

Bereikbaarheid van Ameland in balans met natuur

De bereikbaarheid van Ameland is essentieel voor bewoners, hulpdiensten, voor toerisme en leefbaarheid. Tegelijkertijd vindt deze bereikbaarheid plaats in en door het UNESCO Werelderfgoed Waddenzee: een kwetsbaar en dynamisch natuurgebied. Bereikbaarheid, ook op de lange termijn, staat voorop. Toekomstbestendige bereikbaarheid vraagt echter om anders naar vervoer te kijken en hierin echt duurzame keuzes te maken. Voor zowel natuur als de bewoners van Ameland.

Werken aan een ketenreis over het vaste land naar de veerhaven van Holwert, over de Waddenzee en over Ameland (en omgekeerd), en daarmee het verminderen van autovervoer over water:

- Versterkt de (toekomstige) duurzame eilandeconomie
- Vergroot de betrouwbaarheid van de bereikbaarheid
- Vermindert de baggeropgave aanzienlijk
- Sluit aan bij natuur-, klimaat- en mobiliteitsbeleid
- Is de enige route die ecologisch, economisch en juridisch houdbaar is.

Bereikbaarheid van Ameland vraagt om visie: meebewegen met de natuur, investeren in samenhang en kiezen voor een systeem dat de toekomst aankan.

Natuur op 1: bereikbaarheid als onderdeel van het systeem

De Waddenzee heeft een beperkte ecologische draagkracht, mede door de grootschalige afsluitingen en harde dijken. Structurele verdieping van vaargeulen, toenemend baggeren en zware scheepvaart zetten dit systeem verder onder druk. Het is onhoudbaar voor de natuur, qua kosten én de afhankelijkheid van baggeren garandeert ook geen structurele bereikbaarheid voor de bewoners. Een toekomstbestendige bereikbaarheid van Ameland kan daarom alleen bestaan wanneer het vervoerssysteem zich aanpast aan de natuur, en niet andersom.

Het uitgangspunt moet dus zijn: niet de natuur aanpassen aan de bereikbaarheid, maar de bereikbaarheid aanpassen aan de natuur.

Natuurherstelverordening: van vrijblijvende zorg naar harde randvoorwaarde

De Europese Natuurherstelverordening verplicht Nederland om natuurverslechtering te stoppen en actief herstel te realiseren. Voor de Waddenzee betekent dit dat bereikbaarheid:

- Geen structurele ecologische schade mag veroorzaken
- Aantoonbaar moet passen binnen hersteldoelen
- Juridisch houdbaar moet zijn op de lange termijn

Een systeem dat afhankelijk blijft van intensief baggeren en vaste diepe vaargeulen is daarmee niet toekomstbestendig.

Ketenreis centraal: minder auto's, slimmer vervoer

Een duurzame oplossing ligt in het werken aan een integrale ketenreis: van vasteland tot eiland en terug. Door zowel op het vasteland als op Ameland te investeren in beter openbaar vervoer, logistiek en mobiliteit, kunnen:

- Minder auto's over de Waddenzee worden vervoerd
- Personen- en goederenvervoer daadwerkelijk worden gescheiden

- Vrachtwervoer gebruik maken van getij-afhankelijk varen
- Lichtere, smallere schepen worden ingezet met minder diepgang en met minder ecologische impact

Dit vermindert druk op het wad, verlaagt de baggeropgave en maakt het vervoerssysteem robuuster en toekomstbestendig.

Beheer en budget: investeren in toekomst, niet in noodmaatregelen

Het huidige beheer en denken is sterk gericht op het in stand houden van vaargeulen, met hoge en oplopende kosten. Door te investeren in een ketenreis en aangepast vervoersconcept verschuift het beheer van symptoombestrijding naar duurzame systeemkeuzes.

Daarbij is voldoende en structureel budget nodig voor:

- Innovatie in duurzame schepen (o.a. ontworpen voor variërende waterdieptes)
- Goede OV- en logistieke voorzieningen op land en eiland (voldoende elektrisch vervoer)
- Monitoring, handhaving en adaptief beheer (niet alles vastleggen voor lange tijd)

Er wordt gekozen voor een kortere concessieduur van 7 jaar i.p.v. 15 jaar voor Waddenveren Oost. Dit is nu vooral technisch en beleidsmatig gemotiveerd, terwijl deze juist expliciet en principieel gekoppeld zou moeten worden aan de ecologische kwetsbaarheid van de oostelijke Waddenzee en de verplichtingen uit de Natuurherstelwet.

Verplaatsing van de pier is onverenigbaar met duurzaamheid en juridische haalbaarheid

Aanleg van een compleet nieuwe pier ten westen van Holwert, aansluitend aan een dieper deel van het Dantziggat leidt onvermijdelijk tot grote negatieve ecologische impact:

- Doorsnijding van de grootste aaneengesloten vastelandskwelder van West-Europa
- Juridisch onhaalbaar binnen het geldende natuur- en beschermingskader, mede vanwege de verplichting om vooraf aan de eventuele ingrepen het verlies aan N2000 habitat ruimschoots te compenseren in oppervlakte en kwaliteit. Dit is niet haalbaar.
- Morfologische onzekerheden: Als een goot deel van de huidige vaargeul niet meer gebruikt wordt als vaargeul zal er sprake zijn van morfologische veranderingen (stromingspatronen, sedimentatie en erosie). Dit kan leiden tot nieuwe ecologische en beheertechnische problemen elders in het systeem (o.a. Dantziggat).

Daarmee verplaatst een nieuwe westelijker gelegen piervariant de problemen, vergroot zij de ecologische risico's en staat zij haaks op een robuuste, duurzame langetermijnverbinding.

Harlingen, 5 februari 2026

- Waddenvereniging
- Vereniging Natuurmonumenten
- It Fryske Gea