

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> 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
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
RWS-2020/38744

Uw kenmerk
2020Z13600

Datum 17 augustus 2020
Onderwerp Beantwoording Kamervragen van de leden Aukje de Vries, Remco Dijkstra en Ziengs (allen VVD) over 'Bocht in geul naar Ameland blijft om natuur'.

Geachte voorzitter,

Op 6 juli ontvingen mijn collega, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, en ik vragen van de leden Aukje de Vries, Remco Dijkstra en Ziengs (allen VVD) over het bericht 'Fargeul Amelân wurdt definityf net ferkoarte, Wagenborg net bliid' en het bericht 'Bocht in geul naar Ameland blijft om natuur' Hierbij ontvangt u de beantwoording van deze vragen.

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten 'Fargeul Amelân definityf net ferkoarte, Wagenborg net bliid' ¹ en 'Bocht in geul naar Ameland blijft om natuur' ²?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u nader en uitgebreid onderbouwen waarom de bochtafsnijding "Reegeul-Oost" niet door kan gaan, terwijl in antwoorden op eerdere vragen in juni 2019 nog werd aangegeven dat de bochtafsnijding eind 2020 gereed zou kunnen zijn, en idem voor eventuele alternatieven die zijn afgewogen? ³

Antwoord 2

Bij nader onderzoek, in het kader van de passende beoordeling op grond van de Wet natuurbescherming voor de Reegeul-Oost, is gebleken dat bij de aanleg en het onderhoud een groter oppervlak van het prioritaire habitatype 'permanent ondergelopen zandbanken' wordt verstoord, in vergelijking met de huidige Reegeul. Daardoor is er sprake van permanent kwaliteitsverlies van dit habitatype wat in strijd is met de instandhoudingdoelstelling van dit habitatype voor de Waddenzee. Dit betekent dat de realisatie van de bochtafsnijding Reegeul-Oost

¹ Omrop Fryslân, 4 juli 2020, 'Fargeul Amelân wurdt definityf net ferkoarte, Wagenborg net bliid'

² Friesch Dagblad, 5 juli 2020, Bocht in geul Ameland blijft om natuur

³ Antwoord op vragen van de leden Remco Dijkstra, Ziengs en Aukje de Vries over het bericht 'Nieuwe' geul klaar maar werkt nog niets', 3 juni 2020 (<https://www.tweedemonitor.nl/kamervraag/2019D20640>)

vanuit natuurwetgeving niet haalbaar is omdat de staat van instandhouding van dit habitatype in het geding komt en een vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming daarom niet kan worden afgegeven.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

U verwijst in uw vraag ook naar beantwoording van eerdere vragen (Kamerstuk 2891, 3 juni 2019). Daarin is gesteld dat bij het positief doorlopen van alle procedures voor het verwerven van de noodzakelijke vergunningen, de bochtafsnijding eind 2020 gereed zou kunnen zijn. Het natuuronderzoek heeft uitgewezen dat het verkrijgen van een vergunning niet haalbaar is. Dit heb ik in mijn brief over de voortgang van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) d.d. 19 juni 2020 (Kamerstuk 35300-A, nr. 95) aan uw Kamer gemeld.

Ons kenmerk
RWS-2020/38744

Vraag 3

Waarom was het wel mogelijk om de bochtafsnijding van de "Vloedgeul" te realiseren in de vaargeul naar Ameland, en die ook tot positieve effecten heeft geleid op de dienstregeling, maar de bochtafsnijding "Reegeul-Oost" niet? Wat is het verschil?

Antwoord 3

De bochtafsnijding Vloedgeul sluit aan bij een reeds ingezette natuurlijke loop van de geul. Bij de aanleg van de Vloedgeul was geen sprake van verslechtering van habitattypen of leefgebieden. Daarmee was realisatie van de Vloedgeul niet strijdig met de instandhoudingsdoelstelling van de Waddenzee. In het kader van de Wet natuurbescherming is dan ook een vergunning verkregen. Bij de aanleg van de Reegeul-Oost zou sprake zijn van verlies van het habitatype permanent ondergelopen zandbanken en daarmee wel van een verslechtering van habitattypen of leefgebieden.

Vraag 4

Welk overleg heeft er met rederij Wagenborg en de gemeente Ameland plaats gevonden over het niet doorgaan van de bochtafsnijding "Reegeul-Oost" en wat is daaruit gekomen?

Antwoord 4

Rederij Wagenborg, de gemeente Ameland en alle andere betrokken regionale partijen zijn regelmatig geïnformeerd over het onderzoek naar de bochtafsnijding Reegeul-Oost. Op 22 juni 2020 is aan alle betrokken partijen gemeld dat het verkrijgen van een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming niet mogelijk bleek en de realisatie van de bochtafsnijding Reegeul-Oost daardoor niet haalbaar is.

Vraag 5

Wat zijn de gevolgen voor de dienstregeling en vertragingen van het niet doorgaan van de bochtafsnijding "Reegeul-Oost"?

Antwoord 5

Door het niet doorgaan van de bochtafsnijding Reegeul-Oost kan de duur van de overtocht niet met de geschatte vier minuten worden verkort. De bochtafsnijding Reegeul-oost was een van de maatregelen uit het Open Plan Proces om de dienstregeling betrouwbaarder te maken. De andere maatregelen uit het Open

Plan Proces zijn wel gerealiseerd. De effecten van deze gerealiseerde maatregelen op de uitvoering van de dienstregeling worden gemonitord.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 6

Wat zijn de resultaten geweest van de andere maatregelen uit het Open Plan Proces om de dienstregeling betrouwbaarder te maken?

Ons kenmerk
RWS-2020/38744

Antwoord 6

Naar aanleiding van schriftelijke vragen die eerder dit jaar door uw Kamer zijn gesteld over de "Lange termijn oplossingsrichtingen bereikbaarheid Ameland na 2030" en "Onderzoek vertragingen veerdienst Holwerd-Ameland" heb ik u geïnformeerd op 25 maart 2020 over de aanpassing van het baggerregime, de knip in de dienstregeling, het optimaliseren van het laad- en losproces en de ingebruikname van een sneldienst (Kamerstuk 23 645, nr. 712).

Vraag 7

Welke maatregelen ziet u nu nog om de vertragingen bij de veerverbinding Holwerd-Ameland voor de korte termijn te verminderen en bent u ook bereid om te nemen?

Antwoord 7

De andere maatregelen uit het Open Plan Proces om de dienstregeling betrouwbaarder te maken zijn gerealiseerd. Het vaargeulonderhoud blijft mijn aandacht houden en daarom blijf ik ook de effecten van deze maatregelen op de uitvoering van de dienstregeling monitoren.

Vraag 8

Deelt u de mening dat er dan nu gekeken moet worden naar mogelijkheden voor andere maatregelen om vertragingen tegen te gaan? Zo nee, waarom niet? Welk overleg vindt hierover plaats met rederij Wagenborg, de gemeente Ameland en de provincie Fryslân?

Antwoord 8

Zoals ik heb vermeld in mijn brief van 14 januari 2020 over 'Lange termijn oplossingsrichtingen bereikbaarheid Ameland na 2030 en onderzoek vertragingen verbinding' (Kamerstuk 23 645, nr. 711) start ik dit najaar met het "Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030" waarin ik twee mogelijke langetermijnoplossingsrichtingen nader zal onderzoeken en uitwerken. Bij dit proces worden ook de provincie Fryslân, diverse gemeenten en rederij Wagenborg betrokken.

Vraag 9

Hoe moet het niet laten doorgaan van de bochtafsnijding gezien worden ten opzichte van de aangenomen motie van de leden Aukje de Vries en Jacobi, d.d. 7 april 2016 (Kamerstuk 29684, nr. 198) waarin uitgesproken wordt "ruimte te willen bieden in de Structuurvisie Waddenzee voor een aanpassing van de vaargeul en optimalisatie van het vaargeulonderhoud"?

Antwoord 9

De huidige Structuurvisie Waddenzee (2012) maakt het realiseren van een bochtafsnijding niet onmogelijk. Het uitgangspunt is dat de vaargeulen meebewegen met de natuurlijke dynamiek. Indien voor een verlegging van een vaargeul moet worden gebaggerd, is een vergunning nodig in het kader van de Wet natuurbescherming. Die vergunning kan voor het project Reegeul-Oost niet worden verkregen (zie antwoord 2). Met de afronding van de "Langetermijn Oplossingsrichtingen Bereikbaarheid Ameland na 2030" en het Open Plan Proces heb ik uitvoering gegeven aan de motie Aukje de Vries/Jacobi van 7 april 2016 (Kamerstuk 29684, nr. 128). Zie ook de eerdergenoemde MIRT-brief van 19 juni 2020.

Vraag 10

Hoe moet het niet laten doorgaan van de bochtafsnijding gezien worden ten opzichte van de aangenomen motie Aukje de Vries c.s., d.d. 11 december 2019 (Kamerstuk 29684, nr. 198) waarin "de regering wordt verzocht de bereikbaarheid van de Waddeneilanden en Waddenhavens in beleidsstukken aan te merken als van maatschappelijk en economisch belang"?

Antwoord 10

In mijn brief van 9 juli 2020 over de ontwerp-Agenda voor het Waddengebied 2050 (Kamerstuk 2020Z13757) heb ik aangegeven hoe ik invulling geef aan de genoemde motie. In de Agenda wordt onderkend dat bereikbaarheid van groot belang is voor de economie en de leefbaarheid. Verder wordt uitgelegd wat de uitgangspunten zijn voor de baggerinspanningen van het Rijk, en hoe we gezamenlijk toekomstige ontwikkelingen bestuderen en waar mogelijk kansen creëren voor innovatieve oplossingen. Dit neemt niet weg, dat voor ingrepen in een Natura 2000 gebied een vergunning op grond van de Wet Natuurbescherming is vereist. Aangezien in het kader daarvan is beoordeeld dat de bochtafsnijding permanent schadelijk is voor de natuur kan een dergelijke vergunning niet worden afgegeven.

Vraag 11

Waarom is er in het onderzoek alleen gekeken naar het natuuraspect en niet naar het maatschappelijk en economisch belang en de bereikbaarheid van Ameland?

Antwoord 11

Bij de keuze uit het Open Planproces om de bochtafsnijding Reegeul-Oost als mogelijke optie te onderzoeken, zijn de economische en maatschappelijke belangen meegewogen. Voor het realiseren van de Reegeul-Oost is echter ook een vergunning nodig in het kader van de Wet natuurbescherming. Daarom heeft dit onderzoek zich toegespitst op de natuureffecten.

Vraag 12

In hoeverre zijn ook de negatieve milieueffecten van de langere vaartijd, volgens Wagenborg zo'n 1.500 kilo CO2-uitstoot per dag, meegewogen?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 12

De afname van de CO2-uitstoot bij aanleg van de Reegeul-Oost ten opzichte van de huidige situatie is onderzocht. De afname van de uitstoot van CO2 is niet doorslaggevend voor het krijgen van een vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming. Het habitatverlies van de permanent ondergelopen zandbanken is de bepalende factor voor het verkrijgen van een vergunning.

Ons kenmerk
RWS-2020/38744

Vraag 13

Wat zijn de gevolgen van het huidige noodzakelijke baggerregime voor de vaargeul Ameland voor de natuur vergeleken met de bochtafsnijding "Reegeul-Oost"? In hoeverre zijn ook de milieu-effecten van het noodzakelijke baggerregime op dit moment meegewogen ten opzichte van een vaargeul met bochtafsnijding "Reegeul-Oost"?

Antwoord 13

Het baggeronderhoud van de Reegeul-Oost zou naar verwachting hoger zijn dan het baggeronderhoud in de huidige geul. De baggerwerkzaamheden voor de Reegeul-Oost zouden daarom leiden tot een toename van de negatieve effecten op de natuur en een stijging van het totale baggervolume.

Vraag 14

Naar welke mitigerende maatregelen voor de effecten van de bochtafsnijding is gekeken en waarom konden deze niet?

Antwoord 14

Er is gekeken naar aanpassingen van het ontwerp om het kwaliteitsverlies van het prioritaire habitatype 'permanent ondergelopen zandbanken' zo veel mogelijk te beperken. Hieruit bleek dat de alternatieve ontwerpen niet het gewenste resultaat opleverden. Zo voldeden de alternatieven niet aan de nautische eisen op het gebied van veiligheid en doorstroming en zou het habitatverlies te groot zijn.

Vraag 15

Klopt het dat bij natuurlijke verleggingen van de geul, waardoor de bocht kleiner wordt door de natuurlijke dynamiek, er eerst vergunningen nodig zijn om zo'n verkorte route te mogen bevaren? Waarom is dit? Kunt u toezeggen dat dit sneller en makkelijker kan, zonder lange procedures?

Antwoord 15

Nee, dit klopt niet. Voor het bevaren van een geul, hetzij natuurlijk gevormd, hetzij aangelegd, is geen vergunning nodig.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
RWS-2020/38744

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga