twee tot drie gebieden waar potentieel nieuwe geulen aan het ontstaan zijn. Naar verwachting is dat echter niet op korte termijn.

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**  
**Ons kenmerk**  
IENW/BSK-2022/217042

Vraag 13.

Heeft u in beeld hoeveel vaarroutes in het Waddengebied momenteel te maken hebben met dichtslibbende vaargeulen of hiertoe risico lopen? Hoe gaat u voorkomen dat er meer vaargeulen in het Waddengebied dichtslibben en zo meer veerdiensten onder druk komen te staan?

Antwoord 13.

Ja, dit is in beeld. Rijkswaterstaat doet veel metingen en laat onderzoek doen naar de ontwikkeling van de Waddenzee. Bijna alle vaarroutes hebben te maken met dichtslibbende of verzandende vaargeulen. In de meeste gevallen gaat het echter niet om gehele vaargeulen, maar om een aantal locaties in de routes. Om de eilanden en havens bereikbaar te houden, houdt Rijkswaterstaat de geulen met baggerwerk op diepte zoals vastgelegd in het Nationaal Waterprogramma. Rijkswaterstaat kan niet echter voorkomen dat vaargeulen dichtslibben.