

Verslag Focussessie Marktinnovatie



Algemeen

PRW-thema: Bereikbaarheid & Mobiliteit

Opdracht: Transitie schets Duurzame mobiliteit naar de Waddeneilanden

Datum: maandag 14 december 2020 | 13:00 – 15:30

Aantal deelnemers: 20 op persoonlijke titel

Methode: participatieve systeemanalyse via objectvoorstelling

Uitnodiging (verkort):

**PRW Focussessie (online) Duurzame Mobiliteit Waddeneilanden
14 december 2020 | 13.00-15.30 uur.**

Graag nodigen wij je uit om samen met ons de handschoen verder op te pakken om te komen tot een 'Transitieschets Duurzame Mobiliteit Waddeneilanden'. Hiervoor organiseren wij op **maandag 14 december van 13.00 tot 15.30 uur** de focussessie: 'marktinnovatie'. Dit is de derde sessie van een drieluik.

Marktinnovatie – “emissieloze en impact-arme mobiliteit”

Zowel mondiaal, Europees als op nationaal niveau zijn ambities geformuleerd om negatieve klimaatontwikkelingen een halt toe te roepen. We moeten alles uit de kast halen om die ambities waar te maken. Dat geldt natuurlijk ook voor het Waddengebied. Sterker, misschien wel juist voor een uniek en kwetsbaar gebied als het Waddengebied met de Waddenzee als UNESCO-werelderfgoed. Emissieloze en impact-arme mobiliteit naar de Waddeneilanden zou vanzelfsprekend moeten zijn!?

Veerverbindingen zijn nu nog niet emissieloos en ook niet impact-arm. De huidige baggerinspanning om vaargeulen open te houden is dat ook niet en dankzij morfologische ontwikkelingen (verzanding) neemt de negatieve ecologische impact van baggeren alleen maar toe.

Hoe ziet ultieme duurzame en impactarme mobiliteit eruit en welke innovatie/vernieuwing in de markt is daarvoor nodig? De markten voor veerverbindingen (via een concessie) en baggercontracten zitten nu zo in elkaar dat emissieloos en impactarm niet vanzelfsprekend is. Wat is er nodig aan verandering van prikkels/spelregels/contracten/ rolverdeling tussen markt en overheid opdat emissieloze en impactarme veerverbindingen en baggeren wel vanzelfsprekend wordt?

Uitzoemend: de opbrengsten van deze sessie.

De opbrengsten van deze sessie zijn divers en niet een op een te vertalen naar harde conclusies. Toch denken wij door de oogblijven heen een aantal observaties te kunnen doen die de mogelijke oplossingsrichtingen voor dit vraagstuk een stap verder helpen of concreter maken. Deze observaties delen wij hier eerst.

1) Marktinnovatie gaat over samenspel tussen vraag en aanbod. De discussie over vraag (mobiliteitsbehoefte) versus aanbod (technologische invulling daarvan) is een kip-ei discussie. Alleen samen kunnen we hier vorm aan geven/ deze doorbreken.

- Een terugkerend thema tijdens deze sessie was de spanning tussen het 'wat' en de 'hoe'. Oftewel 'de vraag' van de eilanden (de mobiliteitsbehoefte in personen en vracht) en het 'aanbod': de mogelijke technische invullingen hiervan door de marktpartijen.



- Terecht werd meermaals opgemerkt dat het moeilijk is te innoveren wanneer de randvoorwaarden onduidelijk zijn of eventueel gaan verschuiven – zeker wanneer alle risico's bij de reders worden gelegd. Maar het is ook de realiteit dat we niet kunnen verwachten dat alle eilanden binnen afzienbare tijd met een gespecificeerd wensenlijstje zullen komen, zeker wanneer het aan de aanbodkant onduidelijk blijft over wat er precies technologisch mogelijk is.
- Tegelijkertijd wordt de stip op de horizon steeds duidelijker. De Agenda voor de Wadden 2050 biedt een breed perspectief op de mobiliteitsbehoefte van de eilanden, en ook de doelstellingen emissieloos en impactarm kristalliseren zich langzaam uit.
- In plaats van wachten op de kip (duidelijke visie met randvoorwaarden vertaald naar helder functioneel bestek) of het ei (menukaart van alle technologische mogelijkheden waar eilanden uit kunnen kiezen) is het logischer om deze twee benaderingswijzen expliciet met elkaar te verbinden.
- De roadmaps zoals op Ameland nu worden gemaakt zijn hier een mooi voorbeeld voor.
- Ook een pilot met publieke-private samenwerking waarin een nieuw concept ontwikkeld wordt, lijkt heel logisch om kip-ei probleem te doorbreken.

2) De concessie is een belangrijk instrument om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. Maar niet het enige.

- Iedereen is ervan doordrongen dat de aanstaande concessies oostelijke en westelijke Waddenzee een sleutelmoment in de toekomst (2029) is om vraag en aanbod bij elkaar te brengen. De decentralisatie van de concessieverlening kan een bedreiging vormen (processen opnieuw inrichten kost tijd en energie, en er kan technische expertise verloren gaan), maar het kan ook een kans zijn, aangezien de provincie dichter tegen de eilanden aanzit; zij kan wellicht makkelijker en met meer overtuiging een rol spelen in het expliciteren van de mobiliteitsvraag van de eilanden (i.r.t. de leefbaarheidsproblematiek en het belang van het stellen van grenzen) en in het uitdagen van de markt.
- Details van technische eisen zijn hierin van cruciaal belang. Een puzzel waar we nu al mee moeten beginnen die goed te leggen is.
- Daarbij speelt wel ook de discussie in hoeverre de wensen vanuit een eiland maatgevend kunnen blijven. Doorgaan op de huidige manier gaat in de nabije toekomst spaak lopen aangezien we voortdurend tegen een morfologische trend in gaan en gezien de financiële en de natuur-impact. Een verandering is noodzakelijk. Dat besef lijkt nog niet overal te zijn doorgedrongen. Uiteraard wordt de mobiliteit/bereikbaarheid gegarandeerd maar moet daarbij klakkeloos worden voldaan aan de wensen hierbij vanuit een eiland? Specifiek speelt dit bij de mogelijkheid voor toeristen om auto's mee heen en weer te slepen. Of om vracht-personenvervoer te scheiden. De concessie kan hierin een rol spelen.
- Maar zeker zo belangrijk zijn beleidsnota's zoals de Wadden Agenda 2050 en het Uitvoeringsprogramma.
- De huidige concessies oostelijke en westelijke Waddenzee bestaan pas sinds 2014. Er zijn ook diverse andere afspraken die spelen en die ook van belang zijn. Een concessie is in de eerste plaats een middel voor garantstelling van de bereikbaarheid, en niet zozeer een middel voor verduurzaming.

3) We moeten ook breder kijken naar wat er allemaal gebeurt; zowel binnen het Waddengebied als daarbuiten.

- We moeten ook oog hebben voor alles wat er op technologisch en sociaal vlak al in beweging is – zowel aan (verduurzamings-) initiatieven binnen het waddengebied als daarbuiten (o.a. Green

- Shipping, verduurzaming havens, etc). Dit is een bestaande ontwikkelkracht die we kunnen benutten;
- Verbinden, verbreden en opschalen hiervan is belangrijk. Ook kan het helpen overzicht aan te brengen in wat er al gebeurt om de bestuurlijke opties te verhelderen. Om te laten zien aan welke knoppen men kan draaien.
 - Zelfs lokaal zijn er tal van initiatieven en fabrikanten met nieuwe technieken en ideeën.

Verslag

Verslaglegging	Kernbegrippen
<p>Presentatie Casusinbrenger:</p> <p>Waar we in het natte watersysteem tegenaan lopen is dat de Waddenzee meer en meer aan het verzanden is – de stijging van de waddenzeebodem gaat sneller dan de zeespiegelstijging. Deskundigen verwachten ook dat dit de komende 50-100 jaar zo zal blijven. Dit heeft gevolgen voor onze baggerinspanningen die de afgelopen jaren fors is toegenomen en daarmee ook de impact op natuur en footprint</p> <p>Het ministerie van IenW heeft de wettelijke verplichting de vaarweg open te houden. Dit doen we door te baggeren. De mate waarin is vastgesteld en gekoppeld aan de breedte en diepte van de huidige veerboten. Technisch kan alles, maar dit is niet wat je wilt. Zowel de ecologische als de financiële impact om zo door te gaan zijn enorm – zeker in het Oostelijke Waddengebied. De vraag is hoelang dit nog houdbaar is.</p> <p>Als we met elkaar om tafel gaan zitten hoe hier mee om te gaan, barst iedereen van de ideeën en oplossingen, maar we komen nog niet tot actie. Een aantal belangrijke drempels zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verschillende ambitieniveaus. - Er ontbreekt een duidelijk gedeeld beeld waar we naartoe willen. Schaart iedereen zich wel achter de visie van impactarm en emissieloos? - Verschillende wensen v/d eilanden - Flexibiliteit van de concessie en aanbestedingsprocessen. Dit is in Europees beton gegoten, kan je niet zomaar alles meedoen - Marktinnovatie. Het is makkelijk om te zeggen ‘ga iets ontwikkelen waar we over 5/10 jaar emissieloos en impactarm mee varen’. Maar dat is een kip/ei verhaal. Geen innovatie zonder opdracht, geen opdracht zonder innovatie. <p>Wat hebben we nodig om uit deze impasse te komen? Een oplossing die het Werelderfgoed verdient!</p>	<p>Verzanding is groter dan zeespiegelstijging</p> <p>Vaarweg blijft open. Technisch is alles haalbaar, maar wat is wenselijk?</p> <p>Veel ideeën, nog niet tot actie</p> <p>Belangrijkste drempels</p> <p>Oproep tot oplossing die past bij status werelderfgoed</p>
<p>Het is duidelijk dat de concessie centraal staat: het surprise-ei. Er zit in wat erin zit. En voor de toekomst nog een verrassing wat erin komt.</p> <p>De aanbestedingsregels: de paarse krokodil, waar concessieverleners maar weinig controle over hebben omdat deze regels Europees bepaald zijn. En wie zorgt eigenlijk voor de invulling van de aanbesteding? DGRW? / DGMo?</p>	<p><i>Concessie staat centraal</i></p> <p><i>Aanbestedingsregels</i></p>

<p>Sowieso is het duurzame mobiliteit vraagstuk versnipperd over de verschillende DG's van het ministerie. Maar er zit wel een integrale afweging tussen verschillende beleids-DGs, niet alleen het team dat over concessies gaat.</p> <p>Een probleem van de manier waarop de huidige concessie is vormgegeven is dat het te veel gaat over wat je wilt qua resultaat. Een 'praktisch bestek'. Maar we moeten veel meer naar functionele specificaties / eisen omschrijven, dan komen er meer opties. Het is nu veel te scherp afgebakend en daarmee 'star'. Dit geeft weinig ruimte voor innovatieve oplossingen.</p> <p>De discussie over baggeren en concessie werden door elkaar heen gevoerd. Zijn deze vraagstukken daadwerkelijk onlosmakelijk met elkaar verbonden? Want moeten we wel naar nieuwe schepen want je kan ook anders baggeren? De vraag is dus eigenlijk: waar zoeken we een oplossing voor? Voor het baggeren, of voor het vervoer?</p> <p>Het leidde tot een interessante discussie, waaruit kwam dat beide vraagstukken nauw met elkaar verbonden zijn. Want baggeren blijft ongewenste impact hebben op de Wadbodem, ook wanneer er emissieloos gebaggerd wordt. Dus voorkeur zal altijd zijn om minder te baggeren en terug te storten in het gebied. Vissers menen ook extra slibvelden te zien. En vanuit die baggerinspanning is de relatie met vervoer gauw gemaakt. Want er zit 1:1 relatie tussen diepte en breedte van schepen en baggerinspanning. Want nu baggeren we tot 3,80 – als dat kan naar 2,5 meter is dat echt een significante verbetering.</p> <p>Daarnaast moeten we ook kijken op welke plek hoeveel impact is. Zit je op een wantij, of stroomt het ergens veel. Wat is de impact op de natuur? Het baggeren vindt (logischerwijs) hoofdzakelijk plaats in de laag dynamische gebieden en juist die gebieden hebben een hogere ecologische waarde.</p> <p>Het baggeren zelf gebeurt maar op beperkte hoeveelheid plekken – is dit dan niet een lokaal issue? Ja, dit is lokaal in de vaargeulen. Maar naast baggeren wordt het baggerslib ook elders weer verspreid. Er ontstaan dus ook slibvelden, maar daar weten we nog te weinig van af. Maar naast de impact (wadbodem) telt ook de uitstoot (footprint) van al die scheepsbewegingen op naast de reguliere schepen.</p> <p>De discussie leek beslecht en het gesprek vervolgde de lijn van het vervoer, inzoomend op het type vervoer (personen/goederen) en de hoeveelheid. Moeten de huidige hoeveelheden/types overeind blijven staan? Moeten we dus hetzelfde behouden? Of is dit open en dus een onderdeel van de concessie?</p> <p>Het leidde tot een fundamentele discussie die in het hele gesprek steeds terugkwam: het gaat niet alleen over HOE (boot) maar ook het WAT (mensen, goederen, auto's, dienstregeling, etc). Pas wanneer we het WAT scherp hebben, kunnen we het HOE optimaal vormgeven.</p> <p>Aangezien er nog geen helder antwoord op die WAT-vraag is, kwam het gesprek hier ook tot een ander essentieel punt: hoe gaan we om met de risico's? Die worden nu allemaal bij de aanbieder gelegd. Die risico's zijn echter zo groot dat</p>	<p><i>Vraagstuk ligt versnipperd over verschillende DG's</i></p> <p><i>Praktisch bestek v.s. functioneel bestek</i></p> <p><i>Baggeren en vervoer: twee vraagstukken ?</i></p> <p><i>Maar onlosmakend met elkaar verbonden !</i></p> <p><i>Minder diep baggeren is een significante verbetering</i></p> <p><i>Dit verband is er ook wanneer we naar impact kijken</i></p> <p><i>Slibvelden: we weten nog niet alles</i></p> <p><i>Vervoer: is de huidige situatie leidend?</i></p> <p><i>het gaat niet alleen over de hoe (boot) maar ook de wat (mensen, goederen, auto's, dienstregeling, etc).</i></p> <p><i>Risico's mogen niet alleen bij reders liggen</i></p>
---	--

gekozen wordt voor bewezen technologie. Dus we moeten weg van boeteclausules en het keihard afrekenen op harde indicatoren op basis van passagiersenquêtes, vertragingen, etc, en juist veel meer functioneel specificeren. Er is een directe relatie tussen innovatie en dienstverleningseisen en de kwaliteitseisen aan de dienstverlening. Speerpunten van huidige concessie zijn nu: continuïteit gegarandeerd. En prikkels om beter te presteren, gemeten in klantbeleving. Continuïteit, veiligheid, betrouwbaarheid.

Kortom, we willen gaan voor alternatieven met hoge slagingskans, maar daar zit echt wel een risico aan vast. Dat mag niet alleen bij de uitvoerder liggen en vraagt dus om nadrukkelijk samenwerking (publiek-privaat)

Maar waar staan de reders in dit verhaal? Hebben die invloed op de spelregels? Ja, want er zijn altijd consultatierondes bij een aanbesteding. Dus ja, reders zijn betrokken. Indien nieuwe eisen worden gesteld is het wel belangrijk dat de wensen ook daadwerkelijk haalbaar zijn voor de maakindustrie. Technologie moet wel tegemoet kunnen komen aan gestelde emissienormen. Betrokkenheid van de reders is belangrijk voor een reality check tussen wat wenselijk is en wat mogelijk zou kunnen zijn.

Reders moeten bovenal goede randvoorwaarden hebben voordat ze innovatief aan de slag kunnen. Structuurvisie Wadden is een aanzet hiertoe. Daarin zijn verkenningen mogelijk en op basis daarvan kan je aspecten aanpakken. Veel beter dan de (huidige) PKB Waddenzee.

Er komen ook kosten bij kijken, die moeten ook op tafel. Maar kosten staan wat deelnemers betreft minder centraal in dit vraagstuk. In de objectopstelling wordt het geld rechtsonder gepositioneerd en dat lijkt het volgende te betekenen: als iedereen het eens is over WAT je wil bereiken, dat volgt het geld vanzelf HOE dit vorm te geven. Wat hierbij meespeelt is het schuiven tussen potjes. Financieel gezien moeten we hier gezamenlijk naar kijken.

Het HOE staat nog heel centraal, en het WAT nog steeds iets minder. Vraag en (toekomstig) aanbod komen nog niet tot elkaar. Waar zijn alle WAT-vragen: moet je wel altijd auto's en goederen willen overzetten, en moet dat wel tijdens laag water, of kan dit flexibeler?

En waar staat eigenlijk dat zero-emissiedoel zwart op wit of is het CO₂ neutraal of anderszins. Die koers lijkt wel helder, en (inter)nationale, maar ook regionale ambities beschouwd, kom je onder de streep echt wel uit op de ambitie naar een emissieloos transport op de Wadden. Daar vinden nu de voorbereidingen voor plaats.

Doelstellingen doen er nauwelijks toe om de boel in beweging te brengen – herkennen jullie dat?

Nee het zijn niet de doelstellingen die het probleem zijn, het zijn de obstakels. Visserijboten die 100 jaar doorvaren op oude technologie. Ook ingegraven en

Speerpunten van huidige concessie zitten innovatie in de weg

Reders zijn link met de maakindustrie.

Vormen een reality check over wat technisch mogelijk is

Maar geef de juiste randvoorwaarden, en veel is mogelijk

Dit kost wel geld.

Moet komen uit verschillende potjes

Meer aandacht nodig voor wat de eilanden willen.

Koers is helder: emissieloos en impactloos

<p>vastgeroeste standpunten over regels blokkeren ons enorm. Visies en doelstellingen alleen helpen niet voldoende, maar het moet wel onderdeel van een proces te zijn. Een scheepsvloot verandert niet van een op andere dag, maar je moet wel een plan en richting hebben waar je naartoe werkt. Dus doelstellingen hebben een functie, maar er moet wel een vervolg zijn. Maar daarbij geldt wel: als je de eisen stelt, moet je ook bereid zijn te gaan betalen. En die eisen moeten niet alleen technisch zijn – het HOE – maar ook helder maken WAT je ermee wil bereiken. Het vraagt vervolgens (bestuurlijk) lef en durf om daarmee innovatie richting en vorm te geven. Terwijl je voldoet aan de regels.</p> <p>En laten we niet vergeten: er gebeurt een hoop! Een boel beweging rondom verduurzaming is al gaande en moeten we benutten en versterken. Ook dat moet inzichtelijk, gezien en gekoesterd worden.</p> <p>Concluderend: het gele ‘concessie-ei’ staat centraal. Maar het is ook niet het enige, want sommige processen hebben een andere tijdslijn, lopen over in de volgende concessies (denk aan afspraken over onderhoud, mobiliteitsbeleid op de eilanden zelf en in de kustzones). Dus goed om daar nu al over na te denken. Anno nu ligt de concessie in het midden. Er zijn hiervoor afspraken gemaakt en die zullen we dus moeten nakomen. Maar in de komende jaren zal de rol van de concessie wel verschuiven en kan daarmee benut worden.</p> <p>De mogelijke decentralisering van de concessie richting provincie kan hier een grote rol in spelen.</p>	<p><i>Doelstelling alleen is onvoldoende</i></p> <p><i>Vergeet niet: er gebeurt al veel (innovatie). Maak dat inzichtelijk</i></p> <p><i>Conclusie: concessie staat centraal maar is niet het enige</i></p> <p><i>Rol van concessie gaat verschuiven</i></p> <p><i>Decentralisatie een belangrijke driver. Ook een kans</i></p>
<p>SOLL – waar willen we naartoe?</p> <p>Ook bij het gewenste toekomstbeeld speelden het WAT en het HOE een centrale rol in de discussie. Het begon met een pleidooi voor het WAT: ‘de schatkist’ met wat technologisch mogelijk is zou centraal moeten staan: hoe kunnen we de mobiliteitsbehoefte invullen? Maar leidde ook snel tot de WAT vraag: WAT wil je ermee oplossen, welke mobiliteitsbehoefte, welke omvang?</p> <p>Ook de discussie over het onderscheid tussen impact baggeren, en emissieloos varen werd gevoerd. Zijn ze allebei ‘need to have’? Of is een van de twee ook ‘nice to have’? Maar ook nu was de conclusies dat we die in relatie tot elkaar zouden moeten zien. En dat ze allebei wel degelijk need to have zijn. Uiteindelijk zou je tot een totaal som moeten komen: - en + punten voor emissieloos en/of baggeren. Eindsom is een combinatie van die twee</p> <p>Uitdaging is wel dat ‘de oplossing’ ook in de toekomst tijdsbestendig moet zijn, wat heel lastig is want er zijn veel onzekerheden. Wie neemt dit risico? Kan niet alleen bij reders liggen. Uiteraard moeten economie (poppetje) en ecologie (boompje) allebei tot hun recht komen en in balans zijn.</p> <p>De overheid zou de lange termijn doelstelling en realiteitszin moeten bieden. Wat bedrijven van de overheid willen is een bepaalde stabiliteit. Met duidelijke</p>	<p><i>Kijk naar wat technisch mogelijk is</i></p> <p><i>Maar zet mobiliteitsbehoefte centraal</i></p> <p><i>Emissieloos en impactloos zijn allebei need to have</i></p> <p><i>Weeg ze beiden mee</i></p> <p><i>Oplossing moet tijdsbestendig zijn</i></p> <p><i>Risico's mogen niet alleen bij reders liggen</i></p>

<p>wegingsfactoren waar je de accenten legt. Wegingsfactoren moeten maatschappelijke factoren ook meenemen. Niet alleen de prijs.</p> <p>Want dan wil de markt echt wel partij zijn in innovatieve projecten. Green shipping is al een mooi voorbeeld van markt en overheid die gezamenlijk risico's dragen. Dit leidt tot veel investeringen van bedrijven in emissieloze vaart. Uiteindelijk wil je een schip bouwen waarvan je weet dat het mag varen en ook gekocht wordt. Dat er een aanbesteding wordt uitgeschreven waar je dan ook met dat nieuwe concept op kunt inschrijven. Dat werkt heel precies. Hier zijn in het verleden ook echt bedrijven op failliet gegaan</p> <p>Dat brengt ons weer terug tot de vraag: WAT willen de eilanden nu? De hele techniek is volgend op wat we nu precies willen vervoeren en welke condities en vrijheidsgraden daarvoor gelden. Dat bepaalt enorm hoe de techniek eruit gaat zien. Dus WAT gaan de eilanden willen? Gaan we nu minder auto's vervoeren of niet? Dit bepaalt enorm hoeveel emissie en impactreductie door verkleinde diepgang van schepen we kunnen halen, etc.</p> <p>Dit zijn keuzes die echt uitmaken, want je maakt hele hoge lange termijninvesteringen in schepen met bijvoorbeeld nieuwe autodekken. Je kan investeringen uit het recente verleden daarnaast ook niet negeren. Doeksen heeft bijvoorbeeld geïnvesteerd in 2 LNG schepen. Moeten we dan voor waterstof/elektrisch gaan of LNG in stand houden en kiezen voor een bio LNG project? Wellicht zijn hier overgang strategieën voor nodig. Maar b.v. naar Schiermonnikoog kan/moet je misschien wel andere keuzes maken, want daar zijn die investeringen nog niet gemaakt. Het is dus maatwerk.</p> <p>Wat zijn nu de uitgangspunten? 'Agenda 2050' is op 3 december vastgesteld. Hierin staan strategieën beschreven voor een duurzame mobiliteit naar de Waddeneilanden., etc. Dit geeft houvast. De vraag is wel hoe we dat in de toekomst gaan invullen. En dat kan verschillen per eiland. We moeten echt eerst de WAT-vraag neerleggen. En dan pas de HOE. Het begint echt bij de vraag, wat willen we nu regelen.</p> <p>Hier komt een afpelmechanismen boven: het begint bij WAT de eilanden wel en niet willen zijn. Daar zijn we het over eens. Maar wat kunnen we daarna doen? Er zijn een hoop knoppen waar we (in samenhang) aan kunnen gaan draaien. Maar ook nog veel onzekerheden: waar zitten de 'no regrets'?</p>	<p><i>Overheid moet realiteitszin en lange termijn doelstelling bieden</i></p> <p><i>Markt wil innoveren.</i></p> <p><i>Daag ze uit met juiste wegingsfactoren</i></p> <p><i>Green shipping als voorbeeld</i></p> <p><i>Uitgangspunt: wat willen de eilanden</i></p> <p><i>Heb ook voor investeringen uit het verleden</i></p> <p><i>Maatwerk van belang</i></p> <p><i>Waddenagenda als uitgangspunt.</i></p> <p><i>Daarna invuloefening per eiland; met alle onzekerheden van dien.</i></p>
<p>Mogelijke interventies en vervolgstappen; waar ligt energie.</p> <p>Kijken naar wat er al gebeurt</p> <ul style="list-style-type: none"> - De urgentie is helder. Dat het van 2 kanten moet komen is ook helder. Maar hier zit ook veel innovatief vermogen en dat vind ik wel belangrijk ook mee te nemen. - Kijken naar goede voorbeelden zoals de Green shipping project, hoe komen we daarmee verder? - Ameland heeft al een roadmap ontwikkeld voor de komende 10 jaar. Kijkend naar technologievoorsprong en rol waterstof. Er is behoefte aan dat soort 	<p><i>Er is veel innovatief vermogen</i></p> <p><i>Maak roadmaps met eilanden</i></p>

<p>roadmaps, samen met gemeentes, inwoners etc. die behoefte en technologie koppelen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Waardering uitspreken voor en platform bieden aan ondernemers die hun nek uitsteken en gewoon gaan ondernemen en verduurzamen. Zonder dat de overheid daarom vroeg. - Er gebeurt een hoop, maar verbreden en opschalen is ook belangrijk. - Meer overzicht aanbrengen in wat er al gebeurt om de bestuurlijke opties te verhelderen. Om te laten zien aan welke knoppen ze kunnen draaien. <p>Het 'wat' centraal: wat zijn de randvoorwaarden waarbinnen de marktinnovatie moet plaatsvinden</p> <ul style="list-style-type: none"> - We moeten uitgangspunten en kernwaarden vastleggen, en van daaruit oplossingsrichtingen aanwijzen. Dit hoeft niet lang te duren. - Oplossingsrichtingen dienen daarna te worden uitgewerkt in functionele eisen zodat er ruimte is om innovatie te stimuleren. - Het Hoofdstuk duurzame bereikbaarheid uit de gebiedsagenda is een logisch uitgangspunt, maar: Hoe kunnen we vanuit verschillende financieringsmogelijkheden de ambities uit gebiedsagenda waarmaken? - Eilanden: laat van je horen, waar moet het naartoe gaan? Want we kunnen het wel weer over auto's hebben. Maar dit is al decennia een discussie, die elke keer weer oplaait, en dan weer 10 jaar in de koelkast gaat. Laten we daarin vooral de overstap en de hubs op de vaste wal ook meenemen. - Per situatie maatwerk, maar wanneer we weten WAT we willen met z'n allen, dan moeten we dat expliciet maken. En dat moet gezien urgentie wel op tijd gebeuren. - Samenwerken moet een plek krijgen. En alle no-regret maatregelen zo snel mogelijk oppakken. <p>De concessie is belangrijk maar niet het enige dat telt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ja, de concessie staat centraal, maar vergeet niet: de huidige concessie, die bestaat pas sinds 2014, is nooit een reden geweest om niet duurzaam en innovatief te zijn. Die concessie moeten we ook zien voor wat het is: vooral een middel dat de eilanden in laagseizoen goede bereikbaarheid zijn. Dan verdienen reders hun geld niet, maar moeten ze wel varen. Concessie is dus een garantstelling voor bereikbaarheid, en niet een middel voor verduurzaming. Dat maatschappelijke en algemene belang dat zien we wel, en gaan we toch wel mee aan de slag. Die concessies is daar niet alleen leidend in. Opnieuw kijken: wat zijn we aan het doen, wat deden we ook alweer en waarom? Goed dat we dit breder bekijken dan alleen een concessie of aanbestedingsvraagstuk - Goede afspraken maken in welke vorm we die decentralisatie kunnen gieten. - De technische eisen van RWS zijn enorm belangrijk. Diepgang vaargeul, verminderen bagger, het kan, maar dan is het technisch onmogelijk om een dienstregeling klaar te leggen, zoals we die nu kennen, die de concessie kan invullen. - Laat je niet te veel afremmen door regeltjes die we onszelf opleggen. We hebben een enorme baggerinspanning omdat we binnen de marge 3,80 en 4.00 meter zitten. Dat vraag om heel veel ad hoc baggerwerk. Probeer dus zo ruim mogelijk om te gaan met de regels die we met z'n allen bedacht hebben 	<p><i>Waardering voor ondernemers</i></p> <p><i>Er gebeurt al veel</i></p> <p><i>Maak dit inzichtelijk</i></p> <p><i>Kernwaarden centraal</i></p> <p><i>Waddenagenda als uitgangspunt</i></p> <p><i>Eilanden: laat van je horen</i></p> <p><i>Maatwerk belangrijk</i></p> <p><i>Kijk ook naar no-regret maatregelen</i></p> <p><i>Concessie staat centraal</i></p> <p><i>Maar geen reden niet door te gaan met verduurzamen</i></p> <p><i>Breder vraagstuk dan concessie alleen</i></p> <p><i>Decentralisering als kans</i></p> <p><i>Technische eisen RWS cruciaal</i></p> <p><i>Laten we goed naar regels kijken</i></p>
--	--

