

1. Inleiding

De Waddenzee is het **enige natuurlijke UNESCO Werelderfgoed** van Nederland en daarmee van **mondiaal belang**. Het gebied is uniek in zijn dynamiek, biodiversiteit en landschappelijke waarde. Tegelijkertijd is het ook kwetsbaar: onder druk van o.a. klimaatverandering, stikstof, toerisme én decennialang menselijk ingrijpen.

Voor de Waddenvereniging is het uitgangspunt helder: wij onderschrijven het belang van **betrouwbare en bereikbare Friese Waddeneilanden**. Een gezonde eilandeconomie vraagt om goede verbindingen, maar deze moeten altijd binnen de **ecologische grenzen van het Waddensysteem** blijven. Dat is geen beperking, maar een noodzakelijke randvoorwaarde voor duurzame ontwikkeling.

2. Belangrijkste punten van zorg

a. Ecologische waarde onvoldoende verankerd

Het huidige ontwerp-PvE erkent de uitzonderlijke status van de Waddenzee niet expliciet. Dit is een ernstige omissie. Het gebied is:

- **UNESCO Werelderfgoed** met internationale bescherming;
- **Natura 2000-gebied**, met wettelijke verplichtingen ten aanzien van soorten en habitats;
- Een **gevoelig ecosysteem** dat fysiek verandert als gevolg van historische menselijke ingrepen, zoals de aanleg van de Afsluitdijk, Lauwersmeerdijk en landaanwinning.

De komende decennia zal de **verondieping van de oostelijke Waddenzee** hierdoor verder toenemen. Bij gelijkblijvend transport over de Waddenzee betekent dit: nog hogere baggerkosten en meer ecologische schade en onbetrouwbare verbindingen. Dús is er een hele grote urgentie om het vervoersconcept zo snel mogelijk duurzaam aan te passen.

b. Te lange concessieduur belemmert duurzame keuzes

Het huidige PvE gaat uit van een vaste concessie van 15 jaar. Dat is onverstandig, omdat:

- De uitkomsten van het MIRT-traject Ameland nog volgen, en qua uitvoering richting 2032 gaan;
- Beleidskader Natuur in ontwikkeling is en per 2026 in werking treedt;
- De N2000 doelen voor de Waddenzee worden momenteel herzien;
- Het Natura 2000-beheerplan in 2028 vernieuwd wordt;
- De transitie naar **emissievrij varen** technisch en beleidsmatig nog in ontwikkeling is;
- Het **ketenvervoer** nog onvoldoende is uitgewerkt.

Wij pleiten daarom voor:

- Een **kortere of flexibel aanpasbare concessieduur** voor Waddenveren Oost;

- Inbouw van adaptiviteit op basis van nieuw beleid en ecologische kennis.

c. Verduurzaming blijft te vrijblijvend

Formuleringen zoals “de concessiehouder spant zich in om...” zijn onvoldoende. De natuur verdient:

- **Verplichte en meetbare eisen** voor uitstoot, geluid, golfslag en ecologische verstoring;
 - Afspraken over **monitoring, rapportage en handhaving**;
 - Een concessiekader dat **juridisch standhoudt** in het licht van N2000-regelgeving.
-

3. Concreet voorstel: een toekomstbestendig vervoersconcept

Wij roepen op om te kiezen voor een **integraal en natuurinclusief vervoersconcept**, gebaseerd op het principe van **brede welvaart**: welzijn, natuurkwaliteit, bereikbaarheid en (economische) leefbaarheid in samenhang. De kernpunten:

- **Scheiden van personen- en vrachtvervoer:**
 - **Passagiers:** kleine, lichte, getij-onafhankelijke schepen met hoge frequentie;
 - **Goederen en voertuigen:** beperkt aantal grotere schepen op vloed.
- **Substantieel minder baggeren:**
 - Dit concept kan de baggeropgave **reduceren**;
 - Minder verstoring van bodem, waterkwaliteit en natuur.
- **Ketenreis centraal:**
 - **Op het vasteland:** goede OV-aansluiting en parkeeroplossingen buiten de Waddenzee;
 - **Over de Waddenzee:** schoon en natuurvriendelijk vervoer;
 - **Op de eilanden:** verdere stimulering van autoluw beleid en tegelijkertijd duurzame mobiliteit voor bezoekers.

Dit kost tijd en vraagt om samenwerking tussen vervoerders, overheden, eilandgemeenten en burgers – maar vooral om een **concessiekader dat deze ontwikkeling mogelijk maakt in plaats van vastlegt in achterhaalde kaders**.

4. Conclusie

De Waddenvereniging verzoekt de Tweede Kamer om:

- De **uitzonderlijke status van de Waddenzee leidend** te maken in het PvE;
- De concessie **niet vast te leggen op 15 jaar**, maar flexibel aanpasbaar te maken;
- Te kiezen voor een **vervoersconcept dat de ecologische draagkracht respecteert**, baggerdruk verlaagt en het systeem volgt – in plaats van probeert te beheersen.

Een duurzaam, toekomstgericht veerbeleid is haalbaar. Maar het vereist keuzes met visie, realiteitszin en ecologisch respect. Wij staan klaar om daar constructief aan bij te dragen.