Frisse blik op de bereikbaarheid van Ameland als MIRT-opgave
Resume van bijdrage op bijeenkomst d.d. 18 april 2024
Marijn Molema (directeur Kennisnetwerken Planbureau Fryslan, bijzonder hoogleraar Regionale Vitaliteit & Dynamiek Rijksuniversiteit Groningen)

Zo'n 150 jaar geleden nam een ondernemer het initiatief tot de aanleg van een dam tussen Ameland en de vaste wal. De buitendijkse kwelders bij Holwerd maakten deze plek geschikt als damhoofd. Het opgeworpen slib, bij elkaar gehouden met planken, bleek echter niet bestand tegen de stormen op de Waddenzee. De dam verdween al snel maar liet toch zijn sporen achter. Want in het korte tijdsbestek van zijn bestaan ging ook de postschuit afmeren bij het damhoofd te Holwerd. Het was de schipper van de postschuit die zich niets aantrok van de stormen op de Waddenzee. Ook na het verdwijnen van de dam bleef hij de provisorische aanlegplaats bij Holwerd gebruiken. Hij was het zo gewend, en met hem veel anderen die post verstuurden en/of verwachten. Als zij nu eens beseft hadden, dat we anderhalf eeuw later worstelen met de bereikbaarheid van Holwerd… Als zij nu eens hadden kunnen weten, dat de schepen steeds groter en de kwelders steeds hoger werden… Als dat zo was, dan hadden ze wellicht elders een pier opgeworpen. In plaats daarvan investeerden zij, en de generaties na hun, verder in Holwerd als vertrek- en aankomstpunt voor de verbinding met Ameland.

Het bovenstaande verhaal is een goed voorbeeld van 'padafhankelijkheid'; het fenomeen dat historische gebeurtenissen een structurerend effect hebben op de keuzes die later gemaakt worden. Het 'Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030' (en alles wat daaraan vooraf ging) laat zich lezen als een poging zich te bevrijden uit de beperkte speelruimte die we doorgaans overhouden, als we uitgaan van het bestaande. We gunnen onszelf dan geen ruimte om over alternatieve mogelijkheden na te denken, waarmee oude behoeften op een andere en nieuwe manier vervuld zouden kunnen worden. In het nadenken over alternatieven kunnen ook nieuwe wensen en behoeften een plek krijgen. De VBA is zo'n brede denkoefening en de resultaten tenderen naar een grote stap, en niet naar een relatief kleine aanpassing zoals dat al 150 jaar gaat. Een grotere ingreep is op een aantal vlakken logischer. Er is veel denkwerk verzet om, ook in overleg met inwoners en betrokkenen, deze logica expliciet te maken.

Vertegenwoordigers van de provincie Fryslan en de gemeente Ameland verzuchtten, tijdens de bijeenkomst op 18 april, dat er al tien jaar wordt gepraat. Lokaal en regionaal is er een begrijpelijke sfeer van ongeduld en een hang naar concrete actie. Niettemin moet er gekozen worden. De VBA leidt tot zes opties. Hoe kun je tegemoet komen aan de lokale/regionale behoefte, bij het gelijktijdig voortzetten van een zorgvuldig proces, dat zich niet laat beperken tot datgene wat we al kennen maar ruimte geeft aan het verkennen van nieuwe kansen en mogelijkheden?

Net als prof. dr. Erik Verhoef heb ik in mijn bijdrage het concept van de brede welvaart belicht. Dit concept is een hulpmiddel om de vaarverbinding niet louter als een

infrastructureel-technische opgave te bezien. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt al enkele jaren met dit concept. Het is ingezet bij complexe opgaven als de *Balanced Approach Schiphol*, de Rapid Transit busverbinding Breda-Utrecht en de Lelylijn. Mede op basis van de Brede Welvaartsmonitor van het CBS kunnen vier hoofdthema's geïdentificeerd worden: bereikbaarheid (1); veiligheid (2); gezondheid (3); en leefomgeving (4). Deze hoofdthema's kunnen m.b.v. meetbare indicatoren benaderd en in beeld gebracht worden. Op basis van zo'n informatiesysteem zouden de zes opties tegen elkaar afgewogen worden. Het helpt om het gesprek over voor- en nadelen met elkaar te voeren, en de uiteindelijke keuze te onderbouwen. Bij het Planbureau voor de Leefomgeving hebben ze daar een mooie slagzin voor bedacht: 'breed beschouwen, scherp kiezen'.

Een belangrijk aspect in het brede welvaartsdenken is de toekomstige dimensie. Het historische verhaal illustreert mooi, hoe we gewend zijn om het hedendaagse de maat van ons gedrag en onze keuzes te laten zijn. In de twintigste eeuw stond het hedendaagse in het teken van kwantitatieve groei (groei van bijvoorbeeld de bevolking, van onze mogelijkheden en materiële welvaart). In de 21ste eeuw zijn we ons bewust van de grenzen aan de groei: een mooi voorbeeld is dat de gemeente Ameland in de komende jaren wil streven naar 30 procent minder autoverkeer op het eiland. De mogelijkheden om dingen anders te doen, en daarmee de balans tussen kwantitatieve en kwalitatieve groei te zoeken, zijn volgens mij nog veel breder.

Zou het kunnen dat in alle opties dezelfde crux zit verstopt? De crux van auto's aan boord? De omvang van de baggerlast houdt rechtstreeks verband met de vraag, hoeveel auto's er aan boord kunnen. Gelijktijdig met het bouwen aan een informatiesysteem van brede welvaartsindicatoren, zou deze crux op een *prospectieve* wijze ter discussie gesteld kunnen worden. Een interactief scenarioproces ligt hier voor de hand. Scenario's helpen bij het gezamenlijk verkennen van de toekomst. Aansluitend bij de sfeer in de regio ('geen woorden maar daden') moet daarbij het auto-vraagstuk i.r.t. de toekomst van het toerisme centraal staan. Idealiter spreken de lokale betrokkenen zich uit over een voorkeursscenario dat richting geeft aan het beleid t.a.v. auto-overzettingen t/m 2050. Deze uitspraak kan dan helpen bij de scherpe keuze in het eindstadium van de MIRT-verkenning.

Tot slot: veel denkwerk is verzet, nu komt het keuzeproces in een nieuwe fase. Bij het scherp kiezen zijn Rijk en Regio van elkaar afhankelijk. Het ministerie, de provincie en de betrokken gemeente hebben hun belangen samen te brengen in een duidelijke keuze. Gewoontegetrouw staat Rijkwaterstaat voor de technische voorbereiding. Maar in het verkennen van de 'brede welvaart later' en de rol van het (auto)toerisme ligt naar mijn idee een organiserende rol weggelegd voor de provincie en de gemeenten.