



Plan van Aanpak

Transitie Bereikbaarheid Waddeneilanden

April 2024

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding en doel: Naar een goede, betrouwbare en duurzame bereikbaarheid	5
1.2	Werkgroep Routekaart	5
1.3	Uitgangspunt: Routekaart o.1	6
2	Koers bepalen	7
2.1	Relevante beleids- en besluitvormingstrajecten	8
2.2	Veranderopgaven en activiteiten	10
3	Producten en planning 2024-2025	11
3.1	Veranderopgave in de mobiliteit van en naar de eilanden	12
3.2	Veranderopgave richting emissieloze, impactarme en adaptieve veren en baggerschepen	13
3.3	Bijdrage bereikbaarheid aan natuurbeleid: ambitieus én haalbaar	14
3.4	De definitieve Routekaart	15
3.5	Samenvatting: Overzicht van de aanpak	16

Transitie Bereikbaarheid Waddeneilanden

Samen naar een emissieloze, adaptieve en impactarme bereikbaarheid

Waarom is deze transitie nodig?

Als we blijven doen wat we nu doen, is het huidige bereikbaarheidsniveau niet houdbaar en bereiken we onze natuurdoelen niet. Een combinatie van factoren zorgt ervoor dat we nú moeten handelen:

- We hebben ons gecommitteerd aan behoud en versterken van de natuur in de Waddenzee.
- We hebben ons gecommitteerd aan leefbare eilanden en daarmee toekomstbestendige bereikbaarheid.
- De Waddenzee is nog steeds aan het verzanden (tot minimaal 2050), waardoor de baggervolumes blijven toenemen.
- Dit is op termijn niet houdbaar.

Het doel van de transitie bereikbaarheid is een goede en toekomstbestendige bereikbaarheid van en naar de Waddeneilanden op de lange termijn, met als uitgangspunten emissieloos, impactarm en adaptief.

- Emissieloos: zonder nadelige uitstoot (CO₂, NOX, fijnstof) voor de omgeving.
- Impactarm: zo weinig mogelijk impact op de wadbodem, wadplaten en de fysieke ruimte (geluid, trillingen en dergelijke).
- Adaptief: aanpassend aan de natuurlijke dynamiek van de Waddenzee, de morfologie en de mobiliteitsbehoefte.

Routekaart als instrument voor de transitie

De Routekaart maakt de stappen duidelijk en laat zien op welk moment specifieke besluiten noodzakelijk zijn. Het is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021 - 2026.

Er ligt al een Routekaart o.1. De komende twee jaar werken we toe naar een definitieve Routekaart. Wat we als werkgroep daarvoor gaan doen staat in het Plan van Aanpak. Het Plan van Aanpak bestaat uit de volgende lijnen:

0. De basis is komen tot coherente besluitvorming en samen richten van beleid, inzet en middelen.
1. Veranderopgave in de mobiliteit van en naar de eilanden (autoluwer, leefbaarheid en logistieke keten).
2. Veranderopgave richting emissieloze, impactarme en adaptieve veren en baggerschepen (duurzame overtocht).
3. Bijdrage bereikbaarheid aan natuurbeleid: ambitieus én haalbaar.

o. Coherente besluitvorming en samen richten van beleid, inzet en middelen



1. Mobiliteit van en naar eilanden



2. Veren en baggerschepen



3. Bijdrage bereikbaarheid aan natuurbeleid



1 Inleiding



1.1 Aanleiding en doel: Naar een goede, betrouwbare en duurzame bereikbaarheid

De transitie Bereikbaarheid Waddeneilanden is onderdeel van het Uitvoeringsprogramma Waddengebied.

De hoofddoelen voor de Waddenzee zijn een duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied en het behoud van het unieke open landschap. Het hoofddoel voor het gehele Waddengebied is dat het in 2050 veilig, vitaal en veerkrachtig is (betere ecologie, betere leefbaarheid) – ook in navolging van de UNESCO Werelderfgoedwaarden van de Waddenzee.

Het Uitvoeringsprogramma is bestuurlijk vastgesteld in maart 2023 in het Bestuurlijk Overleg (BO) Waddengebied. Het BO Waddengebied is formeel opdrachtgever met de Rijkscoördinator (directeur IenW) als gedelegeerd opdrachtgever. In het Uitvoeringsprogramma zijn de belangrijkste transitie in het Waddengebied benoemd:

- Een goede en toekomstbestendige bereikbaarheid van havens en eilanden op de lange termijn (trekker IenW).
- Een integrale ontwikkeling van de kust, mede in het licht van klimaatverandering en andere opgaven (trekker provincies).
- Balans tussen natuurkwaliteit en visserij in de Waddenzee passend bij de Werelderfgoedstatus (trekker visserijsector).
- De meest wenselijke manier om te anticiperen op klimaatverandering in het Waddengebied (trekker Waterschappen).

De Routekaart 0.1 inclusief de voorgestelde activiteiten in dit Plan van Aanpak is de invulling van de eerstgenoemde transitie van het Uitvoeringsprogramma Waddengebied.

1.2 Werkgroep Routekaart

IenW werkt samen met partijen in de regio aan de Routekaart Bereikbaarheid. In de werkgroep Routekaart zitten de belanghebbende partijen aan tafel, te weten: het Ministerie van IenW (DGMO, DGWB, Rijkswaterstaat), Samenwerkingsverband De Waddeneilanden, Provincie Fryslân, Provincie Groningen, Omgevingsberaad Wadden, kustgemeenten, havens, Ameland en het Ministerie van LNV. De Provincie Noord-Holland laat zich vertegenwoordigen door de Provincies Fryslân en Groningen.¹

De partijen van de werkgroep nemen bewust deel aan het traject van de Routekaart. De afspraken leiden tot een gezamenlijk perspectief, waarvoor de partijen bestuurlijk de samenwerking afspreken.

Het traject kent de volgende stappen:

- Het eens worden over de onderliggende feiten, de beschikbare en wenselijke informatie, de omvang van de problematiek en de oorzaken ervan.
- Het zicht krijgen op en respecteren van de belangen van de diverse betrokken stakeholders.
- Het in beeld brengen van het pakket aan oplossingen, keuzes en strategieën die samen de transitie kunnen bewerkstelligen.
- Het ontwerpen van een proces waarin de transitie gestalte zal krijgen.

Dit traject is geen blauwdruk, en partijen onderkennen dat. Dit vraagt ook een andere manier van samenwerken tussen de verschillende organisaties en belanghebbende partijen.

De werkgroep is met name een groep van ‘makers en verbinders’ en niet van ‘vindes’. De werkgroep is zelf niet besluitvormend. Uiteraard brengt iedere deelnemer kennis van de belangen van de eigen organisatie mee, om zo tot voorstellen en interventies te komen die met succes ingebracht kunnen worden in de Waddengovernance of in aanpalende relevante besluitvormingstrajecten. Maar mogelijkheden worden niet bij voorbaat uitgesloten. De werkgroep werkt met open vizier aan de Routekaart en de benoemde stappen. Ook legt de werkgroep verbindingen tussen relevante projecten en beleidsontwikkeling. De besluitvorming van individuele projecten zoals de Verkenning Bereikbaarheid Ameland of de Vervoersvisie Ameland wordt daarbij niet ‘overgenomen’ onder de Routekaart, maar wel verrijkt. Ook kunnen er slimme dwarsverbanden worden georganiseerd zoals bijvoorbeeld tussen de Friese Energievisie en de nieuwe concessie van de Waddenveren.

Om zo te kunnen werken als werkgroep is het van belang dat de deelnemers van de werkgroep goed verbonden zijn met de relevante trajecten en de beleidsontwikkeling van hun organisatie. Dat kan door zelf projectleider te zijn (of een direct teamlid) van bijvoorbeeld het Beleidskader Natuur Waddenzee, de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland, de Friese Energievisie en het PMIEK, de Regio Deal De Waddeneilanden, en vervoersvisies in de regio – maar ook door trekker te zijn van één of meer van de benoemde activiteiten. Brede kennis van het Waddengebied en een goed netwerk daarbinnen dragen ook bij aan succesvolle voorstellen en interventies.

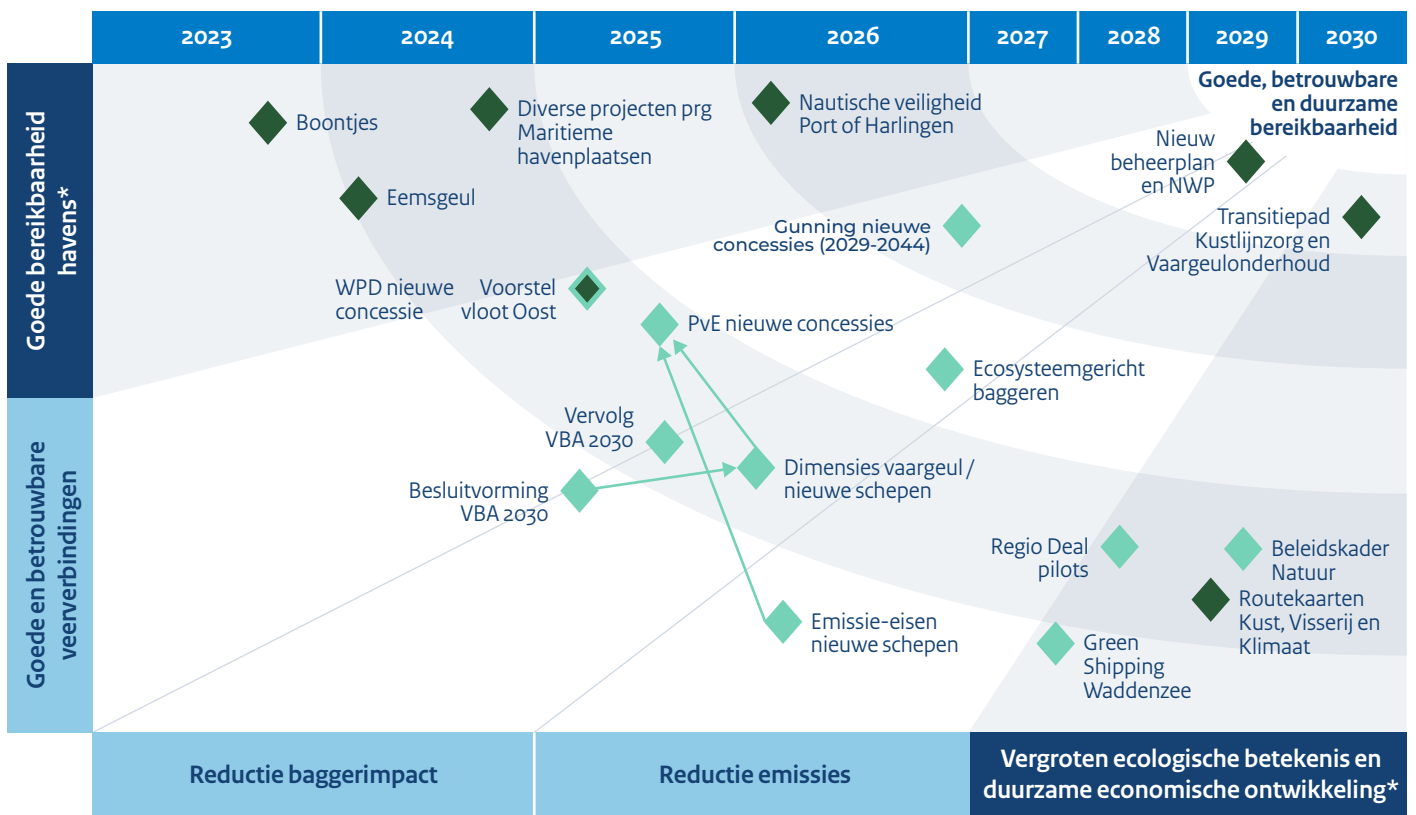
¹ De ambitie was om ook de Coalitie Wadden Natuurlijk (CWN) te betrekken, maar CWN heeft ervoor gekozen om niet deel te nemen aan de werkgroep.

1.3 Uitgangspunt: Routekaart 0.1

Tijdens het BO Waddengebied van 17 januari 2024 is de Routekaart 0.1 vastgesteld (zie figuur) en afgesproken dat partijen gezamenlijk aan de slag gaan met een Plan van Aanpak dat in de zomer van 2024 vastgesteld wordt. In het Plan van Aanpak maken partijen afspraken over de gezamenlijke aanpak van de schuulpunten, de werkwijze en de planning, alsook de afstemming en samenhang met de andere

transities. Ook wordt ingegaan op het organiseren van participatie van burgers, ondernemers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere stakeholders. We kijken met dit Plan van Aanpak twee jaar vooruit. Dat wil zeggen dat het ingaat op de activiteiten van de werkgroep voor de komende twee jaar, vanuit de route naar een toekomstbestendige en duurzame bereikbaarheid. Zo werken we toe naar de definitieve Routekaart in 2025.

Contouren Routekaart Bereikbaarheid 0.1: thema's en projecten (gearceerd gebied = aanpalende trajecten)



* Aanpalende trajecten

2 Koers bepalen



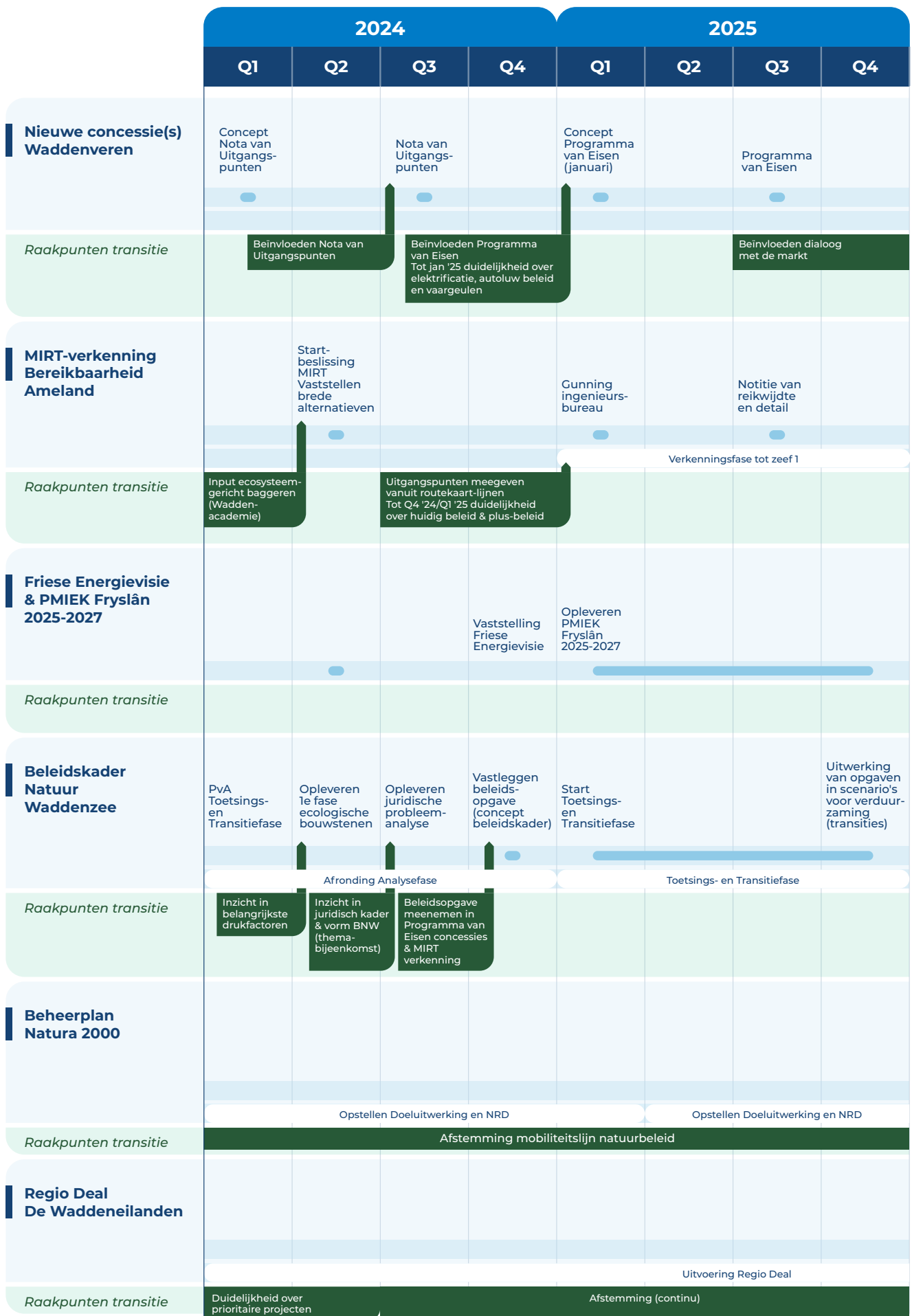
2.1 Relevante beleids- en besluitvormingstrajecten

De transitie Bereikbaarheid Waddeneilanden staat niet op zichzelf, maar maakt duidelijk op welk moment welke specifieke besluiten noodzakelijk zijn en welke stappen gezet moeten worden om die besluiten te kunnen nemen. Meerdere partijen hebben bevoegdheden om de ambitie van een toekomstbestendige en duurzame bereikbaarheid te kunnen realiseren. Het gaat om coherente besluitvorming op lokaal, regionaal en nationaal niveau. Niemand kan het alleen, of gaat er als enige over.

Daarom heeft de werkgroep de afgelopen tijd de relevante beleids- en besluitvormingstrajecten bij elkaar gebracht. In gesprek met de projectleiders van deze trajecten is bepaald wat cruciale momenten zijn in de komende periode en wat over en weer nodig is. Dat kan gaan om joint fact finding, voorbereiden van deelbesluiten of specifieke kennisontwikkeling. Ook is besproken of dat naar verwachting vanzelf goed gaat of dat dit om iets extra's vraagt. Deze exercitie is samen met de Routekaart o.1 de basis voor het huidige Plan van Aanpak.

Hieronder staan de belangrijkste trajecten die raken aan de transitie Bereikbaarheid.

- **Nieuwe concessie(s) Waddenveren**
 Voor de periode vanaf april 2029 worden er opnieuw één of meerdere concessies verleend. Via het Programma van Eisen kunnen de reders getoetst worden om de Waddenveren zo emissieloos, impactarm en adaptief mogelijk in te richten.
 - **MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland (vervolg op VBA 2030)**
 Binnen deze MIRT-verkenning worden in elk geval twee oplossingsrichtingen nader beschouwd, namelijk de optimalisatie van de bestaande situatie bij Holwert en de aanleg van een nieuwe veerhaven bij Ferwert. De uitkomsten van de verkenning zijn bepalend voor de vertreklocatie aan de vaste wal, de vaargeuldimensies en dus de baggerinspanning voor Ameland.
 - **Ontwerp Friese Energievisie en Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (PMIEK) 2025-2027**
 Hierin worden keuzes gemaakt voor de Friese energie-infrastructuur. Dit is randvoorwaardelijk voor de ambitie van elektrische Waddenveren.
 - **Beleidskader Natuur Waddenzee (BNW)**
 Hierin wordt het beleid uitgewerkt om de impact van verschillende vormen van gebruik op de Waddenzeenatuur te verminderen, waaronder die van mobiliteit.
 - **Actualisatie Beheerplan Natura 2000 Waddengebied**
 Hierin wordt een actualisatie van de voorschriften verwacht van de huidige vrijstelling voor baggeren.
 - **Regio Deal De Waddeneilanden**
 Met de Regio Deal geven het Rijk, de provincies en de eilandgemeenten de aankomende jaren een sterke impuls aan de brede welvaart op de eilanden. Onder de programmalijn 'Optimaal Bereikbaar & Verbonden' lopen meerdere projecten die impact hebben op de bereikbaarheid van en op de Waddeneilanden.
- Op de volgende pagina geven we de planning voor de bovengenoemde trajecten weer voor de jaren 2024 en 2025, met daarin de cruciale momenten en de raakpunten met de transitie (zie donkergroene tekstvakjes). Het tijdspad van de concessie Waddenveren is daarbij zeer bepalend, aangezien de nieuwe concessie snel de markt op gaat. In de bijlage wordt een planningsoverzicht gegeven voor de jaren tot en met 2029/2032.
- Naast de genoemde trajecten is ook de Vervoersvisie Ameland relevant. De insteek van de vervoersvisie zal invloed hebben op de mobiliteitsvraag voor Ameland, met betrekking tot het aantal mobiliteitsbewegingen van zowel personen als vracht. Ook de nieuwe baggeropdrachten vanuit Rijkswaterstaat en de havens spelen een rol. Bij het uitzetten van nieuwe opdrachten bestaat de mogelijkheid om eisen te stellen aan baggerschepen voor de vaarroutes en de havens in relatie tot de waarden emissieloos, impactarm en adaptief.



Tijdsbalk planning relevante trajecten 2024-2025 (volledige planning tot 2029/2032 in de bijlage)

2.2 Veranderopgaven en activiteiten

Op basis van de ambities uit het uitvoeringsprogramma Waddengebied, de Routekaart 0.1 en de hiervoor genoemde beleids- en besluitvormingstrajecten, zien we voor 2024 en 2025 één generieke lijn en drie inhoudelijke lijnen voor ons.

o. Coherente besluitvorming, samen richten van beleid en middelen, en de definitieve Routekaart

De basis van de transitie Bereikbaarheid is het komen tot coherente besluitvorming op lokaal, regionaal en nationaal niveau, gericht op een duurzame en toekomstbestendige bereikbaarheid van en naar de Waddeneilanden. Niemand kan dit alleen, of gaat daar als enige over. Daarom blijven we als werkgroep de komende tijd met elkaar in gesprek over de relevante beleids- en besluitvormingstrajecten. In de tweede helft van 2025 komen we op die wijze tot de definitieve Routekaart Bereikbaarheid Waddeneilanden. Dat doen we mede aan de hand van de activiteiten en tussenproducten die volgen uit de drie hoofdlijnen die hieronder staan. Omdat die drie lijnen niet los van elkaar staan, zullen we in de komende twee jaar ook bredere bijeenkomsten organiseren. Voor joint fact finding, om een deelbesluit voor te bereiden en om uiteindelijk tot de definitieve Routekaart te komen.

Trekker: de werkgroep

1. Veranderopgave in de mobiliteit van en naar de eilanden

Hiervoor is het de ambitie om te komen tot een samenhangende vervoersvisie van de eilanden en kustgemeenten. In deze visie wordt gekeken naar autoluwe overtochten en eilanden, de diversiteit tussen de eilanden, en een duurzame en efficiënte logistieke keten.

Trekkers: Samenwerkingsverband De Waddeneilanden, IenW/DGMO.

2. Veranderopgave richting emissieloze, impactarme en adaptieve veren en baggerschepen

Dit valt uiteen in twee onderdelen:

- Benutten opdrachtgeverschap van baggercontracten voor ambities naar emissieloos, impactarm en adaptief baggeren. Hier is de ambitie om tot emissiereductie te komen van de baggerschepen en om ecosysteemvriendelijker te gaan baggeren. Het doel is om hierover uniforme en samenhangende afspraken te maken over wat meegegeven wordt in de aanbestedingen.

Trekkers: IenW/RWS en havens.

- Rijk-/Regiosessies voor de ambities voor een emissieloze, impactarme en adaptieve nieuwe concessie van de veerdiensten.

Hier is het de ambitie om tot emissiereductie te komen van de veerboten en om tot een veervloot te komen die adaptief kan reageren op veranderingen (morfologische ontwikkelingen en vervoersvraag). Ook is het de ambitie om tot een reële inschatting te komen óf en wanneer het energienetwerk gereed is voor betrouwbare elektrische veren.

Trekkers: IenW/DGMO en provincie.

3. Bijdrage bereikbaarheid aan natuurbeleid: ambitieus én haalbaar

Hier is het de ambitie om met elkaar een gedeeld inzicht te krijgen welke facetten van bereikbaarheid de meeste impact hebben op de natuur, om zo tot een ecologische opgave voor bereikbaarheid te komen die ambitieus én haalbaar is. Dit is een coproductie tussen de Routekaart, het Beleidskader Natuur Waddenzee en de actualisatie van het Beheerplan Natura 2000 Waddengebied.

Trekkers: LNV, IenW (RWS en DGMO), Waddenprovincies.

In het volgende hoofdstuk lichten we de hierboven genoemde inhoudelijke lijnen en activiteiten verder toe en gaan we in op de producten en de planning voor 2024-2025 voor elk van de lijnen.

3 Producten en planning 2024-2025



3.1 Veranderopgave in de mobiliteit van en naar de eilanden



Waar gaat het over?

- Autoluwe overtochten en eilanden; diversiteit tussen eilanden (Uitvoeringsprogramma).
- Een duurzame en efficiënte logistieke keten (Uitvoeringsprogramma).
- Gebiedsontwikkeling door samenhangende mobiliteitskeuzen passend bij de eilander-identiteit (Uitvoeringsprogramma).

Wat zijn aanpalende relevante trajecten?

- Pilot transportbanden, autoluw (Regio Deal De Waddeneilanden).
- Mobiliteitsbeleid eilanden.
- Concessie Waddenveren / Nota van Uitgangspunten.
- Vervoersvisie Ameland.
- Onderzoeksresultaten [Verkenning Bereikbaarheid Ameland 2030](#) (afgerond) en MIRT-Verkenning Bereikbaarheid Ameland (startend).
- Programma Rijke Waddenzee: Onderzoeken langetermijnverkenning bereikbaarheid en mobiliteit Waddeneilanden (afgerond).

Wat is afgesproken in het BO Waddengebied?

- Participatieproces per vaarroute organiseren.
- Gemeenten verkennen per veerverbinding wat de ambities ten aanzien van het vervoer van auto's van de gemeenten en andere betrokken partijen zijn én de sturingsmogelijkheden.
- De Staatssecretaris wordt geadviseerd de vier sporen (van de Routekaart o.1) en ambities als basis voor de Nota van Uitgangspunten Concessie te nemen.

Wat gaan we doen?

Om deze veranderopgave goed op te kunnen pakken, is het nodig om lokaal en regionaal beleid en initiatieven bij elkaar te brengen op het vlak van autoluwe overtochten en een duurzame en efficiënte logistieke keten. In eerste instantie moet in beeld worden gebracht wat het huidige en toekomstige beleid van de eilanden en kustgemeenten is rondom autoluwe eilanden, parkeerbeleid, efficiënte logistieke ketens van goederen, en individueel personenvervoer. Dit zal aan een adviesbureau worden gevraagd. Een dergelijke inventarisatie helpt de eilandgemeenten, kustgemeenten en provincie om hun bereikbaarheidsbeleid in samenhang neer te zetten en te versterken. Daarnaast is deze inventarisatie een belangrijke input voor de nieuwe concessie Waddenveren en de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland. Deze inventarisatie wordt in 2024 opgeleverd en zal leiden tot uitgangspunten voor de nieuwe concessie Waddenveren en de MIRT-verkenning.

Na de inventarisatie volgt een participatiefase en vervolgens het verrijken met innovatieve initiatieven. Hierbij wordt nadrukkelijk ook de verbinding gezocht met de Regio Deal De Waddeneilanden. Binnen de Regio Deal wordt gekeken naar hoe mensen de auto aan de wal kunnen laten staan, autonoom goederenvervoer en optimalisatie van de logistiek van en naar de eilanden. Deze fase zal worden afgerond met een gedeelde agenda. Hierin komen afspraken te staan over wat partijen gezamenlijk gaan oppakken, bijvoorbeeld inzake slim en samenhangend parkeerbeleid, tariefstelling, andere vervoersconcepten, het realiseren van hubs voor goederen, etc. Deze maatregelen zullen allemaal bijdragen aan leefbare eilanden, het verminderen van auto-overzet en een slimmere logistiek van goederen. Vanuit lokaal mobiliteitsbeleid kan daarmee bijgedragen worden aan de ambities van emissieloos, impactarm en adaptief.

Trekkers vanuit de werkgroep zijn het Samenwerkingsverband De Waddeneilanden en IenW/DGMO. Zij zorgen voor een offerteuitvraag die besproken zal worden in de werkgroep en voor de relatie met de Regio Deal Waddengebied.

Planning

- Eerste fase (2024): Inventarisatie, inbreng op uitgangspunten voor de concessie en de MIRT-verkenning.
- Tweede fase (2025): Verrijken, participatie en komen tot een agenda.



3.2 Veranderopgave richting emissieloze, impactarme en adaptieve veren en baggerschepen

Waar gaat het over?

- Verduurzaming van de overtocht naar de eilanden (Uitvoeringsprogramma).
- Ecosysteemgericht baggeren (Uitvoeringsprogramma): Eén van de doelstellingen uit de Agenda is slimmer omgaan met baggeren in de Waddenzee door minder te baggeren en de gevolgen van baggeren en het verspreiden van bagger te verminderen.
- Transitiepad Kustlijn­zorg en vaargeulonderhoud.
- Duurzaamheids­onderzoek concessie voor een bepaling hoe duurzaamheid landt in het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie(s).

Wat zijn aanpalende relevante trajecten?

- Opdrachtver­lening bagger­contracten vanuit RWS, havens, defensie, etc.
- Nieuwe concessie Waddenveren.
- Friese Energietafel.
- Programma Green Shipping Waddenzee.
- Monitoring Vaargeul De Boontjes.

Wat is er afgesproken in het BO Waddengebied?

- De Staats­secretaris wordt geadviseerd deze vier sporen en ambities als basis voor de Nota van Uitgangspunten nieuwe Concessie te nemen.
- Geadviseerd wordt aan de Minister om de onderzoeks­resultaten uit het Uitvoerings­programma mee te nemen in het vervolg van het Vervol­onderzoek bereikbaarheid Ameland 2030.

3.2.1 Wat gaan we doen rond veerschepen?

Nederland streeft ernaar in 2050 klimaat­neutraal te zijn. Om dit einddoel te halen is een tussendoel gesteld van 55% CO₂ reductie in 2030. De ambitie van het programma Green Shipping Waddenzee, onderdeel 17 van het Uitvoerings­programma Waddengebied 2021-2026, is dat in 2030 60% van de Waddenvloot CO₂-vrij en zonder schadelijke emissies vaart (onder andere geluidsarm en stikstofvrij), en om vóór 2040 emissieloos te varen. De Waddenveren zijn hier een belangrijk onderdeel van en hebben een belangrijke voorbeeldfunctie.

Medio 2023 heeft scheepsbouwconcern Damen Shipyards Group in opdracht van DGMo onderzocht welke uitgangspunten ten aanzien van duurzame schepen er binnen de huidige beleidskaders passen (zie rapport Duurzame Waddenveren). Uit dit onderzoek blijkt dat er verschillende mogelijkheden zijn om in de periode vanaf 2029 (start

nieuwe concessieperiode voor de duur van max. 15 jaar) duurzamer te varen met een relatief beperkte impact op de kosten van de uitvoering van de veerdiensten (dit is dus gerekend zonder de kosten van de aanleg van eventuele walinfrastructuur). Hierbij wordt batterij-elektrisch varen gepresenteerd als het meest voordelige nul-emissie alternatief voor alle veerverbindingen. Biodiesel wordt gezien als het financieel meest aantrekkelijke alternatief binnen de huidige beleidskaders. Varen op biodiesel is initieel goedkoper dan batterij-elektrisch varen, maar leidt niet tot nul-emissie-veerdiensten en voldoet niet meer wanneer er in de loop van de concessieperiode besloten wordt een nul-emissiedoel te stellen.

Om binnen de duur van de concessie batterij-elektrisch te kunnen varen, zullen de benodigde elektrische walinfrastructuur en een uitbreiding van de netwerkcapaciteit gerealiseerd moeten worden. Om in het Programma van Eisen van de concessie Waddenveren batterij-elektrisch varen voor te kunnen schrijven, moet eind 2024 alle beslisinformatie op tafel liggen om te besluiten of de Waddenveren elektrisch worden aangedreven in de loop van de komende concessie.

In een gezamenlijk traject van DGMo en de provincie Fryslân moet in samenwerking met Liander en de gemeenten duidelijk worden wat de kosten zijn (zowel van de aanleg als jaarlijks) en wat de duur van de elektrificatie is. DGMo en de provincie trekken hierin samen op omdat de provincie een regierol heeft binnen het verdelingsvraagstuk rondom de netwerkcapaciteit en goede contacten heeft met zowel de eilanden, de walgemeenten als de netbeheerder. Omdat de benodigde netcapaciteit niet overal op tijd geleverd kan worden, worden in dit traject onder regie van de havens innovatieve ideeën aangedragen om de veren in de tussentijd van elektriciteit te voorzien. Uiteindelijk moet het traject resulteren in voldoende beslisinformatie zodat uiterlijk eind 2024 besloten kan worden óf en zo ja, wanneer de Waddenveren batterij-elektrisch aangedreven worden. Met als doel dat de Waddenveren binnen de looptijd van de nieuwe concessie (geheel of gedeeltelijk) overgeschakeld kunnen worden op batterij-elektrisch varen.

Dit traject zal bestaan uit gesprekken met relevante partijen zoals de netbeheerder en eventuele onderzoeken die nodig zijn om de informatie uit de gesprekken aan te vullen. In het traject wordt ook gekeken naar de brede afwegingen rondom de energietransitie van de Waddeneilanden in relatie tot de verduurzaming van de Waddenveren. Het duurzaamheidsrapport van Damen Shipyards Group ligt aan de basis van dit traject. Het traject moet verder duidelijkheid verschaffen over de gewenste rolverdeling wat betreft verantwoordelijkheden na de aanleg van de infrastructuur.

3.2.2 Wat gaan we doen rond duurzaam vaargeulonderhoud?

Om de vaargeulen op voldoende diepte te houden wordt er gebaggerd. Jaarlijks gaat het om circa vijf á zes miljoen kubieke meter bagger, afhankelijk van weersomstandigheden en natuurlijke dynamiek. Op dit moment varen de baggerschepen in de Waddenzee op diesel of biodiesel en stoten daarmee stikstof, fijnstof en koolstofdioxide uit. Omdat er maar een beperkt aantal opdrachtgevers zijn (Rijkswaterstaat, Defensie en havens) en een beperkt aantal baggerbedrijven die zich inschrijven op de opdrachten, lijkt het voor de hand liggend om de invloedsmogelijkheid van opdrachtgeverschap te benutten, mede doordat er drie trajecten zijn die bijdragen aan schonere schepen en ecosysteemvriendelijker baggeren. Dat zijn het transitiepad Kustlijnzorg en vaargeulonderhoud, het programma Green Shipping Waddenzee en het kennisprogramma ecosysteemgericht baggeren.

Daarom zal er onder de vlag van de Routekaart een proces van minimaal twee jaar starten waarin de grootste opdrachtgevers worden samengebracht. Met hen zullen erop reguliere basis sessies georganiseerd worden met als uiteindelijk doel om te komen tot afspraken over het opnemen van extra kwaliteitseisen voor schonere en stillere baggerschepen, en tot ecosysteemvriendelijkere manieren van baggeren.

De sessies kunnen in het teken staan van inspiratie opdoen uit lopende innovatie en onderzoeksprogramma's, of in gesprek gaan met marktpartijen om te horen wat er mogelijk is en wat hun ambities zijn. Ook kan het inzichtelijk zijn om uit te wisselen wanneer opdrachten de markt op gaan.

Het projectleiderschap van dit traject ligt bij Rijkswaterstaat in samenwerking met het Ministerie van IenW, de provincie en de havens. De transitiepadtrekker van Kustlijnzorg en RWS hebben aangegeven bij te willen dragen. Vanuit het DGMo zal ook de verbinding worden gelegd met collega's die werken aan nationaal beleid over duurzame brandstoffen en verduurzaming van de scheepvaart.

3.3 Bijdrage bereikbaarheid aan natuurbeleid: ambitieus én haalbaar



Waar gaat het over?

- Er wordt de komende twee jaar gewerkt aan een nieuw Beleidskader Natuur Waddenzee (BNW) met het volgende doel: 'Menselijk gebruik en ecologie moeten waar nodig beter in balans komen om de Waddennatuur te kunnen behouden en ontwikkelen'. Dit raakt ook de gebruiksfunctie bereikbaarheid. Uitgangspunt voor het BNW zijn de N2000-natuurdoelen en KRW-doelen, maar het BNW richt zich ook in bredere zin op het bereiken van de hoofddoelstelling voor de Waddenzee: de duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied en het behoud van het unieke open landschap. Beleid moet verankerd zijn in juridische kaders voordat dit sturend kan zijn in bijvoorbeeld vergunningverlening en -handhaving. Het BNW heeft als doel om duidelijke kaders en eventueel flankerend beleid te bieden die deze transitie in staat stellen om de beweging naar meer natuur te maken. Het BNW wordt geen parallel proces naast de transitie van het Uitvoeringsprogramma Waddengebied, maar gaat uit van de resultaten van de transitie en de onderdelen daarvan. Het BNW geeft aan hoe er met cumulatie, het voorzorgsbeginsel en het verslechteringsverbod moet worden omgegaan als deze transitie-overstijgend zijn.
- Er wordt de komende drie jaar gewerkt aan nieuw N2000-beheerplan Waddengebied inclusief voorschriften vrijstellingen, zoals baggeren (gereed eind 2027).
- Voor de Routekaart gaat het om het beantwoorden van de vraag: hoe gaan we als overheid de impact van bereikbaarheid op de natuur verminderen én tegelijkertijd ruimte voor bereikbaarheid blijven bieden, omdat deze randvoorwaardelijk is voor eilandbewoners en -bezoekers?

Wat zijn aanpalende relevante trajecten?

- Plan-MER in relatie tot UNESCO (eventueel in samenhang met plan-MER BNW).
- Evaluatie beheerplan Natura 2000 Waddenzee.
- Nationaal Waterplan 2027-2032 in verband met vaargeulen.
- Ecosysteemgericht Baggeren (Uitvoeringsprogramma).
- Duurzaam Toerisme Waddengebied.
- UNESCO, uitwerking SoC inclusief bekabeling.
- Onderzoeken VBA en Boontjes (opgedane ervaringen benutten).
- Trajecten gerelateerd aan toerisme en recreatie (in lijn met Standpuntendocument BNW van 2023).

Wat is afgesproken in het BO Waddengebied?

- Het Beleidskader Natuur Waddenzee geeft inzicht in gebruik op natuur Waddenzee. In het Uitvoeringsprogramma zijn de vier transitie benoemd uit de Agenda waarmee koppelingen kunnen worden gelegd, inclusief de transitie Bereikbaarheid.

Wat gaan we doen?

De kern is om vanuit de Routekaart een bijdrage te leveren of mee te denken over de kaders die het Beleidskader Natuur Waddenzee gaat stellen en die relevant zijn voor bereikbaarheid. Dat doen we door in de eerste plaats een aantal interactieve sessies te organiseren (nog nader af te stemmen) op het grensvlak van de Routekaart, het Beleidskader en het nieuwe Beheerplan Natura 2000 in 2024 en 2025. Hierin wordt de planning van het Beleidskader gevolgd:

- Het BNW bevindt zich in 2024 nog in de **Analysefase**, met als uitkomst een duidelijke ecologische opgave per drukfactor/ ecosysteemcomponent, maar ook een ecologisch afwegingskader en ecologisch streefbeeld. Deze uitkomsten geven inzicht in de mogelijkheden om de natuur in de Waddenzee beter te beschermen en te herstellen. En dat geeft de basis om concrete en meetbare doelstellingen te formuleren, waaronder die voor de transitie bereikbaarheid. De bouwstenen zijn gereed in Q3/Q4 2024, leidend tot een concept-BNW eind 2024. Bepaalde inzichten kunnen uiteraard al eerder benut worden.
- Daarna volgt de **Toetsings- en Transitiefase**. Deze fase richt zich op de verdere uitwerking van de ecologische opgaven voor de Waddenzee. Hoogstwaarschijnlijk bepalen we op basis van de opgave/doelstelling per drukfactor (of sector) met stakeholders, (mede)overheden en Rijksvertegenwoordigers de verschillende scenario's om deze ecologische doelstellingen te behalen (op basis van een concept dat lijkt op de Klimaattafels). De scenario's worden afgewogen op basis van een uitgewerkte systematiek, die ecologische doelstellingen afzet tegen sociaaleconomische impact. Tijdens deze fase zal ook de drukfactor bodemberoering mee worden genomen, waarop onder andere baggeren een duidelijk effect heeft. De dan beschikbare resultaten van de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland zijn hierin bepalend, evenals het zicht op de mogelijkheden om middels baggercontracten te kunnen sturen op ecosysteemgericht baggeren. Eind 2024 wordt het concept-BNW verwacht.

In 2024 worden twee sessies voorzien, georganiseerd vanuit de tandem Routekaart en BNW:

1. In de eerste sessie doorleven we de inzichten die komen uit de analysefase van het BNW en de betekenis daarvan voor de gebruiksfunctie bereikbaarheid. Het gaat hierbij om het creëren van een gedeelde kennisbasis inzake de opgave.

2. In de tweede sessie zoeken we naar dwarsverbanden tussen het BNW en de MIRT-verkenning (en de nieuwe concessieverlening) zodat optimaal gebruikgemaakt kan worden van de nieuwste ecologische en juridische inzichten die voortkomen uit de bouwstenen van het BNW.

In de loop van 2024 bepalen we wat de specifieke te nemen vervolgstappen zijn voor 2025. Eind 2024 is het concept-BNW gereed, en is er meer bekend over het nieuwe Natura 2000 beheerplan Waddenzee, en de MIRT-verkenning Bereikbaarheid Ameland.

Het projectleiderschap van het BNW ligt bij het Ministerie van LNV, in samenwerking met het Ministerie van IenW (RWS en DGMO), en de Waddenprovincies.

3.4 De definitieve Routekaart

Waar gaat het over?

- De Routekaart is het instrument dat duidelijk maakt op welk toekomstig moment specifieke besluiten noodzakelijk zijn. Op basis van backcasting wordt duidelijk welke stappen daartoe gezet moeten worden in termen van bijvoorbeeld joint fact finding, kennisontwikkeling of deelbesluiten. Voor elk van de vier transities wordt een Routekaart gemaakt. Deze zullen de agenda van het Bestuurlijk Overleg Waddengebied de komende jaren in belangrijke mate bepalen.

Wat gaan we doen?

Op basis van de uitkomsten uit de drie inhoudelijke lijnen – zoals hierboven beschreven – en de voortgang van de relevante trajecten, wordt er in 2025 toegewerkt naar een **definitieve Routekaart** voor de bereikbaarheid van de Waddeneilanden. Eind 2024 wordt de aanpak door de werkgroep Routekaart verder uitgewerkt.

Het projectleiderschap ligt bij de werkgroep.

3.5 Samenvatting: Overzicht van de aanpak

	2024	2025
Veranderopgave in de mobiliteit van en naar de eilanden	Eerste fase (2024): Inventarisatie, uitgangspunten voor concessie en MIRT- verkenning.	Tweede fase (2025): Verrijken, participatie en komen tot een agenda.
Veranderopgave richting emissieloze, impactarme en adaptieve veren	Eind 2024: alle beslisinformatie op tafel voor besluiten elektrische aandrijving Waddenveren in de loop van de komende concessie.	Input voor besluitvorming Programma van Eisen en PMIEK.
	In beeld brengen mogelijkheden kleinere schepen, vaargeuldimensies en dienstregeling, onderscheid vracht en personen en optimaal benutten van het getijde. Er wordt gedacht aan het inschakelen van een adviesbureau en het organiseren van een sessie met diverse experts en belanghebbenden uit het gebied.	Input voor besluitvorming Programma van Eisen concessie Waddenveren.
Veranderopgave richting emissieloze, impactarme en adaptieve baggerschepen	Onder de vlag van de Routekaart een proces van minimaal twee jaar met de grootste opdrachtgevers, Op reguliere basis sessies met als uiteindelijk doel afspraken over opnemen extra kwaliteitseisen voor schonere en stillere baggerschepen, en ecosysteem-vriendelijkere manieren van baggeren.	
Bijdrage bereikbaarheid aan natuurbeleid	Twee sessies Aanpak voor 2025	
Definitieve Routekaart	Aanpak voor 2025	Routekaart gereed.

Bijlage: **Tijdsbalk planning relevante** **trajecten 2024-2029/32**

