

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK2016/133209

Uw kenmerk
2016Z12402

Datum 30 juni 2016
Betreft Beantwoording vragen van de leden De Boer, Aukje de Vries en Visser (allen VVD) over de uitgave van Dagblad van het Noorden 2016

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de schriftelijke vragen van de leden De Boer, Aukje de Vries en Visser (allen VVD) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de uitgave van Dagblad van het Noorden 2016 (ingezonden 8 juni 2016).

Vraag 1
Bent u bekend met het artikel 'Nekslag dreigt voor Lauwersoog'?

Antwoord 1
Ja, het artikel is mij bekend.

Vraag 2
Klopt het dat door natuurlijk verloop van water en zand in het Westgat, zijnde de vaargeul in de buitendelta van Lauwersoog, de doorvaarbaarheid van de Noordzee naar de haven Lauwersoog in gevaar dreigt te komen? Zo ja, wanneer dreigt dit te gaan gebeuren? Zo nee, waar kunnen de schepen dan langs varen van de Noordzee naar Lauwersoog?

Antwoord 2
Het is mij bekend dat het Westgat op dit moment te maken heeft met een beperkte doorvaarbaarheid.
De vaargeul Westgat is onderdeel van de buitendelta van het Friesche Zeegat. Een kenmerk van dit gebied is dat het sterk onderhevig is aan veranderingen door golf- en getijdewerking. Het laatste jaar is er sprake van een stabilisatie van de diepte, het wordt niet verwacht dat de toestand verder verslechtert en de haven ontoegankelijk wordt. Wel is het zo dat dieper stekende schepen rekening moeten houden met het getij. Dergelijke situaties zijn overigens in het verleden ook al een aantal keer opgetreden. Uit morfologische studies blijkt dat op termijn van nature weer een diepere geul zal ontstaan in de buitendelta.
Wanneer dit zal gebeuren en met welke dimensie en oriëntatie valt niet te voorspellen.

Vraag 3

Hoeveel wordt er op dit moment gebaggerd op de betreffende vaarroute?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Antwoord 3

Het beleid rond de Waddenzee is dat er niet wordt gebaggerd in de buitendelta's (waarvan ook het Westgat deel uitmaakt) tussen de eilanden. De dynamische omstandigheden maken het moeilijk (en kostbaar) om een betrouwbare geul, volgens vaste maatvoering, te garanderen. Voor de vaarweg Lauwersoog – Noordzee geldt een streefdiepte van NAP -5 meter. Deze geul heeft, met uitzondering van de drempel in het Westgat, ruim voldoende diepte. Er hoeft daarom niet te worden gebaggerd. Bij één storm kan al aanzienlijke verzanding optreden. Morfologisch onderzoek van RWS wijst uit dat een tot -6 meter gebaggerde geul binnen een jaar weer volledig verzand kan zijn.

Ons kenmerk
IENM/BSK2016/133209

Vraag 4

Hoeveel schepen zijn er vanwege de slechte doorvaarbaarheid al uitgeweken naar andere havens? Klopt het dat de haven alleen bij hoog water goed bereikbaar is voor de grotere schepen? Wat zijn de dieptes bij hoog en bij laag water?

Antwoord 4

Mij is niet bekend hoeveel schepen zijn uitgeweken naar andere havens. In uw vraag legt u een directe relatie tussen het uitwijken naar andere havens en de slechte doorvaarbaarheid. Ik vraag mij af of er zo'n directe relatie bestaat. In de MKBA wordt namelijk vermeld dat de afzet- en omzetsdaling van de haven van Lauwersoog niet in zijn totaliteit zijn toe te schrijven aan de drempelvorming in het Westgat. Binnen de visserij zijn er tal van factoren van invloed op de winstgevendheid. Bereikbaarheid van de haven is hier één van. De haven is nog steeds bereikbaar, maar de grotere schepen zullen soms inderdaad moeten wachten tot hoogwater. De diepte in het Westgat is op dit moment circa 4,7m onder NAP, dat is 30 cm ondieper dan de gewenste streefdiepte van 5 meter. Volgens berekeningen van RWS is er hierdoor sprake van een verminderde bereikbaarheid van de haven van 10-15%. Een ander aspect is de huidige ligging en oriëntatie van de natuurlijke geul richting het noorden. Bij harde wind uit noordelijke richtingen kunnen hierdoor grondzeeën ontstaan. De verwachting is dat een 30 cm diepere geul daar weinig verandering in brengt.

Vraag 5

Deelt u de mening dat het onwenselijk is dat de haven van Lauwersoog onbereikbaar wordt voor vissersschepen en andere vaartuigen, waaronder die van de pleziervaart, en dat het een strop zou betekenen voor deze regio als de haven onbereikbaar wordt vanaf de Noordzee, met alle gevolgen van dien? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ik deel uw mening niet dat de haven van Lauwersoog onbereikbaar wordt voor vissersschepen en ander vaartuigen. Alleen voor de grotere schepen is de haven van Lauwersoog niet op elk moment van de dag bereikbaar. Zie ook mijn antwoord bij vraag 1.

Vraag 6

Bent u bereid om op korte termijn met de regio tot een oplossing te komen om de bereikbaarheid van de haven van Lauwersoog zodanig te verbeteren dat dit niet koste gaat van de economische positie van de haven, bijvoorbeeld door een eenmalige verdieping van het Westgat? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid hierin bij te dragen en te kijken of er sprake is van terugverdieneffecten? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe schat u het kostenplaatje en de terugverdieneffecten in? Bent u eventueel bereid te kijken naar andere oplossingen?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK2016/133209

Antwoord 6

Rijkswaterstaat heeft uitgebreide studies en modelberekeningen laten uitvoeren naar baggeren van het Westgat. Hieruit blijkt dat voor het op diepte brengen van de geul ca 250.000 m³ moet worden gebaggerd. Of het rendabel is hangt af van de levensduur van deze ingreep. Volgens de studies is de kans groot dat de gebaggerde geul na circa een jaar weer volledig verzandt. Bij storm kan dit al binnen enkele dagen zijn (de morfologie van dit gebied wordt sterk bepaald door golven en dus stormcondities). Dit betekent niet alleen een financieel risico, ook de geuldimensies kunnen bij een eenmalige ingreep niet worden gegarandeerd. De kosten zijn circa 1.75 miljoen euro. De in de MKBA berekende baten bedragen 380.000 euro per jaar. Dit houdt in dat een gebaggerde geul 4 jaar stand zou moeten houden om de investering rendabel te maken.

Op basis van wat ik nu tot mijn beschikking heb, schat ik in dat bij reële verwerking van de beheer en onderhoudskosten de investering niet effectief kan worden terugverdiend op basis van de huidige inzichten.

Vraag 7

Deelt u de mening dat er sprake is van een urgente situatie en bent u bereid op korte termijn actie te ondernemen in overleg en samenwerking met de regio, de haven en de betrokken stakeholders?

Antwoord 7

Ik deel uw mening niet dat hier sprake is van een urgente situatie welke noopt tot actie op korte termijn. Uiteraard ben ik bereid met de regio in overleg te gaan om de problematiek nog eens te bespreken.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen