

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1939

Vragen van het lid **Van der Molen** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het schrappen van de pont Nieuwer Ter Aa over Amsterdam-Rijnkanaal* (ingezonden 4 februari 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 1 maart 2022).

#### Vraag 1

Hebt u kennisgenomen van het bericht «Boosheid om schrappen van de pont over Amsterdam-Rijnkanaal»?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Klopt het dat u binnenkort een besluit neemt over de toekomst van het fiets-voetveer over het Amsterdam-Rijnkanaal tussen Nieuwer Ter Aa en Breukelen?

#### Antwoord 2

Ja. Het voornemen komt voort uit de nautische onveiligheid van de veerpont, maar we zijn nog in overleg met de gemeente. Het betreft dus nog geen definitief besluit.

#### Vraag 3

Wordt in de besluitvorming meegewogen dat zowel het gemeentebestuur als de inwoners van Stichtse Vecht het niet eens zijn met het voornemen om de pont uit de vaart te nemen zolang er geen structurele alternatieve oeververbinding is?

#### Antwoord 3

Ja, in de belangenafweging wordt ook rekening gehouden met het belang van het gemeentebestuur en de inwoners van Stichtse Vecht. Hierover zijn en blijven we actief in gesprek met de gemeente. Uit een door RWS gevraagd

<sup>1</sup> VARNWS, Boosheid om schrappen van de pont Nieuwer Ter Aa over Amsterdam, 3 februari 2022, <https://www.varnws.nl/regio/stichtsevecht/nieuws/29045/boosheid-om-schrappen-van-de-pont-nieuwer-ter-aa-over-amsterdam>

SWECO-onderzoek blijkt overigens dat de bestaande alternatieve routes veilig zijn en slechts beperkte hinder opleveren. Daarmee is er een structureel en verkeersveilig alternatief beschikbaar. Wel zijn er nog aandachtspunten voor de sociale veiligheid (onvoldoende verlichting, weinig bebouwing). Ook hierover is Rijkswaterstaat in gesprek met de gemeente.

#### Vraag 4

Waarom heeft er geen participatietraject plaatsgevonden met de inwoners van Stichtse Vecht voordat Rijkswaterstaat Midden-Nederland u adviseerde de pont uit de vaart te nemen?

#### Antwoord 4

Participatie is onderdeel van de formele publiekrechtelijke besluitvorming. In die fase van de besluitvorming zijn we nog niet. Wel is Rijkswaterstaat al sinds september 2020 in gesprek met onder andere de gemeente Stichtse Vecht over de veiligheid van de veerverbinding om na te gaan hoe het wegvallen van het veer zo goed mogelijk kan worden opgevangen, alvorens het besluit formeel aan te kondigen.

#### Vraag 5

Waarom heeft er geen participatietraject plaatsgevonden met de inwoners van Stichtse Vecht bij het eerder genomen besluit van Rijkswaterstaat Midden-Nederland om toe te staan dat er groter en meer vrachtverkeer gebruik kan gaan maken van het Amsterdam-Rijnkanaal?

#### Antwoord 5

Dat heeft destijds via de reguliere procedure van inspraak plaatsgevonden. Bij de verbreding van het Lekkanaal en de aanleg van de derde kolk Prinses Beatrixsluis zijn alle wettelijk procedures gevolgd inclusief de mogelijkheid om in te spreken.

#### Vraag 6

Klopt het dat Rijkswaterstaat een budget van 50.000 euro heeft voor zowel participatie als veiligheidsmaatregelen op een eventuele (door de gemeente en inwoners ongewenste) omrijroute? Kunt u zich voorstellen dat de gemeente Stichtse Vecht en haar inwoners met een dergelijk budget zich absoluut niet serieus genomen voelen?

#### Antwoord 6

Een definitief besluit over de toekomst van de veerverbinding en de alternatieve fietsverbindingen is nog niet genomen. Eventuele benodigde middelen voor dit besluit maken onderdeel uit van de overwegingen.

#### Vraag 7

Wat is de betekenis van inwonersparticipatie als die plaatsvindt nadat u op voordracht van Rijkswaterstaat een besluit genomen hebt?

#### Antwoord 7

Zoals bij antwoord 2 aangegeven, betreft het een voornemen om de veerpont uit de vaart te nemen. Een definitief besluit is nog niet genomen. De te volgen en ook gangbare besluitvormingsprocedure bevat een bezwaar- en beroepsmogelijkheid voor belanghebbenden. De ingediende bezwaren worden betrokken bij de definitieve besluitvorming.

#### Vraag 8

Op basis waarvan kunt u besluiten dat de pont tussen Nieuwer Ter Aa en Breukelen uit de vaart moet worden genomen? Klopt het dat het Veiligheidsrapport (van MARIN) aangeeft dat er nog mitigerende maatregelen mogelijk zijn, wat inhoudt dat het hier niet gaat om een acuut probleem?

#### Antwoord 8

Rijkswaterstaat heeft als vaarwegbeheerder gevraagd aan MARIN om onderzoek te doen naar de nautische veiligheid van de veerpont. Het rapport van MARIN<sup>2</sup> (bijgevoegd) beschrijft de nautische risico's, namelijk:

Groot aanvaarrisico door steeds meer grote schepen op het Amsterdam-Rijnkanaal. In 2010 is het pontje bovendien al een keer aangevaren met een dodelijk slachtoffer als gevolg.

Deze grotere schepen veroorzaken daarnaast meer waterbeweging waardoor de veerpont dusdanig beweegt dat letsel kan ontstaan bij vallende passagiers tijdens de overtocht en bij het overstappen van de wal naar de veerpont (en v.v.).

Deze risico's nemen alleen maar toe vanwege de schaalvergroting in de binnenvaart en het feit dat er sinds februari 2020 grotere schepen door het Amsterdam-Rijnkanaal varen naar aanleiding van de opening van de 3<sup>e</sup> sluis kolk Prinses Beatrixsluizen.

Het MARIN-rapport noemt drie maatregelen die de veiligheid op korte termijn kunnen verbeteren, namelijk:

De zichtbaarheid van het waarschuwbord «Vrijvarende veerpont» verbeteren door deze aan beide zijden van de vaarweg te plaatsen en eventueel aanvullend een bord «Verboden hinderlijke waterbeweging te veroorzaken» te plaatsen;

Op drukke momenten met veel fietsverkeer met twee bemanningsleden varen waarbij de aandacht verdeeld kan worden tussen scheepvaartverkeer en passagiers;

De technische voorzieningen op de veerpont uitbreiden zodat er vanaf de veerpont meer zicht is op het overige scheepvaartverkeer.

Rijkswaterstaat heeft het waarschuwbord geplaatst. Ook heeft Rijkswaterstaat opdracht gegeven aan de exploitant om de bedoelde technische aanpassingen door te voeren. De mogelijkheden voor de voorgestelde dubbele bemensing worden momenteel bekeken.

MARIN geeft ook aan dat de in het rapport genoemde maatregelen geen blijvende oplossing bieden. Daarom beveelt MARIN ook aan om te overwegen het veer op termijn uit de vaart te nemen. Zoals eerder aangegeven is er nog geen definitief besluit over de toekomst van de veerverbinding genomen.

#### Vraag 9

Hoe beoordeelt u het standpunt van de gemeente Stichtse Vecht dat de pont moet blijven totdat er een structureel en veilig alternatief is?

#### Antwoord 9

Ik begrijp dat de gebruikers het vervelend vinden dat de omfietsroute 3,4 kilometer langer is. Een enkele reis duurt daarmee tussen de 6 en 10,5 minuten langer. Gezien het groeiende aanvaarrisico acht ik het handhaven van het veer echter te gevaarlijk.

Zoals aangegeven in antwoord 3 is er een structureel en verkeersveilig alternatief beschikbaar, maar zijn we wel in gesprek met de gemeente over de sociale veiligheid van de alternatieve fietsroute.

#### Vraag 10

Onderkent u dat aan de door Rijkswaterstaat voorgestelde omrijroute langs de westelijke oever van het kanaal grote bezwaren kleven? Klopt het dat die route twintig minuten omrijtijd oplevert voor onder andere scholieren in het primair en voortgezet onderwijs, thuiszorgmedewerkers, recreanten en inwoners die boodschappen moeten doen? Klopt het dat het budget niet toereikend is om de route veilig te maken met plaatsing van drie extra lantaarnpalen?

#### Antwoord 10

SWECO heeft in opdracht van Rijkswaterstaat onderzoek (2021) gedaan naar de bestaande alternatieve routes. Daaruit blijkt dat de fietsroutes verkeersveilig zijn, maar inderdaad langer zijn. De reisafstand tussen Nieuwer ter Aa en Breukelen Noord (waar een basis- en middelbare school liggen) is via de

---

<sup>2</sup> Quick scan nautische veiligheid pontverbinding Nieuwer ter Aa, 2021

Breukelerbrug 3,4 kilometer langer en duurt conform het SWECO rapport tussen de 6 en 10,5 minuten langer per enkele reis. Zoals aangegeven bij antwoord 9 is Rijkswaterstaat over de aandachtspunten bij de sociale veiligheid in gesprek met de gemeente. Ik zal dat punt ook meewegen bij de definitieve besluitvorming over de toekomst van de veerverbinding.

Vraag 11

Is er gesproken over een fietsbrug als alternatief en bent u bereid daar financieel aan bij te dragen?

Antwoord 11

De gemeente Stichtse Vecht en provincie Utrecht hebben deze wens kenbaar gemaakt. De betreffende fietsroute valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Het ligt daarmee in de rede dat het initiatief tot een eventuele fietsbrug ook door hen wordt genomen.

Vraag 12

Klopt het dat ook de provincie Utrecht zich achter het standpunt van de gemeente Stichtse Vecht en haar inwoners schaart dat een fietsbrug het enige juiste en veiligste alternatief is?

Antwoord 12

De provincie heeft laten weten de lijn van de gemeente te ondersteunen.

Vraag 13

Houdt u er rekening mee dat de pont, of als alternatief een fietsbrug, is opgenomen in het regionaal fietsroutenetwerk van de provincie Utrecht?

Antwoord 13

Ja, dat de veerpont en alternatieve routes deel uitmaken van het regionale fietsnetwerk, weeg ik mee in de definitieve besluitvorming.

Vraag 14

Bent u ervan op de hoogte dat er een convenant bestaat tussen Rijkswaterstaat en het waterschap dat er tussen Nieuwer Ter Aa en Breukelen altijd een vaste of varende oeververbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal moet blijven bestaan en dat Rijkswaterstaat het waterschap heeft verzocht om ontbinding van dat convenant?

Antwoord 14

De overeenkomst tussen Rijkswaterstaat en het waterschap bevat geen bepaling dat er tussen Nieuwer Ter Aa en Breukelen altijd een vaste of varende oeververbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal moet blijven bestaan. De overeenkomst stelt alleen dat passagiers gratis gebruik kunnen maken van de oeververbinding zolang die beschikbaar is. Rijkswaterstaat heeft inderdaad bij het waterschap aangegeven deze overeenkomst te gaan opzeggen.