

PROGRAMMA **NAAR EEN
RIJKE WADDENZEE**

Het mobiliteits- systeem in de Wadden 'loopt vast'

**Waar een wil is - maken we
een transitie waar**

De urgentie

Wat is er aan de hand en waarom deze transitie schets?

De Waddenzee

Van Den Helder tot het Deense Esbjerg, de Waddenzee is het **grootste intergetijdengebied op aarde**. Eilanden, zee en kust verbonden en tegelijkertijd op afstand. De mens die er leeft, woont en werkt en de natuurlijke omgeving als jas waarin je mag zijn. De veerverbinding als schakel in de mobiliteitsketen, maar ook als levensader voor de Waddeneilanden, met de Waddenzee die deze schakel draagt.

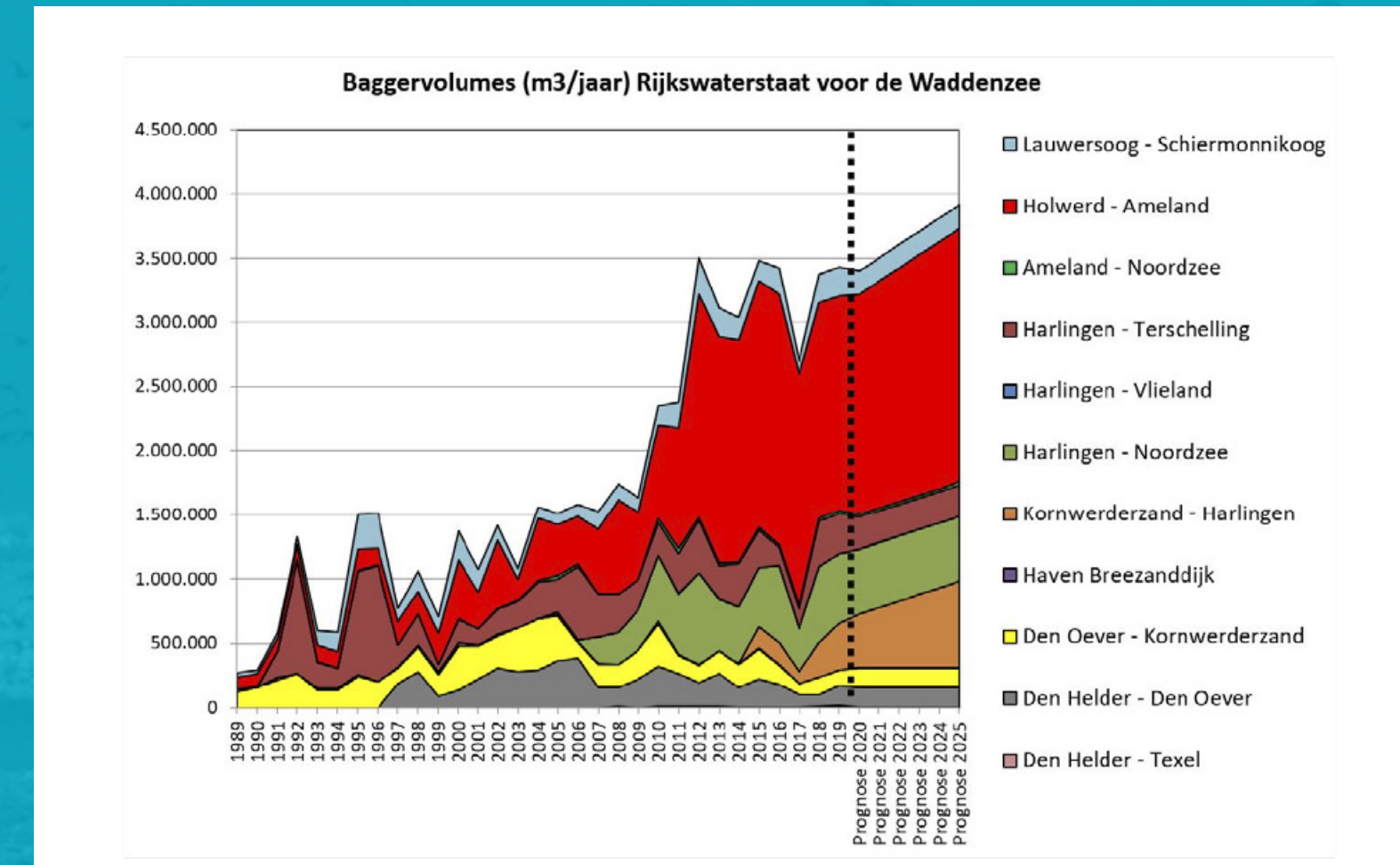
De Waddenzee is sinds 2009 **UNESCO werelderfgoed**, verkregen vanwege de **Oustanding Universal Value** dat natuurlijke processen ongestoord kunnen verlopen door het hele gebied. De Waddenzee voldoet aan drie selectiecriteria vanwege haar 'geologische processen', 'ecologische en biologische processen' en 'biodiversiteit'. De zeer rijke onderwaternatuur als essentieel onderdeel in het voedselweb. Het Waddengebied als toevluchtsoord voor miljoenen trekvogels als schakel in de internationale flyway. Op zich niets nieuws en toch staat de Waddenzee op vele manieren onder druk. Toch vreemd en in toenemende mate steeds méér veronverwacht, juist in zo'n gebied met zulke fundamentele waarden, die we allemaal koesteren.

Niet langer in balans

Door insnoering van de Waddenzee is het natuurlijk morfologisch evenwicht van duizenden jaren verstoord geraakt. Er zet zich steeds meer sediment af in de Waddenzee, waardoor de bodem van het Wad snel is gestegen. Dit komt door bedijking, landaanwinning en grote menselijke ingrepen zoals de afsluiting van het Lauwersmeer en de aanleg van de Afsluitdijk. Ondanks de verwachte zeespiegelstijging blijft de Wadbodem de komende decennia verder omhoog komen. Pas na 2050 komt daar langzaam verandering in.

Baggeren; intensief, continu en structureel elk jaar weer

Rijkswaterstaat baggert de vaargeulen naar de Friese Waddeneilanden al sinds jaar en dag, maar dit is steeds vaker nodig. Vanaf het jaar 2000 is de hoeveelheid baggeren **verdrievoudigd**. Onderstaande grafiek geeft de trend goed weer. Vooral voor de veerverbinding naar Ameland heeft dit grote consequenties.



De huidige baggerinspanning is zo groot, dat het zelfs technisch de vraag is of dit volhoudbaar is.

René Breukel (Rijkswaterstaat)

Baggeren is nu noodzakelijk en de dominante oplossing om te zorgen dat het mobiliteitsysteem in de Waddenzee niet vastloopt. Zo hebben we het ook afgesproken, maar het is niet zonder gevolgen. Baggeren brengt allerlei schadelijke effecten met zich mee. Het verstoort het bodem en waterleven en staat dus op **gespannen voet** met de UNESCO kernwaarde van dat **natuurlijke processen ongestoord** kunnen plaatsvinden. Daarnaast is er veel uitstoot van schepen en zware machines. En er zijn steeds hogere kosten mee gemoeid. Al met al staan door de baggerproblematiek dienstregelingen op sommige verbindingen fors onder druk.

Fossiel varen: niet meer van deze tijd

Naast het baggerbezwaar speelt ook mee dat de veerboten varen op **fossiele brandstoffen**. Ondanks te koesteren stappen in de afgelopen jaren dit te verduurzamen. Dit is steeds moeilijker te verenigen met verschillende (inter)nationale beleidsdoelen op het gebied van uitstoot (SO₂, CO₂, NO_x), de aanstaande aanscherpingen op dit beleid, de UNESCO Werelderfgoed status, de Wadden als stiltegebied en de kwetsbaarheid die het Waddengebied kent ten gevolge van klimaatverandering. Nieuwe **emissieloze technologie** ontwikkelt zich wereldwijd steeds verder. Een **forse opgave** en een **unieke kans**.

Leefbaarheid onder druk

Daarnaast is er sprake van een toenemende druk op de leefbaarheid van de Waddeneilanden. De veerboot is de **levensader** en bepaalt hierin het ritme. In de loop van de jaren is de bereikbaarheid verbeterd en het capaciteitsaanbod vergroot (vroeger voeren er minder en langzamere boten). Het toerisme blijft gestaag groeien, en de angst dat de Waddeneilanden steeds meer worden overspoeld en hun aantrekkelijke karakter hierdoor gestaag kwijtraken is reëel, getuige ook de brandbrief van de vijf waddenburgemeesters deze zomer, die stellen dat de Wadden zonder maatregelen een tweede Venetië wordt.

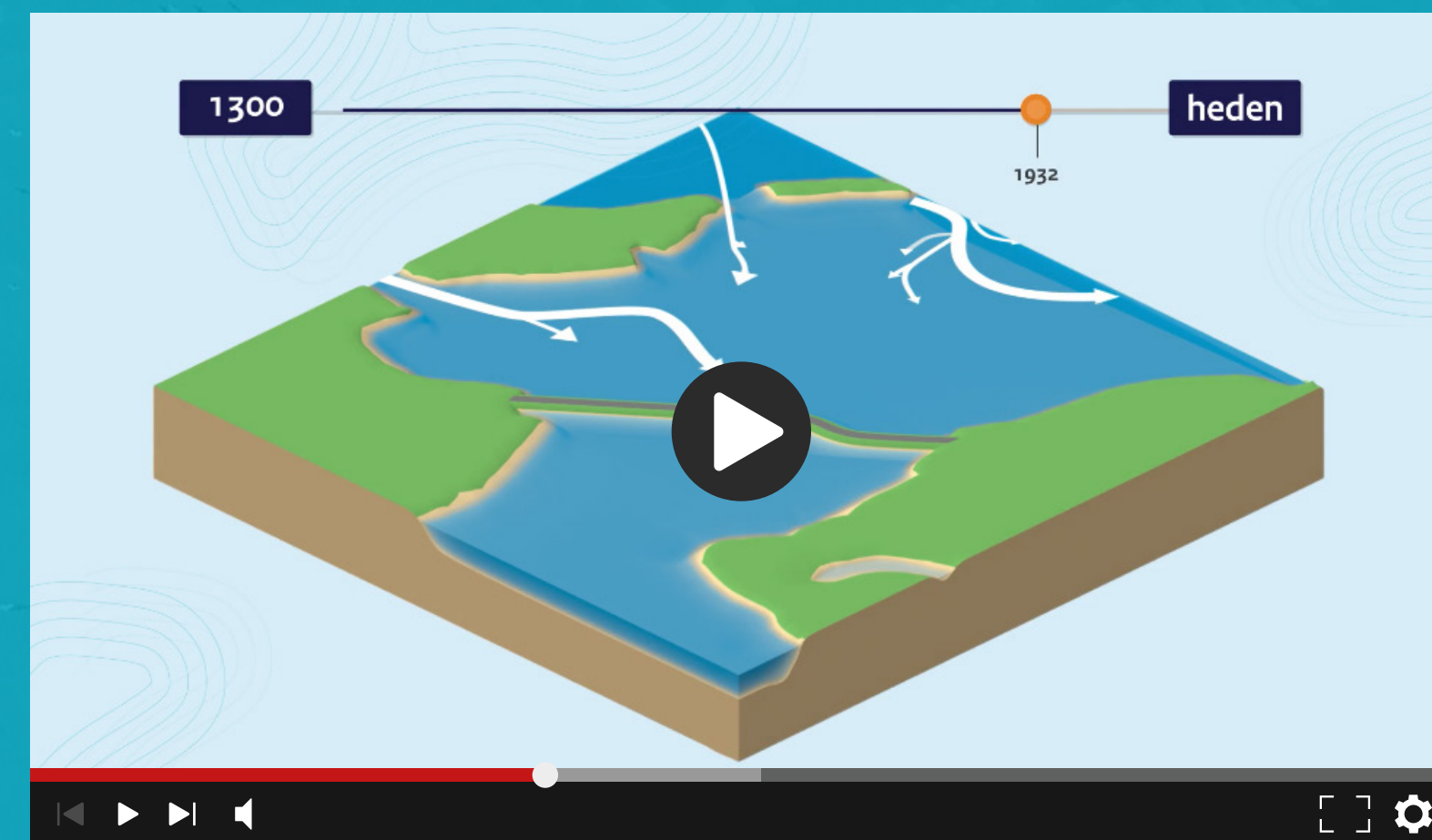
Onvolhoudbaar

Deze drie urgente aanleidingen - een toenemend baggerbezwaar, een fossiel gedreven mobiliteitsstelsel en de leefbaarheid die onder druk staat - laten tezamen zien dat zo doorgaan op termijn onvolhoudbaar is. De opgave is complex, meervoudig en weerbarstig en per (verbinding naar elk) Waddeneiland verschillend. De druk zal verder toenemen en om integrale keuzes vragen. Een **transitievraagstuk** ligt voor ons.



In vogelvlucht

In vogelvlucht geeft onderstaande animatie de achtergronden van de ontwikkelingen van de Waddenzee en de betekenis voor duurzame mobiliteit samengevat weer.



Transitieschets Duurzame Mobiliteit Waddeneilanden

Met deze transitieschets tonen we ons narratief en de verbeelding van het transitieproces dat nodig is om de Waddeneilanden ook op de lange termijn **goed bereikbaar** en daarmee **leefbaar** te houden. Dat is en blijft de **randvoorwaarde**. Het [Programma naar een Rijke Waddenzee](#) is door haar opdrachtgevers gevraagd om een 'schets te leveren voor het proces om te komen tot duurzame mobiliteit 2050'. Kortweg de 'Transitieschets'.

Om de vraag te beantwoorden - **hoe houden we de Waddeneilanden goed bereikbaar en daarmee leefbaar?** - gaan we allereerst dieper in op de drie grote ontwikkelingen die sterk met elkaar verband houden:

- Grenzen aan het baggeren
- Emissievrije en impactarme scheepvaart
- Leefbaarheid onder druk

Vervolgens duiden we welke **transitierichting** we voorzien, langs welke **sporen** de transitie tot stand kan komen en welke **routekaart** we daarvoor kunnen volgen. Als bouwstenen, ter inspiratie en afweging. Tot slot bieden we een opzet hoe de transitie vanuit **samenwerking** tot stand kan komen.



Grenzen aan het baggeren

Grenzen aan het baggeren, maar blijven de eilanden dan wel goed bereikbaar?

In alle openheid werken aan de toekomst van mobiliteit op de Waddenzee, roept al snel bezorgde vragen op. Blijft de mobiliteit voor de eilandinwoners van de Waddeneilanden, toeristen en havens wel geborgd?

Gelukkig is dat geen discussie

De bereikbaarheid is geborgd en dat zo moeten blijven. Maar de vraag is wel hoe we dat gaan borgen, ook juist in de toekomst.

Op welke manier kunnen we stappen maken, om het ook voor de Waddenzee zelf zo goed mogelijk te regelen?

René Breukel (Rijkswaterstaat)

Op de vaarweg naar Ameland liggen nu al elke dag twee baggerschepen. Baggeren veroorzaakt plaatselijk verstoring en vertroebeling zowel bij de bagger- als stortlokaties en hebben daarmee een negatieve invloed op het kwetsbare bodemleven, dat als drager fungeert in het voedselweb. Juist in de **laag-dynamische** en **ecologische waardevolle gebieden** wordt er gebaggerd.

Technisch, ecologisch en mogelijk op niet al te lange termijn ook juridisch loopt het mobiliteitssysteem in de Waddenzee steeds meer vast en er zijn ook steeds hoger kosten mee gemoeid.

René Breukel van Rijkswaterstaat, Arjen Kok van Coalitie Wadden Natuurlijk en Dirk Spoor van Rederij Doeksen, reflecteren op de baggerproblematiek en de urgentie van de transitieopgave die hierdoor is ontstaan.



Het PRW heeft in samenwerking met Rijkswaterstaat een presentatie samengesteld over '[Varen en Baggeren in de Waddenzee](#)', waarin wordt ingegaan op de vraag '[hoe houdbaar is onze huidige praktijk gericht op bereikbaarheid en mobiliteit in Werelderfgoed Waddenzee gegeven de ecologische impact, morfologische ontwikkelingen en zeespiegelstijging?](#)'

Tijdens het PRW Werkatelier Duurzame mobiliteit Waddeneilanden op 6 oktober 2021 te Harlingen is dit tijdens een hybride webinar [gepresenteerd](#).



Emissievrij & impactarm

Emissievrije scheepvaart: vanzelfsprekend én uitdagend!

Ook de mobiliteitsector en daarmee ook de scheepsbouwsector moet vanwege klimaatverandering op termijn overstappen op fossielvrije brandstof. De rapportage van het **IPCC** (2021), maar ook het **KNMI** (2021) onderstreept deze urgentie nogmaals. De normen voor de uitstoot zullen ongetwijfeld steeds verder worden aangescherpt.

Gelukkig doen duurzamere brandstoffen al hun intrede, maar als we kijken naar de huidige Waddenzee vloot, vaart zo goed als iedereen nog op fossiele brandstoffen. Natuurlijk zal er in verband met gedane investeringen en terugverdientijden een **overgangperiode** nodig zijn, maar hoewel huidig beleid dit nog niet 'afdwingt' is de ambitierichting helder en eigenlijk al zonder discussie: **emissieloos**, zo snel als mogelijk, juist in een Werelderfgoed! De opdrachtgevers van het PRW hebben zich hierover in 2020 al uitgesproken. De nieuwe concessie Waddenveren (2029) biedt een unieke kans deze ambitie maximaal vorm te geven.

Op dit moment vaart de vloot op de Waddenzee als geheel op fossiele brandstoffen: diesel, LNG, stookolie en gasolie.

Leo van der Burg (FME, Green Shipping Waddenzee)

De transitie naar fossielvrij varen betekent voor de scheepvaart op de Waddenzee vooral een omslag naar elektrisch varen, aldus Leo van der Burg (FME, [Green Shipping Waddenzee](#)).

Schepen zullen straks met accu's gaan varen. Maar soms is dat niet genoeg. Dan is er aanvullend nog een energiesysteem nodig. Denk dan aan brandstofcellen en groene waterstof.

Leo van der Burg (FME, Green Shipping Waddenzee)

Ook Doeksen heeft hoge verwachtingen van **elektrisch varen in het Waddengebied**. De technische oplossingen zijn er. Zo zie je in Noord-Europa al enkele voorbeelden van veerboten die elektrisch varen, zoals de 'Ellen', een Deense E-ferry, die vaart tussen Søby op het eiland Æro en Fynshavn aan de vaste wal. Het PRW is een kijkje gaan nemen.



Toch is de uitdaging heel groot

De transitie naar emissieloze overtochten gaat niet vanzelf of in één klap. Het vraagt veel van alle partijen in de keten en niet alleen richting 2029 maar ook daarna.

We weten niet precies welke kant het op gaat. Investerings zijn enorm. En er zijn nog vele andere vragen. Als we de vloot elektrisch maken, is er dan wel genoeg wal infrastructuur?

Dirk Spoor (Rederij Doeksen)

Daar waar waterstof nodig is ter ondersteuning geldt: de business case voor varen op groene waterstof is er nog niet. Het programma **Green Shipping Waddenzee** biedt weliswaar ondersteuning voor de onrendabele top. Maar alleen als de inschatting is dat een technisch concept binnen niet afzienbare tijd ook zonder subsidies functioneert. De eerste **pilots** zijn opgestart. Ook de Rijksrederij zet hierin verdere stappen en zal de komende jaren de Ms. de Krukel, actief in Werelderfgoed Waddenzee en in gebruik bij de Waddenunit van het ministerie van LNV, ombouwen met waterstof als energiedrager.

In onderstaande video delen Dirk Spoor van Rederij Doeksen, Albert Keizer van Next Generation Shipyards en Leo Verburg van het Green Shipping Programma, hun perspectief op de transitie naar emissievrije scheepvaart, die wel allerlei grote uitdagingen kent.



Dirk Spoor geeft in bovenstaande video nadrukkelijk aan: 'per oplossing moeten we bekijken: hoe organiseren we dat goed? Dat kan je niet alléén bij de overheid leggen, of bij de fabrikanten van motoren, of bij de veerdiensten. De verantwoordelijkheid hebben we met elkaar. Transitie vraagt om **samenwerking op alle niveaus**, maar waar een wil is is een weg!

We moeten nú gaan denken over alternatieven en dat moeten we met elkaar doen.

Dirk Spoor (Rederij Doeksen)

We hebben lang genoeg geprofiteerd van het fossiele tijdperk. Nu moet de knop om.

Albert Keizer (Next Generation Shipyards)

Emissieloos is dus één van de transitieperspectieven, maar om de aantasting van de wadbodembodem door het baggeren wezenlijk te reduceren zullen we toe moeten naar **ondiepe impactarme** veerboten. Dat is technisch nog best een uitdaging en vraagt om **gerichte innovatie**.

In opdracht van het PRW heeft het **Maritiem Research Instituut Nederland (MARIN)** een technologieverkenning uitgevoerd naar ondiepe duurzame waddenveren voor de lange termijn. Uitgangspunt hierbij is de ambitie de invloed op het (a)biotische ecosysteem te minimaliseren: **emissieloos en impactarm**. Aan dit onderzoek is bijgedragen door experts van **C-Job Naval Architects, Conoship International, Damen** en **Van Oossanen**.

Hoofdconclusie is dat er **voldoende perspectieven** zijn op weg naar verduurzaming van het vervoersconcept, zowel t.a.v. emissieloos -batterij elektrische en/of benutting van waterstof (of methanol) voor de voortstuwing- als impactarm -ondieper tot ca. 1m.

Wel zijn belangrijke stappen en **keuzes** nodig die dat mogelijk maken. De vraag is hoe we op de lange termijn personenmobiliteit (bewoners/forensen-toeristen) en vrachtmobiliteit (incl. autotransport) in relatie tot elkaar willen faciliteren. Het advies is om hier **verschillende scenario's** te bekijken, die ook gekoppeld kunnen worden aan de **natuurlijke identiteit** van het gebied (beleving en getij). Dit vraagt voorafgaand om verdere maatschappelijke dialoog. Tijdens het PRW Werkatelier op 7 oktober 2021 is het MARIN onderzoek gepresenteerd. Hier kunt u de presentatie ([deel 1](#) en [deel 2](#)) en het [videoverslag](#) terugkijken.

Leefbaarheid onder druk

Transitie een kans?!

Goede bereikbaarheid is essentieel voor behoud en ontwikkeling van de leefbaarheid op de Waddeneilanden. Vanzelfsprekend voor de eilanders zelf, maar ook voor bijvoorbeeld de dagelijkse forens die werkt op het eiland. Naast (behoud van) eigen voorzieningen op de Waddeneilanden zijn bewoners afhankelijk van **essentiële voorzieningen** aan de vaste wal (onderwijs, zorg, bezoek, sport). Zij hebben daarmee ook een andere (reis)behoefte dan de toeristen. De **zorg** leeft of dat in de toekomst voldoende gewaarborgd kan blijven, of ligt er in de mobiliteitstransitie juist een **kans** aan dit belang meer tegemoet te komen?

Tijdens Covid-19 periode kwam er een nieuw type toerist naar de eilanden, die de identiteit en leefbaarheid van de eilanden verder onder druk zette en vragen oproep. Wat als deze trend doorzet? Wordt het dan niet echt te druk en verliest het dan niet stukje bij beetje haar aantrekkingskracht? Hoe leefbaar blijven de eilanden dan? En kan de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem bijdragen aan **behoud en bekrachtiging** van de leefbaarheid én identiteit van de Waddeneilanden en kustgemeenten?

Het wordt druk op de Wadden. Soms zelfs té druk. Vooral door toenemend autogebruik. 'Als je jouw auto meeneemt naar de Wadden en die auto dan ook nog gebruikt om de 500 meter te overbruggen van jouw huisje naar het strand, dan ontstaat daar dus een parkeerprobleem'.

Cinto Prospero (VWV Ameland)

Toerisme is de afgelopen decennia de **groeimotor** geweest voor de Waddeneilanden. Hoe meer toeristen, hoe meer inkomsten voor de eilanden. Maar aanhoudende groei van toerisme kent ook een keerzijde. Teveel toerisme, te lange periodes met piekdruk, en een toerist die uit gemakzucht de auto pakt op het eiland voor elk wissel, verstoort de balans tussen toerisme en economie (TE) versus (X) ecologie en landschap (EL), aldus Don Boot van Gemeente Texel. Lees ook dit artikel: ['Jaarlijks meer eilandauto's; waar stopt het?'](#), uit het Friesch Dagblad.

De transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem biedt de eilanden en kustgemeenten ook de kans om op het gebied van leefbaarheid grote stappen te zetten, bestaande balans te behouden en (dreigende) onbalans te voorkomen. "Het vraagt wel om **keuzes, waarbij niet kiezen ook een keuze is**", zo bleek tijdens één van de PRW focussessies (2020) waarbij de 'leefbaarheid - mobiliteitsparadox' centraal stond.

'In drukke tijden ervaart Harlingen nu al best wel wat problemen. En de intentie is niet om de parkeercapaciteit nog enorm uit te breiden. Dat zal ten koste gaan van de leefomgeving. Er wonen en werken hier ook mensen. Dat is dus een dilemma'.

Horatius Runia (Gemeente Harlingen)

Er is zoveel mogelijk. Een **transferium**, veel betere **bagageservice** en beter **Openbaar Vervoer** aan weerszijden van de overtocht over de Waddenzee. Het zit 'm in betere **systemische samenhang, serviceverlening** en **ontzorging**. Niet alleen tijdens de overtocht, maar juist in de gehele keten.

Ontzorgen maakt dat de behoefte aan een eigen auto minder wordt. Cinto Prospero (VWV Ameland)

We moeten mensen soms een beetje helpen met hun eigen keuze voor de Wadden. Dan komen ze van die boot af en dan kunnen ze wel een bus pakken, maar daarna is een fiets toch wel heel handig.

Raoul (Soepboer fietsverhuur)

In onderstaande video delen Cinto Prosperi, directeur VVW Ameland, Horatius Runia, Gemeente Harlingen en Raoul van Fietsverhuur Soepboer op Schiermonnikoog, hun visie op de relatie tussen leefbare Waddeneilanden en de uitdagingen in het mobiliteitssysteem.



Horatius Runia
Gemeente Harlingen

We weten dat het vervoer lastiger wordt, dat de Waddenzee verandert, dat de bodem omhoog komt, dat baggeren water naar de zee dragen is. Dan is dat dus de realiteit. En daar volgt dan uit dat de auto lastig wordt. Wat wel kan is bijvoorbeeld de auto op tij overzetten met grotere boten. Dan heb je dus een keuze. Maar het mooie is dat als je dan jouw auto mee wil, dan conformeer je je wel aan de natuurlijke realiteit van zoiets als het getij.

Cinto Prosperi, VVW Ameland.

Met elkaar, met de Waddengemeenschap moeten we definiëren wat we willen. Welke stippen zetten we op de horizon?

Het is net wat je belangrijk vindt. Je moet ook als gemeente prioriteiten stellen. Waar willen we graag naar toe? En hoe haalbaar is dat?

Cinto Prosperi, VVW Ameland

De identiteitsvraag

Het mobiliteitssysteem op de Wadden heeft de groei van toerisme mogelijk gemaakt. Met die groei verandert ook de identiteit van de eilanden. Dr. Linde Egberts, Universitair docent Erfgoedstudies (VU, Amsterdam) en gepromoveerd op 'regionale identiteit en erfgoed' onderzocht voor PRW de cultuurhistorische identiteit van de Waddeneilanden. Zij maakte o.a. een internationale vergelijking met een viertal andere eilanden en duidde de betekenis daarvan voor toekomstige mobiliteitskeuzes naar de Waddeneilanden. Voor dit onderzoek is een desk- en veldonderzoek verricht en zijn gesprekken gevoerd met 12 willekeurige bewoners van de Waddeneilanden en is feedback van een klankbordgroep en input van een Webinar over dit onderzoek verwerkt.

“De verschillen tussen eilanden en doelgroepen zouden meer dan nu het uitgangspunt moeten zijn voor het mobiliteitssysteem van de Wadden. Zo kan meer recht worden gedaan aan de eigenheid van de bijzondere eilandgemeenschappen.”

Linde Egberts (VU Amsterdam)

De ontwikkelingen in de laatste 100 jaar hebben in het teken gestaan van **schaalvergroting**, **groei** en plannen op de **piekbelasting**. Nu komt het moment voor **herbezinning** van de gestandaardiseerde praktijk die we kennen en te zoeken naar een **nieuwe balans** tussen de verschillende waarden die we toekennen aan het Waddengebied.

Gezien de grote verschillen tussen groepen gebruikers, bewoners en bezoekers, maar ook de eilanden onderling, zou een **passende differentiatie** centraal moeten staan in plaats van het groeiemodel dat we nu hebben. Op dit moment lijkt het erop dat de diverse stakeholders zich nog niet bewust zijn van het keuzespectrum. Men is wel gewend aan langdurige samenwerking met huidige vervoerders en bewoners en de dialoog die daar plaatsvindt. Maar nog niet zozeer aan veel grotere vergezichten waar gezamenlijk een koers in bepaald moet worden.

Tijdens het Webinar op 16 december 2020 zijn de onderzoekresultaten gepresenteerd aan ruim 60 deelnemers en is hierop gereflecteerd:

- De toegankelijkheid van de veerdienst wordt gezien als **draaiknop** voor mogelijk overtoerisme;
- Er is steun uitgesproken voor het pleidooi voor **differentiatie** tussen eilanden en vervoerstromen;
- Er is **voorzichtigheid** over het kiezen voor échte verandering en vergezichten te ontwikkelen;
- Gesprekken over 'wat is er technologisch mogelijk?' en 'waar willen we naar toe en wat willen we nou op de lange termijn?' zijn nog niet echt op gang en zouden meer **aangezwengeld** kunnen worden;
- Er is veel behoefte aan vergelijk met / bestuderen van de **Schleswig-Holsteinse Waddeneilanden**, waar een andere omgang met toerisme is en b.v. op getij gevaren wordt

Toekomstige keuzes over mobiliteit op en naar de Waddeneilanden moeten het grote gesprek over de relatie tussen mobiliteit en behoud, of zelfs versterking van, identiteit niet schuwen en doet daarmee een appel op een fundamentele kernvraag:

“Wat voor eiland willen wij zijn en welk type mobiliteit past daarbij?”

Van Linde Egberts is op 30 december 2020 een **opinie artikel** verschenen in het Friesch Dagblad: *'differentiatie is de sleutel voor een veerdienst die past bij eilander identiteit.'*

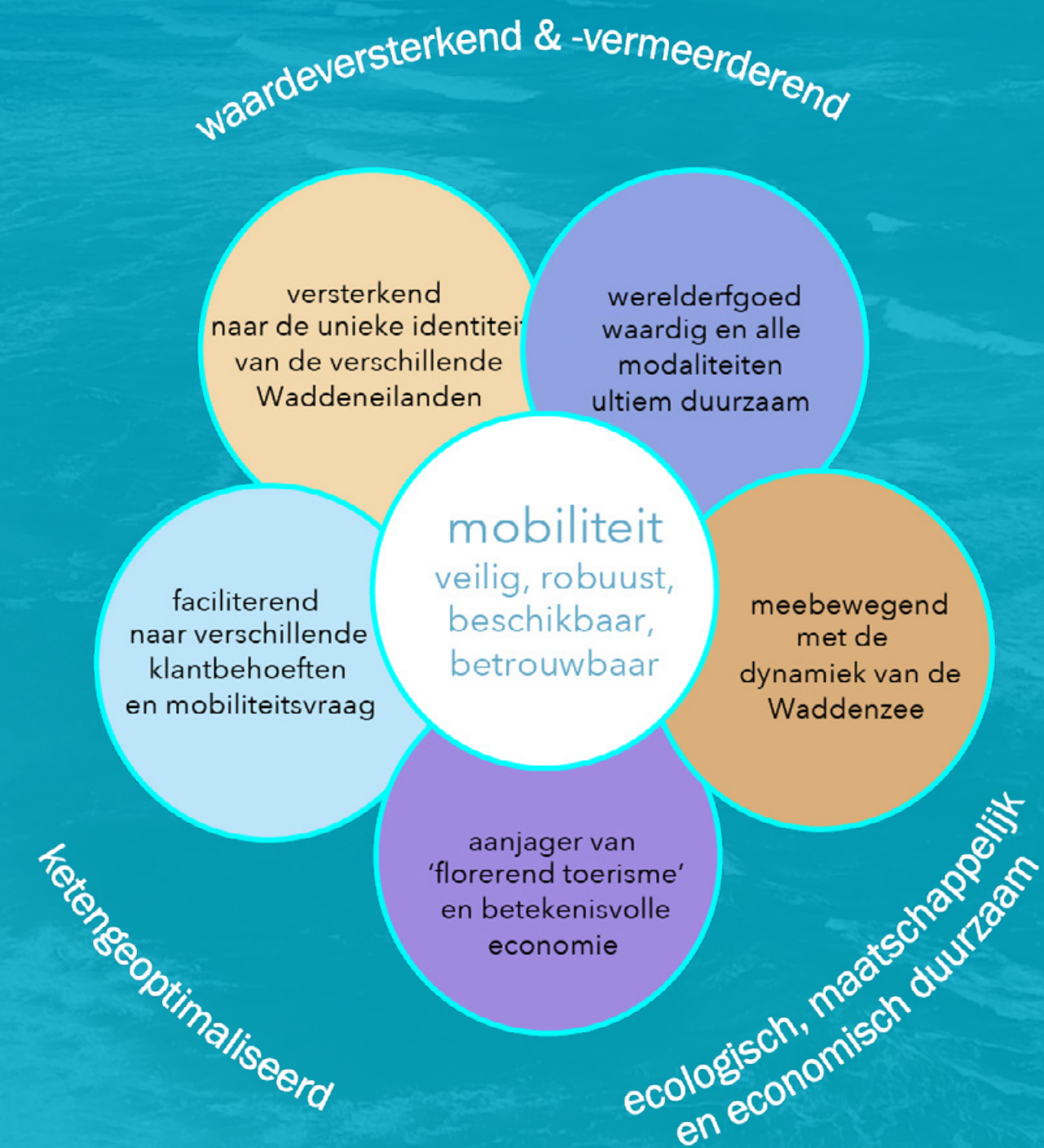
Transitierichting

Hoe we de mobiliteitstransitie de komende jaren ook precies willen vormgeven; de randvoorwaarde blijft de Waddeneilanden **optimaal bereikbaar** te houden: **veilig, robuust, beschikbaar** en **betrouwbaar**. Hierover bestaat geen enkele twijfel en er is een sterk commitment de bereikbaarheid te blijven garanderen. In het perspectief van **Brede Welvaart** en vooral ook op de **lange termijn**. Echter, we hebben ons ook te verhouden tot de dreigende onvolhoudbaarheid van hoe we nu het mobiliteitsstelsel hebben vormgegeven: een transitie is nodig, maar wat streven we dan na?

De transitie-missie van het mobiliteitsstelsel

- **Versterkend voor de unieke identiteit van de verschillende Waddeneilanden** - elk eiland kent haar eigen kenmerken, profiel en cultuur en maakt haar eigen afwegingen. Daaraan zou ook de vorm van toekomstig mobiliteitsstelsel aan moeten bijdragen. Lerend van elkaar, maar ook onderscheidend waar echt gewenst. Waar autoluw een bredere toepassing zou kunnen krijgen voor de Friese Waddeneilanden, blijft bereikbaarheid met de auto belangrijk voor de Texelse identiteit.
- **Werelderfgoed waardig en alle modaliteiten ultiem duurzaam** - we maken keuzes die in lijn zijn met de UNESCO Werelderfgoedwaarden waar onder de kernwaarde van 'ongestoorde natuurlijke dynamiek'. Maar ook respectvol de omgeving; de 'rust, ruimte, stilte en donkerte', Niet alleen voor transport door de Waddenzee, maar juist in de gehele keten. Juist in een Werelderfgoed leggen we de lat hoog: niet een beetje duurzamer, maar ultiem duurzaam in al haar facetten.
- **In staat mee te bewegen met de dynamiek van de Waddenzee** - we luisteren naar wat het morfologische systeem 'ons vertelt'; we volgen de vaargeulen die zich natuurlijkerwijs verplaatsen. We passen ons maximaal aan op de breedte en diepte van de geulen en benutten het getij als dat noodzakelijk is voor dieper liggende schepen, of gewenst omdat het fors kan besparen op de energieconsumptie van schepen.
- **Aanjager van betekenisvolle economie en florerend toerisme** - een duurzaam mobiliteitsstelsel in de Wadden heeft de potentie ook in bredere zin behoud van de (toeristen) economie betekenisvoller te maken vanuit het perspectief van Brede Welvaart. Het kan de lokale duurzaamheidsambities en ontwikkelkracht op de eilanden zoals b.v. door de horeca-ondernemers op Schiermonnikoog en in de Waddenzeehaven van Lauwersoog helpen, verder verbreden en opschalen. Er gebeurt al veel.

- **Faciliterend naar verschillende klantbehoeften en de mobiliteitsvraag** - (eiland)bewoners, -forensen, toeristen maar ook de vrachtwagenchauffeur hebben allemaal andere reisbehoeften. Daar kunnen we ons veel meer op richten en deze kunnen verschillend worden gefaciliteerd: sneller waar het moet, ontzorgend waar mogelijk en langzamer en belevingsvoller waar het kan.



Welk transitieperspectief zien we dan?

1 & 2 - **Emissieloos en impactarm is evident.** Maar dit lukt alleen als het mobiliteitssysteem van de Wadden ook op diverse fronten verandert, de voorwaarden voor infrastructuur (E/H2) op tijd zijn geregeld en keuzes zijn gemaakt die ondiepe scheepvaart daadwerkelijk mogelijk maken.

3 - Hiervoor is er een verregaande **differentiatie** nodig tussen personen en vracht, toeristen en bewoners/forenzen met auto en zonder auto en misschien ook wel mét en zonder haast.

4 - Het huidige mobiliteitssysteem is hoofdzakelijk aanbod gestuurd. Een mobiliteitssysteem dat zich kan **aanpassen aan de vraag**, zal beter in staat zijn om efficiënter en duurzamer daadwerkelijk emissie- en impactloos te worden. Lage (gemiddelde) bezettingsgraden dienen we te voorkomen en we moeten willen streven naar kleinere energie footprint per vervoerde persoon.

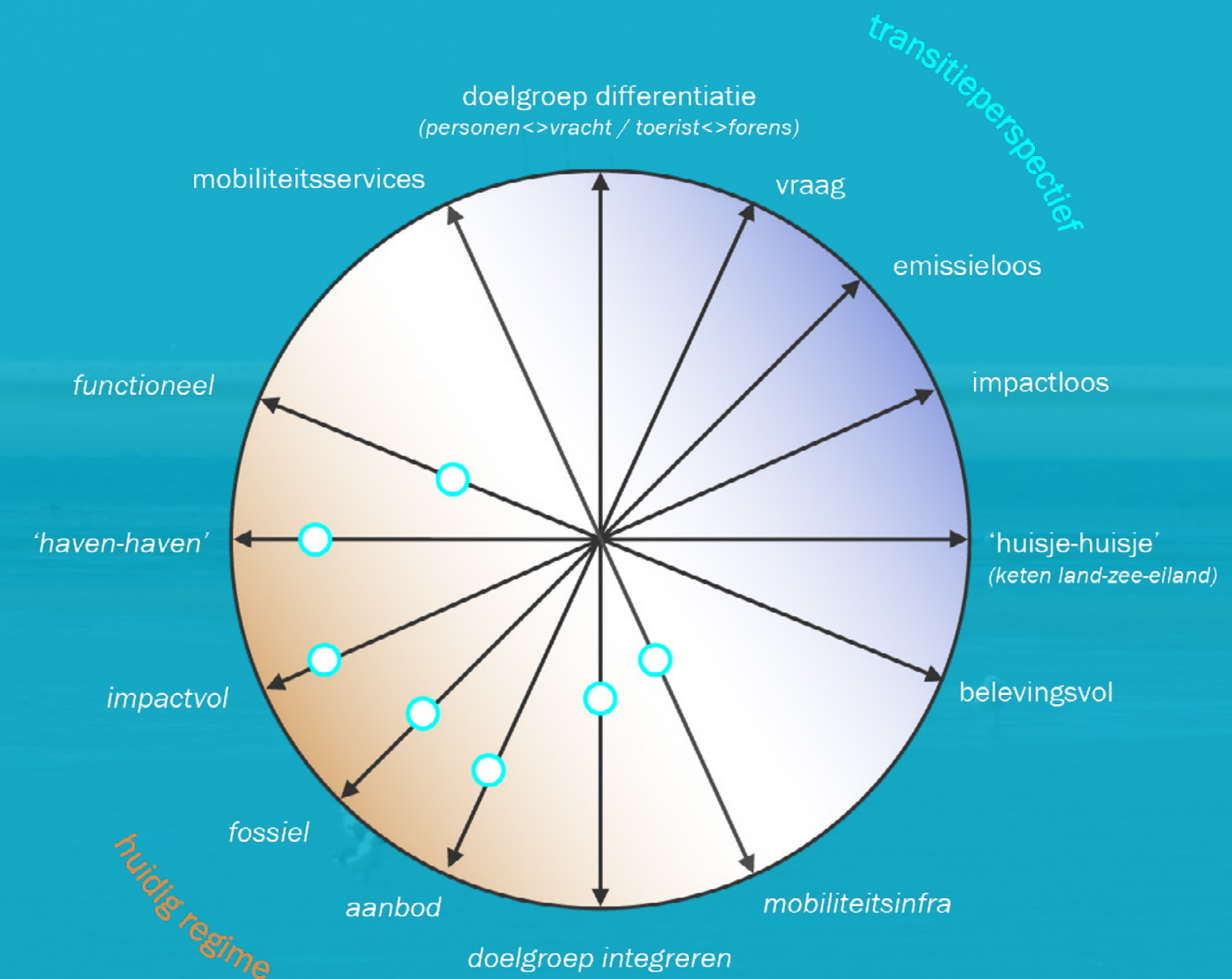
5 - Dat betekent ook dat we niet langer moeten kijken naar de reis van haven naar haven, maar ons moeten richten op de gehele reis van A naar B of van **'huis naar huisje'**. Hoe krijgen we een Amsterdams gezin zonder auto op Terschelling? Maar ook: Hoe kan de gehele logistieke keten voor het transport van goederen worden geoptimaliseerd en voorkomen we onnodig transport van vrachttonnages?

6 - Daarnaast kan ook meer ingezet worden de reis naar en door de Wadden meer **'belevingsvol'** te maken, daar waar deze nu vooral functioneel is ingericht. Je vakantie al ver landinwaarts kunnen starten in een speciale Waddentrein. Het ontwerp van de veerboot die je direct doet beseffen dat de reis door het Werelderfgoed bijzonder is en er op de boot veel te zien en te leren valt over dit gebied. Een combi-ticket kunnen boeken voor de overtocht deels duurzaam zeilend met de bruine vloot en wellicht een nachtje kunnen 'droogvallen'. Of een reis met een snelboot, vlug en stil over het water zwevend,

7 - Dat zal alleen lukken als de aandacht verschuift van optimalisatie van mobiliteitsinfrastructuur naar het organiseren van **mobilitéitsservices** en daarmee ook te **ontzorgen**. O.a. makkelijk boekbaar, zorgeloze en waar mogelijk minder (of kortere) transfers en bagageservices van herkomst naar bestemming.

Het transitieperspectief met zeven richtingen

Het is niet zo dat op bovenstaande perspectieven nog niets gebeurt. Op onderdelen zien we al stappen in deze richting en we moeten koesteren wat er al gebeurt, maar we zijn er zeker nog niet. We zien het perspectief daarom als **'een beweging van - naar'** en vanzelfsprekend zal er ook sprake zijn van **overgangperiodes**. Het transitieperspectief is ons **kompas**. Onderstaand een inschatting waar we ons bevinden in deze beweging van het 'huidige regime' naar een toekomst robuust 'nieuw regime'.



Samen te vatten als een ontwikkeling naar een **'emissieloos, impactarm èn adaptief mobiliteitsysteem'**:

Emissieloos: zonder nadelige uitstoot voor de natuurlijke omgeving;

Impactarm: zo weinig mogelijk impact op de wadbodem, wadplaten en de ruimte om ons heen (geluid, trillingen, wash);

Adaptief: aanpassend aan de natuurlijke dynamiek van de Waddenzee, de morfologische ontwikkelingen in breedte en diepte van geulen, de vraag naar mobiliteit èn de verschillende behoeften van reizigersdoelgroepen.

Transitie in actie

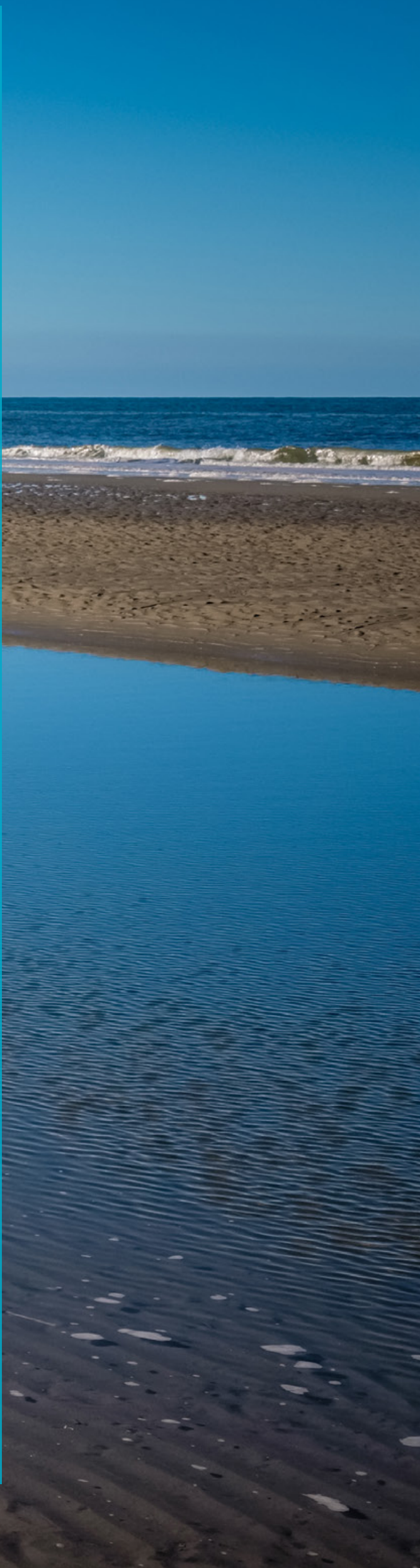
Verduurzaming van mobiliteit is gezegd niet nieuw. De afgelopen jaren zijn diverse (deel) initiatieven ontwikkeld en uitgevoerd. Deze moeten we koesteren en waar mogelijk met elkaar verbinden, uitbouwen en opschalen. We stappen niet in een stilstaande trein die nog moet vertrekken.

Een (groeiend) overzicht van initiatieven

Er wordt op allerlei niveaus gewerkt om knoppen om te kunnen zetten. Er zijn al bewegingen naar wat we nu een transitie naar een nieuw, volhoudbaar mobiliteitssysteem in het Waddengebied noemen. De transitie is een gezamenlijke verantwoordelijkheid en vraagt van iedereen het lef om te experimenteren, stappen te zetten om een nieuwe realiteit mogelijk te maken.

Mis je een initiatief dat aansluit bij het transitieperspectief? Stuur een e-mail naar Anja Zijlstra van Programma naar een Rijke Waddenzee (a.j.zijlstra@minlnv.nl).









Transitiedynamiek

De transitie opgave is voor veel direct betrokkenen al best duidelijk, de urgentie is voor een groeiend aantal mensen en organisaties voelbaar en er gebeurt steeds meer. Toch staan we nog maar aan de **vooravond** van wat nog komen gaat.

In transitietermen bevinden we ons in de aanloopfase, waarin eerste experimenten plaatsvinden om een nieuw systeem op te bouwen, en waarin tegelijkertijd nog pogingen gedaan worden om het huidige systeem te optimaliseren, voor zolang als het nog kan.

Gijs Diercks (DRIFT)

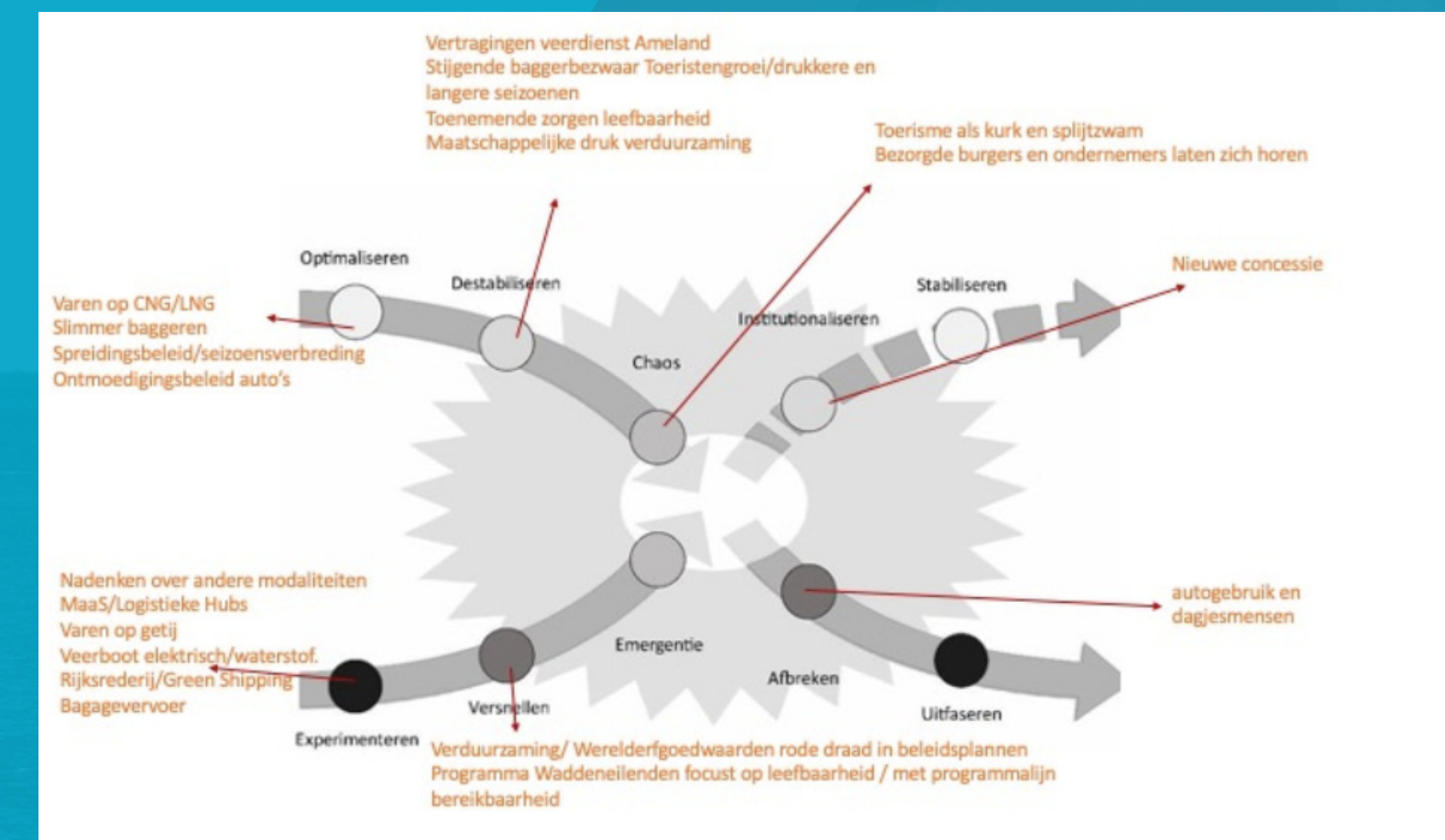
Transities gaan over **fundamentele veranderingen** in ons denken, doen en organiseren en zijn te beschrijven als een opbouw- en een afbouwproces die elkaar versterken dan wel tegenwerken. Waar een huidige regime steeds verder onder druk komt en zal moeten worden afgebouwd, zal een nieuw systeem worden opgebouwd.

Een manier om hier, meer analytisch, naar te kijken is aan de hand van de **'X-Curve'** (Loorbach et al, 2017). Dit is uiteraard een nogal vereenvoudigde weergave van de dynamiek van transities. In de praktijk volstrekt een transitie zich niet door het simpelweg doorlopen van opeenvolgende fases. Transities zijn grillig, niet puur beleidsmatig te managen of af te dwingen, maar wel degelijk te beïnvloeden in termen van **richting en snelheid**. Zo leren historische transities ons dat visies, maatschappelijke urgentie, ondernemerschap en strategische beleidsinterventies een grote invloed hebben op het verloop van transities. De patronen bieden een analytisch perspectief om historische veranderingen te begrijpen, huidige dynamiek te duiden en op mogelijke toekomstige ontwikkelingen te reflecteren.

Kijk hier naar een presentatie van [Derk Loorbach, Dutch Research Institute For Transitions \(DRIFT\)](#), over 'transitie'.

Staat van de mobiliteitstransitie

Een vingeroefening om de staat van de **transitiedynamiek** in de mobiliteitstransitie weer te geven op basis van inzicht van transitiekundigen en naar aanleiding informatie uit verschillende gesprekken, werksessies en deskresearch, geeft het volgende beeld.



Er is op dit moment veel aandacht voor het **optimaliseren** van het huidige systeem. Tegelijkertijd zien we **experimenten** ontstaan, waarbij we vaststellen dat het vooral nog lastig is om voorbij sectoraal en lokaal enthousiasme, aanpak en samenwerking te komen. Echte (systeem) doorbraken ontbreken vooral nog, waardoor nog weinig sprake is van **versnelling** en **emergentie**. Wel zien we aanscherpingen ontstaan vanuit de beleidswereld, zoals de Agenda voor de Wadden2050 en het Uitvoeringsprogramma i.o. en bieden b.v. het vervolgonderzoek bereikbaarheid Ameland 2030, maar ook diverse programma's mogelijkheden de transitiebeweging verder te ontwikkelen.

Transitie versnellen?

Wil de transitie echt op gang komen dan zal naast verdiepend onderzoek, de komende twee jaar een toename nodig van het **aantal experimenten** om een nieuw, duurzaam mobiliteits-systeem op te bouwen. Bijzondere aandacht moet gaan naar de ondersteuning voor deze experimenten, door ze zichtbaar en toegankelijk te maken en de verschillende initiatieven met elkaar te verbinden. Zo kunnen ze van elkaar leren en kunnen institutionele barrières worden weggenomen (versnellingsfase).

Het is hoopvol dat o.a. het Programma Waddeneilanden van betere bereikbaarheid (en - digitale - verbondenheid) een speerpunt heeft gemaakt. Maar ook de focus van het Investeringskader Waddengebied en Waddenfonds op het verkleinen van '**externe bedreigingen**' (lees: het baggerbezwaar).

Het zijn dit type overkoepelende programma's die een belangrijke schakel kunnen vormen om van experimenteren naar versnellen te komen, echter ...

Toch is de indruk van transitiekundigen dat de lange termijn urgentie nog onvoldoende wordt doorvertaald naar samenhangende acties op systeemniveau in het hier en nu.

Een voorbeeld: bagagevervoer van deur tot deur vindt een weg naar festivals zoals 'Into The Great Wide Open', maar voor de doorsnee zomergast is de **auto dominant** en fungeert deze nog voornamelijk als kofferbak om de eigen spullen het eiland op te krijgen. Op het eiland zelf staat de auto vooral stil of wordt wel gebruikt hetgeen leidt tot overlast in de dorpen en strand-opgangen. Het dominante denken en organiseren is lastig te doorbreken, en er ontstaan nog weinig dusdanig aantrekkelijke nieuwe structuren dat duurzaam gedrag vanzelf ontstaat.

Om de transitie echt te kunnen versnellen, speelt nog een ander probleem. Onder een groep koplopers is weliswaar besef ontstaan van de onvolhoudbaarheid van het bestaande denken, werken en organiseren van het Wadden mobiliteitssysteem. Deze groep voelt de urgentie om daar iets aan te doen. Maar dit gedachtegoed is nog niet gemeengoed.

Gijs Diercks (Drift)

Voor het brede publiek is het veelkoppig probleem nog niet dusdanig **zichtbaar of urgent** dat de noodzaak tot een échte transitie - ook wel 'systeemsprong' genoemd - gevoeld wordt. Er gaat nog veel aandacht naar optimalisatie: kleine verbeteringen die de grootste knelpunten tijdelijk weghalen, zonder dat onderliggende oorzaken worden aangepakt en een systeemverandering mogelijk wordt. Het nadenken over **systeemverandering** gaat daarnaast gepaard met de **vrees** dat de bereikbaarheid achteruit zal gaan en daarmee -al dan niet impliciet- de **druk** om vast te houden aan het bestaande of hier dichtbij in de buurt te blijven.

Transitiesporen

De transitie naar een toekomstbestendig mobiliteitssysteem in de Wadden gaat de komende tien jaar - en daarna - hoe dan ook, steeds serieuzere vormen aannemen. De krachten die de onhoudbaarheid nu inluiden zullen toenemen en een dwingender karakter krijgen. Daarnaast zal het aantal experimenten groeien en er zullen structuren ontstaan die het leren tussen deze experimenten faciliteren. De bewustwording van de transitieopgave onder de waddenbevolking en -bezoekers zal groeien. Maar ook partijen zoals bijvoorbeeld toeleveranciers zullen onderdeel van het gesprek worden, zoals nu op Schiermonnikoog in de horeca sector al gebeurt.

Zijn transitie te sturen?

Hoewel een transitieperspectief niet is af te dwingen, is het wel mogelijk transitie daarna te sturen. **Sturing in transitie**, zo blijkt keer op keer, vraagt nieuwe vormen van beïnvloeding die niet (persé) de overheid centraal zet, maar die vooral gericht is op het **helpen richting geven** en **versnellen van maatschappelijke dynamiek** (DRIFT - sturing in transities).

In het Waddengebied is wat dat betreft juist ook heel veel mogelijk. Naast verankering in beleidsagenda's zoals de Agenda voor de Wadden 2050 en daaraan gekoppelde Uitvoeringsagenda i.o. ontstaat verandering als de **gemeenschap** (bewoners, ondernemers, maatschappelijk middenveld) de schouders eronder zet.

Als we uitzoomen zien we dat langs **vier transitie sporen** de transitierichting vorm en beweging kan krijgen. Door beter te doorgronden wat al gaande is en te kijken wat nodig is om deze beweging te ondersteunen, zal transitie het makkelijkst in een versnellingsfase komen.

- **Verduurzaming van de overtocht**
- **Autoluwe overtochten en eilanden**
- **Duurzame en efficiënte logistieke keten**
- **Gebiedsontwikkeling door samenhangende mobiliteitskeuzes passend bij eilander identiteit**

Welke autonome ontwikkelingen helpen deze sporen en wat is er verder nodig en zien we nu (al) sleutelinterventies?

Spoor 1 - Verduurzaming overtocht

Alle vaarbewegingen in het Waddengebied - op toeristisch zeilverkeer na - benutten vandaag de dag nog fossiele brandstoffen. Van reders en vissers tot de Rijksrederij. En ondanks dat hier aanzienlijke verbeteringen zijn gemaakt (denk aan het gebruik van LNG van Doeksen en de hybride Texelstroom van TESO die op CNG vaart, gecombineerd met zonne-energie en groene walstroom) voelt iedereen aan dat er nog grote stappen te zetten zijn. De druk daarop neemt alleen maar toe. De hele wereld moet de komende jaren de overstap maken naar fossielvrije mobiliteit (ook in verband met de stikstofuitstoot) en de Waddeneilanden zijn daar geen uitzondering op. Sterker nog, de kernwaarden van het Waddengebied (natuur, rust, ruimte, stilte) staan haaks op een mobiliteitssysteem gekenmerkt door grote fossiel aangedreven schepen, met regelmatig grote overcapaciteit en daarmee een relatief hoog energieverbruik.

Vanwege de baggerproblematiek zijn schepen nodig met **minder diepgang** als onderdeel van een vloot van verschillende type schepen per doelgroep (bewoners, toeristen en vracht). Het onderzoek van het MARIN (2021) biedt hiervoor inspiratie. Ook blijft het goed alert te blijven op (technologische) ontwikkelingen van hele **andere manieren van mobiliteit** -door de lucht of onder de grond- en zo nodig hier verdiepend onderzoek naar te doen. Dit zou voor specifiek transport (grote) boten overbodig kunnen maken. Hierbij moet wel gezegd worden dat:

- 'Door de Waddenzee' cultuurhistorisch het dichtst bij ons ligt';
- 'Over de Waddenzee heen' snel op gespannen voet lijkt te komen met de kernwaarden 'rust, ruimte en ecologie';
- 'Onder de Waddenzee door' (nu nog) verder van ons af ligt en afhankelijk van de uitvoeringsmethodiek juist wel of juist niet op gespannen voet kan staan met de kernwaarden van 'ongestoorde dynamiek van de wadbodem'.

Autonome ontwikkelingen die dit spoor vergemakkelijken:

- Wereldwijd steeds meer succesvolle elektrische ferry's (in ontwikkeling)
- Wereldwijde ontwikkeling Mobility as a Service (MaaS) concepten
- Technologische ontwikkelingen autonoom transport gaan hard
- Green Deal verduurzaming scheepvaart (11 juni 2019)
- Green Shipping Waddenzee programma
- Maritiem Masterplan

Wat is verder nodig:

- **De nieuwe concessie Waddenveren** (2029) biedt een belangrijke kans de transitieambitie 'emissieloos, impactarm en adaptief' concreet handen en voeten te geven voor de Friese Waddeneilanden;
- Een **gericht marktinnovatietraject** ter voorbereiding op of gekoppeld aan de concessie-aanbesteding, bij voorbeeld door het volgen van een **concurrentiegericht dialoog**. Dat vraagt om een gedegen voorbereidingstraject en nadere uitwerking;
- In deze marktinnovatie fase staat **verkleining van de transportbehoefte / gewichtsreductie** maar ook **energie-efficiëntie per transportbeweging** centraal, door b.v. het voorkomen van 'onnodige' transporttonnages, scheiding van personen- en vrachtvervoer, al dan niet in relatie tot het (deels) varen op getij en het mogelijk apart bedienen van verschillende doelgroepen, omdat dit emissieloze en impactarme (ondiepe) scheepvaart eerder binnen bereik brengt;
- De **maatschappelijke dialoog** over de hieraan te stellen randvoorwaarden en vrijheidsgraden dient nog nadrukkelijk verder te worden gevoerd. Daarnaast is de ontwikkeling en **tijdige beschikbaarheid van schone brandstoffen** (E, H2) en hiervoor **benodigde infrastructuur** cruciaal. Tijdig zullen hierin keuzes moeten worden gemaakt;
- Parallel zal gewerkt moeten worden aan de benodigde **nautische inpassing** en ontwikkeling van **juridische kaders** b.v. passend bij de wens tot komen tot adaptieve vaarroutes;

Sleutelinterventies op korte termijn:

- Ontwikkeling van **pilots** 'scheiden personen - vracht' en 'Autoluwe overtocht' i.s.m. 'Programma Waddeneilanden i.o.'
- Organiseren van een **WadLab** sessie waar in een 'vrijdenk Omgeving' verder wordt verkend op welke wijze een toekomstige concessie inhoudelijk kan worden geladen met de ambitie 'emissieloos, impactarm en adaptief' en te kijken welke procesgang hiertoe gevolgd zou kunnen worden.

Spoor 2- Autoluwe overtochten en eilanden

Spoor 1 zal alleen mogelijk zijn als de dominante manieren van denken, organiseren en doen in de huidige invulling van mobiliteit in de Wadden, ook veranderen.



De toeristen auto mee naar Texel, Terschelling en Ameland: een vanzelfsprekendheid, maar voor hoe lang en in welke mate nog gewenst?

We kunnen er lang omheen draaien, of het recht voor zijn raap zeggen: hoe meer de Waddeneilanden autoluw worden voor toeristen, hoe groter de kans dat de transitie naar emissieloze en impactarme mobiliteit gaat lukken.

Inzetten op het terugdringen van het **autotransport voor toeristen** kent enorm veel voordelen:

- De ervaren (parkeer)druk en overlast van toerisme op het eiland neemt af;
- De veerboot hoeft minder zwaar beladen te worden en dus met minder diepgang een overtocht maken;
- Alternatieven voor de auto (OV, fiets, etc.) zijn vrijwel altijd duurzamer.

Maar alhoewel de auto allang niet meer de heilige koe is die ze ooit was, blijft de praktijk weerbarstig en is het lastig om met draagvlak en succes het autotransport van toeristen een halt toe te roepen. Terugdringing van het autotransport zal daarnaast spanning geven op het huidige bedrijfsmodel van de reders. Welke strategische mix van maatregelen voor het terugdringen van het autotransport voor toeristen kan het beste worden ingezet?

Autonome ontwikkelingen die dit spoor vergemakkelijken:

- Wereldwijde **beweging naar autoluw** in stedelijke gebieden: uit onderzoek blijkt dat deze ontwikkeling vrijwel louter positief wordt ervaren, zelfs door lokale ondernemers;
- Verschillende innovaties zoals **digitale platforms voor auto- of vervoerdelen** maar ook diverse **light-electric-vehicles** (LEVs) als alternatief met veel minder milieu en ruimtelijke impact van de auto;
- **Convenant Zero Emisatie Mobiliteit Waddeneilanden** - opent het gesprek over wat vanzelfsprekend is;
- Toename van autogebruik door toeristen leidt tot spanningen tussen toeristen en eilanders. Steeds serieuzer komt de vraag op: **wanneer is het genoeg?** Zie ook Friesch Dagblad: "[Jaarlijks meer eilandauto's, waar stopt het?](#)"

Wat is er verder nodig?

Schiermonnikoog en Vlieland zijn al autoluw - iets wat ook niet los kan worden gezien van de geografische karakteristieken van deze twee eilanden.

In Texel staat het terugdringen van de auto ook op de agenda (o.a. is onderzocht hoe het centrum van Den Burg autoluw kan worden), maar leveren eerste experimenten - zoals het financieel aantrekkelijker maken van een overtocht zonder auto, weinig resultaat op.

Het afgelopen jaar zijn we in gesprekken meerdere manieren tegengekomen om de auto verder terug te dringen. Wat uiteraard ook weer vragen oproept voor kustgemeenten, want waar blijven die auto's dan? (zie ook film leefbaarheid en de opmerkingen van Horatius Runia, Gemeente Harlingen).

De volgende suggesties zijn genoemd:

Prijsbeleid

- Overtocht met auto duur maken, zonder auto goedkoop;
- Parkeren aan de vaste wal goedkoop maken - of zelfs betaald worden als je de accu van je E-auto als tijdelijke energieopslag beschikbaar stelt;

Verleiden

- Deelauto's beschikbaar stellen op de eilanden, maar ook aan de wal;
- Hoogwaardig elektrisch OV en goedkope elektrische taxidiensten;
- Versterking OV-netwerk vaste wal (b.v. langere achterlandverbindingen voor de trein v.g.l. Duitsland)

Ontmoedigen

- Pas de infrastructuur op de eilanden aan (brede fietspaden / laadvoorzieningen);
- Maak centra van dorpen verder autovrij;
- Onthardt wegen en parkeerplaatsen (ook ivm klimaatadaptatie).

Ontzorgen en leren

- Experimenteer met alternatief bagagetransport en de auto te laten staan.
- Sleutelinterventies op de korte termijn:
- Pilot bagagetransport ('van huis naar huisje' deur-tot-deur arrangementen);
- Pilot 'autoluwe overtocht' (toeristenseizoen, evenementen);
- Wellicht dat een "publieks-/ondernemerschallenge" een goede manier zou zijn om deze beweging nog verder te versnellen, gekoppeld aan een breder narratief over wat het voordeel is als meer eilanden in verregaande mate autoluw worden.

Spoor 3 - Efficiënte - en bewuste - logistieke keten

Denkend vanuit de 'trias mobilica' lijkt het **voorkomen van onnodig transport** en het **differentiëren** van personen- en vrachtvervoer i.c.m. 'herconfiguratie' van vrachtlogistiek de sleutel te komen tot impactarme mobiliteit voor de Waddenzee. Veerboten voor personen kunnen daardoor lichter worden met minder diepgang en daarmee een potentieel sterk verbeterde energieconsumptie. Vrachttransport zal dan apart moeten worden gefaciliteerd waarbij deze schepen ook, indien nodig, (deels) op getij kunnen varen vanwege diepgang of reductie van energieconsumptie. Te behalen diepgang reductie is daarnaast ook afhankelijk van andere factoren.

De wijze waarop vracht wordt vervoerd in de gehele keten (vanaf toeleveranciers aan de vaste wal tot aan de afnemers op het eiland v.v. en retourtransport) kan verder worden geoptimaliseerd en wellicht op worden geïnnoveerd. Waarom vervoeren we over de Waddenzee nu eigenlijk (zoveel) vrachtwagens? Is dit altijd noodzakelijk, of is het 'logistiek gemak'? Kunnen logistieke hub's in de haven wellicht een uitkomst bieden voor meer gecombineerd transport? Ook op de eilanden speelt het vraagstuk van 'vervoersdruk' zoals b.v. op Schiermonnikoog.

'Duurzaam transport is echt een probleem. Bij ons staan zes vrachtwagens op een dag voor de deur'.

Max Maas (bedrijfsleider de 4Dames)

Op dit moment maken vrachtwagens dagelijks de overtocht om een combinatie van bulk en versproducten aan te leveren. Toenemend luxe toerisme verhoogt de vraag naar vers en divers aanbod van producten van het vaste land. Tel daarbij op de toename aan internetbestellingen en pakketbezorgingen, en we zien een systeem vol heen- en weer bewegingen dat een stuk slimmer en efficiënter kan worden georganiseerd.

Op Schiermonnikoog proberen lokale horeca ondernemers deze transitie te versnellen. Remmelt Mulder, eigenaar van de welbekende Tox Bar nam met een aantal horecaondernemers het initiatief om te kijken of de logistieke keten slimmer kan. Economisch voordeliger én duurzamer. Kan er een win-win situatie ontstaan, vroeg hij zich af?

Kijk hieronder hun bespiegelingen. Aan het woord komen ook Eddo Lokken, commercieel directeur Hanos Groningen en Marten Ridder, eigenaar Ridder & de Vries Transport.



Logistiek is niet alleen horeca

Vergeet niet dat voor sommige eilanden geldt dat niet alleen bewoners en het toerisme, maar ook de landbouw en visserij vragen om bevoorrading. Vooral op Texel zijn toenemende vervoersbewegingen vanuit de agro-industrie hoek, een serieuze zorg.

Autonome ontwikkelingen die dit spoor vergemakkelijken:

- Wereldwijde ontwikkeling van **logistieke hubs**. Overslag om (retour)transport te combineren waardoor het aantal vervoersbewegingen kan afnemen en deels 'leeg' vervoer wordt gereduceerd of zelfs voorkomen.
- Technologische oplossingen zoals **simple apps** (zoals *Whimapp*) die ondernemers helpen om samen te werken of **kleine autonome voertuigen** / **rolcontainers** die tot enorme kostenbesparing kunnen leiden en die tegelijkertijd groot en zwaar vrachtvervoer kunnen vervangen.

Wat is verder nodig?

- Stimulering van **zelfvoorzienendheid** en **circulariteit** (lokaal produceren, kringlooplandbouw, etc) verkleint de transportbehoefte;
- **Vraagbundeling** op de eilanden - dit kan onnodige vervoersbewegingen vermijden;
- **Scheiding van versproducten** - waarbij snelheid van levering gewenst is - en **bulkproducten**, waar schaalvoordelen belangrijker zijn;
- Onderzoek naar de (toekomstige) **vrachttransportbehoefte** per eiland i.c.m. ontwikkeling vlootconcept.

Sleutelinterventies

- **Joint fact-finding** naar mogelijke logistieke scenarios en hun duurzaamheidswinst (incl. rolcontainers i.p.v. vrachtauto's en hub-ontwikkeling). Lopende opdracht van PRW aan Buro Biest i.s.m. Urgenda, 2021;
- Na gebleken doelbereik het ontwikkelen van een **pilot 'logistieke keten horecatransport Schiermonnikoog'**, met mogelijk experiment met logistieke Hub's;
- Onderzoek vrachttransportbehoefte Ameland i.h.k.v. Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030.

Spoor 4 - Gebiedsontwikkeling - mobiliteitskeuzes - identiteit eilanden

Wie uitzoomt ziet dat mobiliteit op een veel fundamenteeler vlak de identiteit van de eilanden bepaalt. De veerdiensten zijn een levensader voor de eilander samenleving en bepalen 'de hartslag'. Een hartslag die v.w.b. de avond en nachtrust ook door ondernemers en bewoners wordt gekoesterd, zo bleek tijdens een learning journey op Terschelling in 2020: 'geen 24/7 bereikbaarheid voor de toeristen'.

Dr. Linde Egberts pleit voor een mobiliteitsysteem dat begrenzings aan de groei zou kunnen bieden en dat vormgegeven wordt vanuit de startvraag: **wat voor eiland willen we eigenlijk zijn?** De eilanden zijn geen musea, dat is helder. Maar hoe kunnen keuzes op het gebied van mobiliteit elk eilandprofiel juist bekrachtigen. Volgens Egberts is **differentiatie** het sleutelwoord en daarmee ook verschuiving van kwantiteit naar **kwaliteit**. Een toerist wil echt iets anders dan een eilandbewoner of forens. Ook toeristen zijn gebaad bij grenzen aan de groei ten minste als je voor de kernwaarden van het gebied komt. Forenzen hebben juist baat bij flexibele, snelle verbindingen. In het huidige systeem zijn al wel stapjes gezet naar differentiatie maar gecombineerd transport is de drager.

Autonome ontwikkelingen die dit spoor vergemakkelijken:

- Het “**Giethoorn scenario**” is ook in het Waddengebied een gedeeld schrikbeeld en de enorme groei van ‘**city-trip**’ toerisme (t.g.v. low-cost-carriers / AirBNB), kan een waarschuwing zijn;
- Een ontwikkelend maatschappelijk (internationaal) bewustzijn ‘**grenzen te stellen aan de groei**’ ook in de Wadden;
- De vorm van toekomstige mobiliteit onderdeel te maken van de ambitie ‘**de Wadden (één van de) duurzaamste bestemmingen te maken van Europa**’ (Toerisme transitieplan, nov. 2021)
- Verdere omarming van het concept ‘**Brede Welvaart**’;
- Tegelijkertijd is het niet vanzelfsprekend dat de veerdiensten als toegangspoort (kunnen) fungeren. Het is een **juridische verplichting** het aanbod te vergroten als de vraag stijgt.

Wat is verder nodig?

- Stimuleren van **verblijfsduur verlenging** en doorzetten **kwaliteitstoerisme** i.p.v. kwantiteits-toerisme;
- Dialoog over de mate van gewenst **dagtoerisme** of sturing daarvan;
- De mogelijkheid tot een **belevingsvollere** overtocht, als uniek onderdeel van de eiland-beleving, zoals ‘varen op getij’ en (deel)inzet van de ‘bruine vloot’ als niche;
- **Keuzes in gebiedsontwikkeling op de eilanden zelf**. Een belangrijke regel in mobiliteit is: ‘built it, and they will come’. Wegen zullen auto’s aantrekken - fietspaden fietsers. Bij infra-structurele keuzes is daarom van belang om dit uitgangspunt centraal te stellen.

Sleutelinterventie

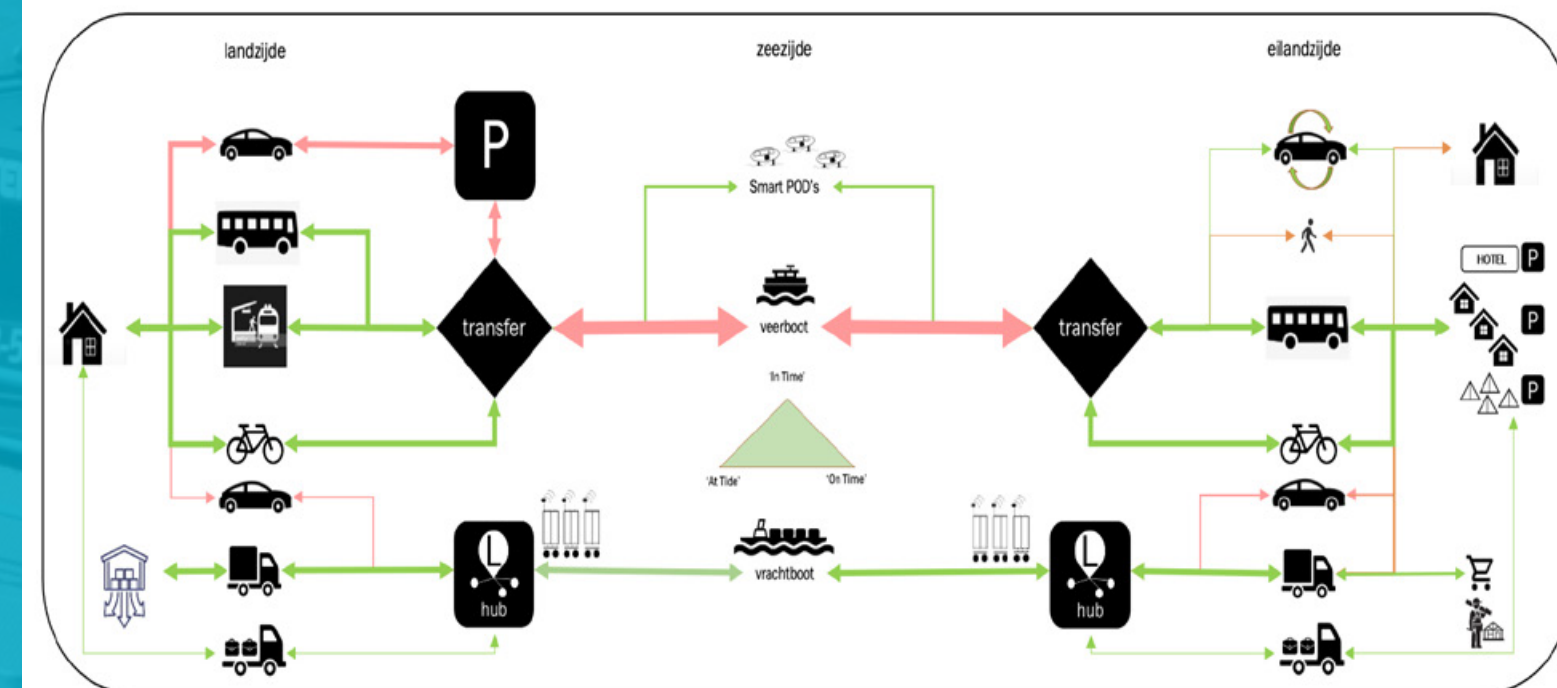
- De komende jaren wordt gewerkt aan een overkoepelend **Programma Waddeneilanden**. Hierin is een aparte programmalijn ‘optimaal verbonden en bereikbaar’ opgenomen, die als **vliegwiel** kan dienen voor uitvoering van bijvoorbeeld pilots;
- Ook eilandspecifieke leefbaarheidsagenda’s en toerisme strategieën (zoals het Toeristisch Toekomstplan Texel) stellen doelen voor de toekomst. Het is belangrijk om zowel eiland-overstijgend als eilandspecifiek, **duurzame mobiliteit** te **positioneren**;
- Leefbaarheid agenda’s raken direct aan de belangen van bewoners. Van belang is om te investeren in de dialoog over duurzame mobiliteit in de toekomst, waar nodig het besef aan te wakkeren, maar vooral te kijken waar hun **behoeften en ontwikkelkracht** benut kunnen worden.

Ketenbenadering

Als we de transitie sporen en de reflecties op ons laten inwerken en we kijken door de oogbalken weer naar de mobiliteitsketen dan zien we verschillende **veranderingen**. Onderstaand zijn deze als toekomstmogelijkheden in een algemeen beeld weergegeven. In groen de grofweg beoogde toenemende stromen en in rood de afnemende.

- De wens tot verandering van dikte van vervoersstromen: **stimulering van OV** en **verkleining van autogebruik en -transport**;
- Het **extra faciliteren** van bewoners en forensen via b.v. kleine Smart POD’s;
- De **scheiding** van personen en vracht (incl. noodzakelijk autovervoer);
- Kleinere (middle sized) passagiersboten;
- Middle sized vrachtboten;
- Ontzorging van **bagagetransport** van toeristen van ‘huis naar huisje’;
- Logistieke **Hub’s** in de haven(s) die goederenlogistiek optimaliseren;
- Introductie van **Automated Guided Vehicles** voor (klein) goederentransport als alternatief voor vrachtwagens op de boot;
- Introductie van **deelautoconcepten** op het eiland voor b.v. toeristen en stimulering van OV.

Ketenbenadering (toekomstmogelijkheden)

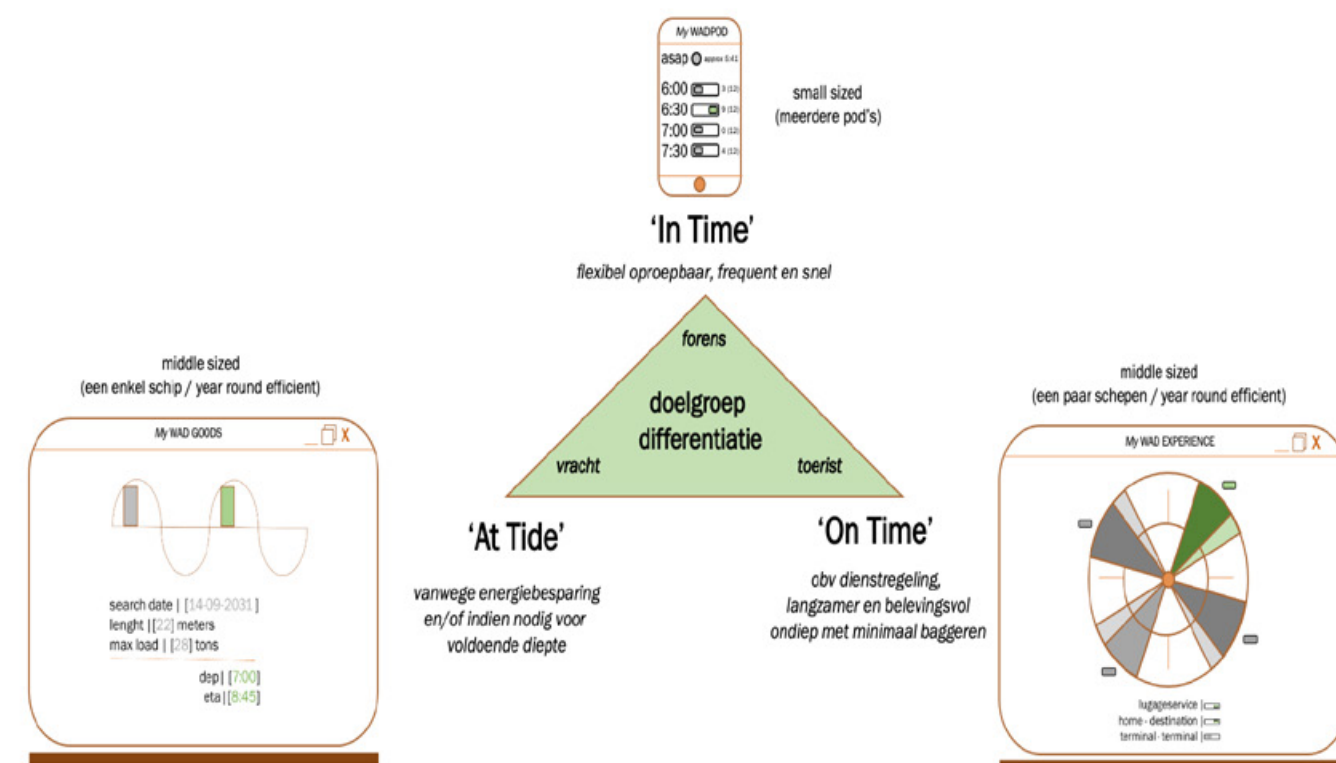


Afhankelijk van de verschillende doelgroepbehoeften kan worden nagedacht om dit te combineren met een samenstel van verschillende **'time-tide'** concepten. Per verbinding naar elk Waddeneiland te onderzoeken en het **optimum** van te bepalen. Onderstaand zijn verschillende toekomstconcepten weergegeven ter illustratie.

- **'In time'**: een flexibel, frequent oproepbaar en snel vervoersysteem voor eilandbewoners en forensen die vlot en zo veel mogelijk op een door hen gewenst tijdstip naar de overkant willen. Kleinschalig (<12p), digitaal en snel boekbaar. Small sized met meerdere POD's;
- **'On time'**: op basis van een dienstregeling, transport van personen (toeristenmassa). Middle sized met meerdere ondiepere schepen en jaar rond efficiënter qua bezettingsgraad / energieconsumptie. Belevingsvoller en mogelijk langzamer;
- **'At tide'**: transport van vracht van en naar de eilanden. Middle sized en mogelijk 'op getij' vanwege energiebesparing of indien nodig voor voldoende diepte. 'Op getij' behoeft overigens niet bij voorbaat in te houden dat alléén bij hoogwater gevaren kan worden, maar wellicht niet in een tijdzone voor en na laagwater. Dit is 1:1 afhankelijk van het scheepsontwerp en morfologische ontwikkelingen in het betreffende gebied.

De uiteindelijke randvoorwaarden en ontwerpuitgangspunten bepalen vanzelfsprekend in hoge mate de mogelijkheden voor een **duurzaam scheepsontwerp** en uiteindelijke **vlootconfiguratie** en wat het optimum is in het time-tide concept. Bij gelijkblijvende vraag naar mobiliteit, doelgroepdifferentiatie en de ontwikkeling naar kleinere schepen zal het aantal schepen (en/of de vaarfrequentie) toenemen en daarmee het **kostenniveau** doen veranderen. De uitdaging daarbij is een dusdanig duurzaam scheepsontwerp te ontwikkelen dat toename van vaarfrequentie impact arm blijft bijvoorbeeld ten aanzien van geluid, trillingen en wash. **Nader onderzoek** is nodig hoe dit, in combinatie met de wens tot betere year round efficiency, bedrijfsmatig kan uitpakken.

Voorbeeld time-tide concept per verbinding



Routekaart

Met in ons achterhoofd de Transitie X-Curve (DRIFT) is het voor het ontwikkelen van de transitie naar een nieuw regime het van groot belang helpende opkomende **'bottom-up initiatieven'** te zien, te steunen, te verbinden en bij gebleken potentie te verbreden en op te schalen. Daarnaast zijn er ook meerdere **windows of opportunity** te benutten. Het meest in het oog springend is de nieuwe concessie Waddenveren per 2029. Maar ook het Programma Waddeneilanden i.o. met mogelijk kansen voor diverse pilots. Een globale verkenning naar subsidiëring-/financieringsmogelijkheden leert dat de transitierichting op meerdere doelstellingen van de EU, Investeringskader Waddengebied (IKW) en Waddenfonds kan aansluiten. Voor de ontwikkeling van emissieloze & impactarme scheepvaart voorzien we dat een **gericht innovatietraject** nodig is, waarin de markt wordt gevraagd en uitgedaagd om tot passende technologische oplossingen te komen voor de opgave waarvoor we staan. Tezamen 3 belangrijke procesperspectieven van de routekaart.

verkent op (hoofd)mijlpalen en aandachtspunten die ons in de tijdslijn van nu tot 2030 leiden naar het gewenste doel. De volgende belangrijke keuzemijlpalen zijn geïdentificeerd en in de tijd gezet:

- Keuze mate autoluw per betreffend Waddeneiland;
- Keuze benodigde E/H2 walinfra;
- Keuze mobiliteitsconcept;
- Innovatieonderzoek ondiepe emissieloze scheepvaart gereed;
- Concessie beschikbaar;



verbinden, verbreden, opschalen
bottom-up initiatieven en quick win's



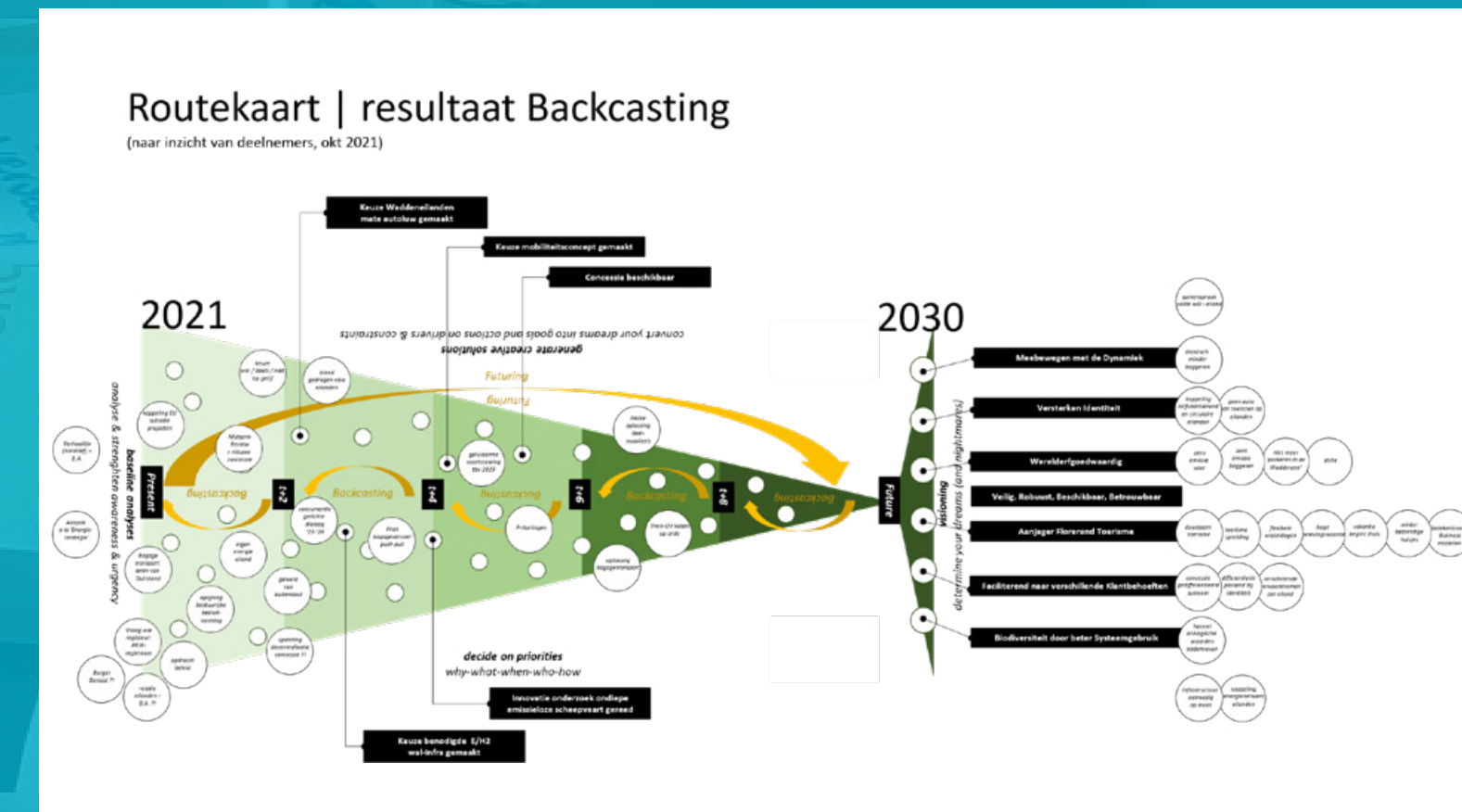
windows of opportunity
concessieverlening 2029
Programma Waddeneilanden
EU 2021 -2027, IKW, Waddenfonds



gericht innovatietraject
emissieloze en ondiepe scheepvaart

Backcasting en tijdslijnen

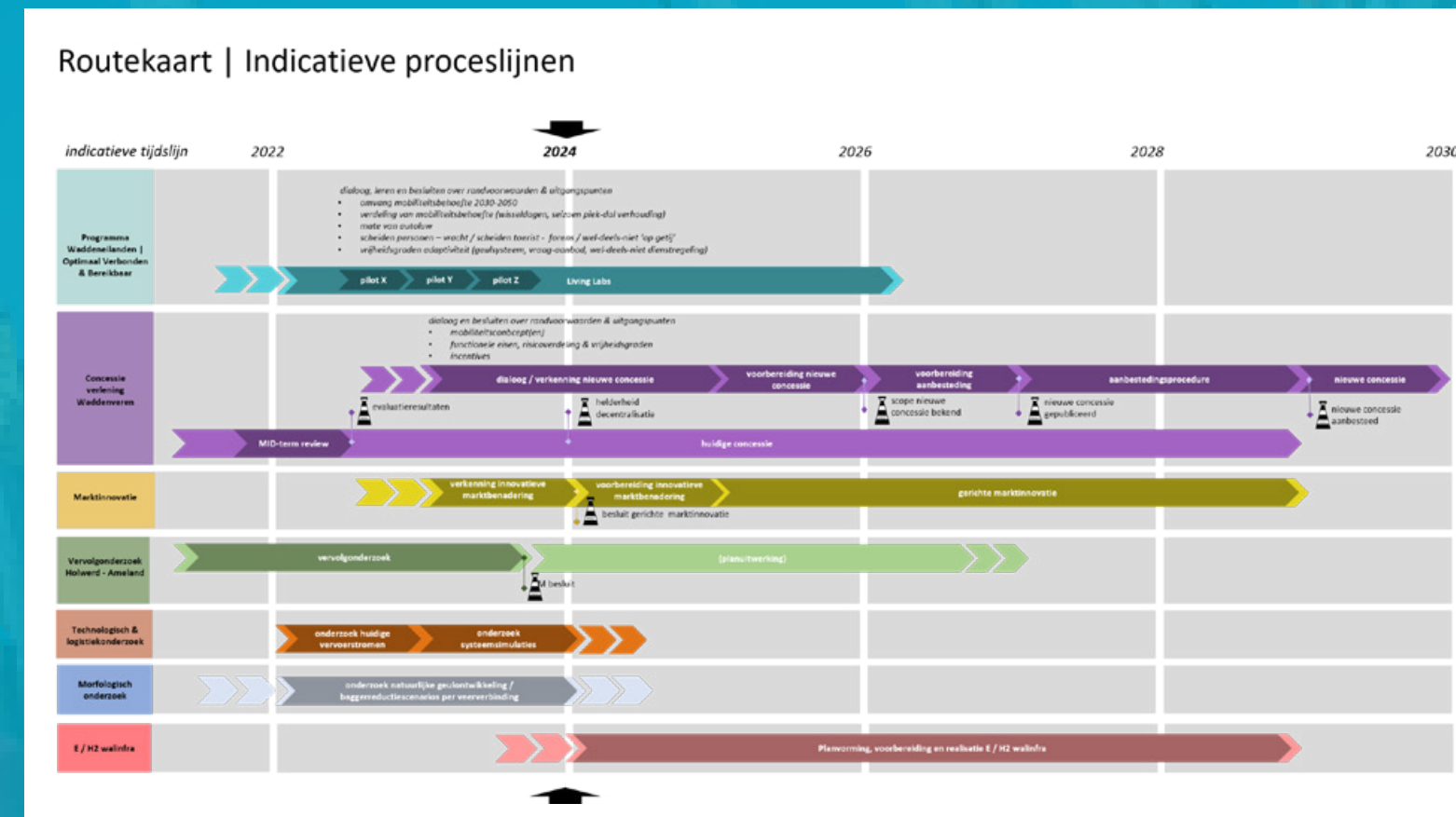
Maar hier kunnen we natuurlijk nog iets gericht naar kijken. Tijdens het PRW Werkatelier Duurzame Mobiliteit Waddeneilanden (2021) is met alle aanwezigen de transitiemissie en -richting, samengevat als 'emissieloos, impactarm en adaptief per 2030' via **backcasting**



[Klik hier](#) om het Backcasting resultaat te downloaden.

Proceslijnen

Om wat meer houvast te bieden naar de bekende programma's, projecten beleid- en onderzoekstrajecten is de uitkomst van deze backcasting in tijdslijnen vertaald. Ter indicatie en gaandeweg het proces ter verfijning en bijstelling.



[Klik hier](#) om de Indicatieve proceslijnen te downloaden.

In dit overzicht kan de opijning naar de **nieuwe concessie als een hoofdproces** worden gezien, maar is zeker niet het enige. Het Programma Waddeneilanden biedt de kansen **leerervaringen** op te doen uit voorgenomen pilots op een aantal belangrijke transitieperspectieven ('autoluw' en 'scheiden personen en vracht'). Tegelijkertijd dient een dialoog en uiteindelijk besluiten te worden genomen over een aantal **randvoorwaarden en uitgangspunten**. Deze zijn voedend naar de verkenning van de contouren van een nieuwe concessie. Dit geldt ook voor diverse **onderzoeken** op het vlak van morfologie, logistiek en de uitkomst van het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030.

Daarnaast zal moeten worden verkent of en op welke wijze 'gerichte innovatie' al dan niet vervlochten met de concessieverlening zijn plek kan krijgen. Een (eerste) verkenning van een **innovatieve marktbenadering** is dan ook nodig. Duidelijk is dat een dergelijk innovatietraject de nodige tijd zal kosten en aan de voorkant de randvoorwaarden, uitgangspunten maar ook **vrijheidsgraden en risicoverdeling** helder moeten zijn. Uit ervaring in binnen en buitenland blijkt dat het tijdig beschikbaar hebben van de **wal infrastructuur (E/H2)** essentieel is.

Uit deze indicatieve tijdslijnen wordt helder dat zo **rond 2024** er veel zaken bij elkaar komen en aan elkaar verbonden moeten worden uitgaand van **maximale ambitie per 2030**. Tegelijkertijd staat er **tweezijdig druk** op.

Het is van belang **geen tijd te verliezen** om verder de (publieke) **dialoog** te voeren om tijdig tot besluiten te komen over de randvoorwaarden en uitgangspunten. Andersom vragen **innovatieprocessen** (innovatieve marktbenadering) en **planvorming en realisatie** van wal infrastructuur **hun tijd**. Daarnaast geldt voor marktpartijen die willen meedingen naar de nieuwe concessie en hiervoor investeringen wensen te plegen **vroeg helderheid** willen hebben 'waaraan te voldoen'. Het ontwikkelen van nieuwe schepen kost simpelweg tijd. Ook moet worden nagedacht hoe de **overgangperiode** na 2030 wordt ingericht in geval van overname van huidige schepen door de nieuwe concessiehouder(s).

Actieoverzicht

Meer inhoudelijk ontwikkelen zich in het Waddengebied tal van ideeën, beleidsvoornemens, pilots en acties, duurzame mobiliteit verder te ontwikkelen. Het valt op dat (glorende) initiatieven vaak **niet breed bekend** zijn, of partijen simpelweg **niet van elkaar weten** en ze **verkokerd** worden aangevlogen.

Vanuit de doelstelling **overzicht** te bieden en op zoek te gaan naar onderlinge **versterking van deze initiatieven** is onderstaand samenhangend actieoverzicht opgemaakt vanuit de transitiemissie en -richting die we hebben. Dit overzicht kan als **groeidocument** verder worden aangevuld en verfijnd naar planning, actiehouder(s) en eventueel financiering.

[Klik hier](#) om het Actieoverzicht te downloaden.

Transitie alliantie

Linksom of rechtsom: al deze transitie sporen vragen om samenwerking vanuit het perspectief op het geheel en focus op het bereiken van écht duurzame mobiliteit op de lange termijn. We voelen allemaal dat het 'op systeemniveau' niet goed gaat met de Waddenzee. Vooral ecologisch. Laten we dit dan ook erkennen en elkaar hierop uitdagen, inspireren en samenwerken. Natuurlijk zijn er individuele belangen van partijen, maar het gebiedsbelang staat voorop.

Alle partijen zijn nodig en ieder heeft zijn eigen rol in het orkest,

aldus Dirk Spoor, Rederij Doeksen.



Samenwerking op wat er al is

Samen zal op zoek moet worden gegaan naar hoe de globale inhoudelijke en procesmatige uitwerking concreet 'waar, wanneer en door/met wie' kan worden omgezet in actie. De transitie sporen bieden daarvoor houvast, maar de komende jaren zal er een **veelvoud aan acties** ingezet moeten worden en aanhoudend zal **onderlinge afstemming** nodig zijn. Deze zijn deels al in beeld en belegd in diverse programma's en projecten (uitgewerkt in de routekaart), of kunnen daarmee worden verbonden. Sommige ideeën moeten nog worden opgestart en ongetwijfeld volgen er nog **nieuwe ontwikkelingen** waarop we willen anticiperen. Helder is dat wat al is georganiseerd we vooral moeten willen benutten.

Uitgangspunt

We benutten zoveel mogelijk de bestaande structuren (hardspace):

- Sluiten aan bij de bestaande gebiedsagenda Wadden 2050;
- Maken gebruik van de bestaande Waddengovernance;
- Overige projecten en programma's die helpen.

Hieronder verstaan we in ieder geval:

- Het Programma Waddeneilanden 2021-2026;
- Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030;
- Proces naar nieuwe concessies Waddenveren Oost en West in 2029

Maar het vormgeven van de transitie beweging vraagt zeker om méér!

Samenwerking vanuit hard- & softspace

Deze transitie beweging kent zijn eigen dynamiek, verloop en onzekerheden. De opgave is **complex, meervoudig** en **gelaagd** en laat zich an sich niet aansturen en beheersen als een regulier project of programma. Zo is het nu bijvoorbeeld nog onzeker wat er in de toekomst precies technologisch mogelijk is. De **onzekerheden** die met de transitie beweging gepaard gaan zijn hiermee juist onderdeel van het samenwerkingsproces.

In 2029 zal er een **nieuwe concessie** van kracht worden en dit is een belangrijk scharnierpunt om een mobiliteitsysteem te creëren met de **nieuwste technologische mogelijkheden** die bijdragen aan een betrouwbare en duurzame verbinding van en naar de Waddeneilanden.

De komende jaren zullen tal van vraagstukken dieper onderzocht moeten worden en zal er **richting** gegeven moeten worden en **keuzes** moeten worden gemaakt. Dit vraagt van alle betrokkenen om, in belang van het gebied en de bewoners, de juiste stappen te zetten en elkaar uit te dagen. Dit vraagt daarmee om **ruimte in denken en doen**, samen en met anderen (ook buiten ieders cirkel).

Uitgangspunt

Vraagstukken die niet voor de hand liggen maar het verkennen waard, **controversieel** of **paradoxaal** zijn en om **mentale ruimte** vragen gaan we verkennen in ons **WadLab**, om zo ons denken en handelen te versterken.

Het WadLab heeft zich de afgelopen jaren bewezen als een **vrijdenk, experimenteer- en ontwikkelruimte** om los van bestaande kaders en verantwoordelijkheden vrijelijk van gedachten te wisselen om nieuwe perspectieven, oplossingen en toepassingen te creëren. Met hoofd en hart. Deze **softspace** kan gericht worden ingezet en resultaten werken we, indien gewenst, op naar de **hardspace**. Beide hebben we nodig en de werking is **complementair**.



Kijk hier ter inspiratie naar een mini-college over softspaces van [Maarten Hajer over het belang van 'soft spaces'](#).

Samenwerking en reflexieve monitoring vanuit een transitiealliantie

Geïnspireerd op succeservaringen in oa. het Deltaprogramma (IJsselmeergebied) en bij Natuurmonumenten (traject Rotterdam de Boer op) stellen we voor om een transitiealliantie op te starten, tot in ieder geval het moment van de nieuwe concessie. Deze alliantie is een **publiek-private samenwerking**, is volledig **open** en kent **géén formele besluitvorming**. De alliantie werkt vanuit een **intrinsieke wil** om gezamenlijk de transitie naar een duurzame mobiliteit naar de Waddeneilanden in samenwerking te realiseren. Het fundament onder de alliantie is het transitiestatement (i.o. 2022).

Het doel van deze alliantie is een **groep te smeden** op basis van gedeelde urgentie, engagement op de transitiemissie en (persoonlijke) betrokkenheid bij de opgave. Binnen deze alliantie **delen we lessen** over wat werkt en niet, en identificeren we **barrières** en zorgen we ervoor dat we deze barrières op de juiste plekken **agenderen**. Hiermee zorgt de alliantie ervoor dat we de komende jaren lastige en soms controversiële dossiers stap voor stap verder brengen. Zo vormt de alliantie een cruciale rol richting de **keuzes** die we de komende jaren moeten maken om de gewenste transitie ook daadwerkelijk te realiseren. Vanuit deze alliantie kan o.a. advies worden gegeven aan de concessieverlener.

Dit vraagt van de alliantieleden naast inbreng vanuit eigen verantwoordelijkheid, rol, taak en positie ook een **overstijgende inzet** vanuit de context van een **gebiedsopgave** en met continue betrokkenheid van bewoners, bezoekers, gebruikers en belanghebbenden van het Wad. Er wordt gewerkt vanuit het credo **'wat kan ik bijdragen om...'**. We organiseren op basis van **ieders kracht en mogelijkheden**. De samenwerking in de alliantie kan daarmee op verschillende manieren vorm krijgen: een eigen bijdrage leveren, kennis of faciliteiten/middelen aanbieden, meedenken of b.v. gezamenlijke producten maken of procesbegeleiding bieden.

Als we ons allemaal afvragen 'wat kan ik (en mijn organisatie) bijdragen aan deze transitiebeweging en als we onze bijdrage zien als kans om mondiale duurzaamheidsambities juist hier concreet en iconisch te maken', dan gaat het lukken!

Gerwin Klomp (PRW)

De alliantiepartners komen minimaal één keer per jaar bijeen in een **Alliantieatelier** voor **reflexieve monitoring**. Dit is een monitoring- en evaluatiefilosofie waarin leren door te doen en doen door te leren, centraal staat. In feite is het een manier om het complexe leerproces waar we voor staan niet vrijblijvend te maken, maar serieus te nemen met een grondigheid en overtuiging die we gewend zijn van klassieke monitoring en evaluatie.

Voor dit programma gaat dit over de volgende thema's:

- **Verantwoording afleggen:** bijhouden activiteiten en resultaten. Wat is de stand van zaken? Ligger we op koers?
- **Continu lessen ophalen en delen:** wat hebben we geleerd, tot welke inzichten leidde dat, en voor wie is dat nog meer relevant?
- **Gaandeweg barrières identificeren en agenderen:** welke drempels liggen buiten onze invloedssfeer en wie hebben we nodig om die weg te halen?
- **Gericht op expliciteren vervolgacties:** gezien de opgedane inzichten, wat is de meest logische volgende stap.

De samenwerking in de alliantie krijgt bij uitstek vorm tijdens het gezamenlijk aangaan van maatschappelijke dialoog, WadLab-sessies, systeemontwerp vragen en de (voorbereiding van) Alliantieateliers. De 'dagelijkse' benodigde werkzaamheden hiervoor (overzicht bewaren, leren, lessen delen, barrières identificeren en agenderen) wordt uitgevoerd door een klein slagvaardig 'alliantieteam' (i.s.m. betrokken organisaties). De leden van de alliantie maken hierover met elkaar afspraken. Maar dit ontstaat niet vanzelf!

Leadpartners

Deze transitiebeweging krijgt géén verankering als in de alliantie er niet één of meerdere **leadpartners** (samen) opstaan om de missie **langjarig** invulling te geven. Partijen die gaan over (een deel van) de opgave die voor ons ligt, hoe dan ook geraakt worden in hun beleid- of uitvoeringsverantwoordelijkheid en een formele beslispositie hebben. Deze leadpartners kunnen het **duurzaam motorblok** vormen voor de **gezamenlijke transitiebeweging** gelijkwaardig aan de andere alliantieleden. Wij zien de volgende invulling voor ons:

De transitieopgave is in de kern een leefbaarheidsvraagstuk van de Waddeneilanden en daarmee zien we de **Waddeneiland gemeenten** (of hun samenwerkingsverband) als één van de leadpartners. Vanwege het integrale omgevingsbelang, de samenhang met regionale mobiliteitsbeleid en eventuele toekomstige decentralisatie van de concessieverlening is het logisch dat ook de **provincie Fryslân** leadpartner is. Daarnaast ligt er aan Rijkszijde zowel een beheer- (vaargeulen, natuur) als beleidsverantwoordelijkheid (natuur en huidige concessieverlening) verdeeld over meerdere organisaties, zoals Rijkswaterstaat, het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Dat maakt dat bij voorkeur het **Rijk als één leadpartner** deelneemt o.b.v. **interdepartementale samenwerking**.

We scherpen hiermee het initiatief-trekkerschap, zoals vermeld in het (concept) Uitvoeringsprogramma 2021-2026 behorend bij de Agenda voor het Waddengebied 2050, iets verder aan. Het is aan deze betrokken partijen om samen met partners hierover afspraken te maken en het noodzakelijke vervolg in te richten. Zij zullen dat naar verwachting in de loop van 2022 doen. Het PRW kan in 2022 helpen dit in de benen te zetten.



Over deze schets

Opdracht en aanpak

Deze schets is uitgevoerd in opdracht van het opdrachtgeverscollectief van het PRW en gebaseerd op vele informele gesprekken die de afgelopen twee jaar met betrokkenen uit het gebied (overheid, kennisinstellingen, ondernemers, reders, concessiedeskundigen, eilanders, ecologen) hebben plaatsgevonden (veelal op persoonlijke titel). Deze opdracht is bewust ingestoken van een **transitiekundig** perspectief, heeft zich gericht op de achterliggende **stelselvraag** en '**sensing**' van het vraagstuk.

Aan deze Transitie schets is in belangrijke mate bijgedragen door een team van transitiekundigen, die zowel vanuit wetenschappelijk perspectief, maar ook vanuit eigen ervaring in transitieprocessen en actie-ontwikkeling hun bijdrage hebben geleverd:

- Martine Verweij - [Green Bridges](#);
- Gijs Diercks - Dutch Research Institute For Transitions ([DRIFT](#));
- Antoine Maartens - [Urgenda](#);
- Maria Kolossa - [We love Earth](#).

Programma naar een Rijke Waddenzee (PRW) vervult deze opdracht vanuit de gevraagde rollen "**uitdagen**" en "**aanjagen**". De opdracht sluit aan op de behoefte zoals verwoord in de **Agenda voor de Wadden 2050** en het **Uitvoeringsprogramma i.o.** om een verkenning te doen naar de lange termijn bereikbaarheidsopgave in het Waddengebied. Maar ook in navolging van het advies van het **Regie College Wadden** (2018) dat agendeerde dat 'het niet alleen om de problemen van vandaag gaat, maar vooral ook om het vinden van **mogelijkheden en kansen** voor de toekomst.'

Bouwstenen uit deze Transitie schets kennen mede hun oorsprong in diverse eerdere onderzoeken. Niet alles is dus nieuw, maar nu wel meer verbonden en meer op systeemniveau beschouwd. Daarnaast is de urgentie van de opgave in meerdere opzichten de afgelopen jaren toegenomen.

Deze Transitie schets is **géén beslisdocument** in beleidsmatige zin, maar ons **narratief** dat hoopt het verhaal over de opgave verder **uit te dragen**, inhoudelijke en procesmatige **bouwstenen** aan te dragen voor een vervolg en daarop te **inspireren**, partijen te **verbinden**, maar ook lastige kwesties, dialoog en uiteindelijke **keuzes** te agenderen. Het verder vormgeven hiervan is aan de partijen die hiervoor verantwoordelijkheid dragen, rol, taak en positie hebben en volgens de **reguliere besluitprocedures**.

Deze Transitie schets (2021) is zeker niet statisch en zal in de loop van 2022 worden **geupdate** naar de laatste ontwikkelingen en inzichten.

'Met een gezonde basis luchtigheid en lol. Het is een serieus vraagstuk, maar als we in dit proces iets hebben ontdekt, dan is het wel hoeveel energie er is bij mensen persoonlijk om hier gewoon stappen in te zetten'.

Rick Timmerman (PRW)

Daarnaast hebben wij gemerkt dat in onze contacten er eigenlijk nauwelijks discussie is over de richting die we voorstaan. En ja, het is complex en spannend, (Deel)belangen vragen om verdere dialoog en afweging om tot keuzes te komen. Dit moeten we samen met open vizier verder ontdekken en juist de kansen in te zien.

We hebben hier echt wel iets voor op te tuigen en binnen afzienbare tijd. Maar, waar een wil is maken we met elkaar een transitie waar!

Wat is allemaal gedaan ?

Voor de totstandkoming van deze Transitie schets zijn tal van activiteiten ondernomen: [Hackathon Duurzame mobiliteit Waddeneilanden](#) (Terschelling, 2018) | [startsessie Transitie schets](#) (2019) met de [startfilm](#) | [Learning Journey Casuslab Duurzame mobiliteit Waddeneilanden](#) (Ameland, 2019) | [bezoek Energy Observer Waddenzee](#) (2019), [Technologiescan](#) (2019) | [Expertsessie Unit Innovatie I&W, MARIN, TUD, NLR, Space53](#) (2019) | [WadLab Ecothon](#) (Utrecht, 2019) | [Learning Journey impact COVID-19 i.r.t. bereikbaarheid](#) (Terschelling, 2020) | [Learning Journey Deense eilanden Samsø en Æro](#), met o.a. een [bezoek aan de E-ferry 'Ellen'](#) (2020) | [Learning Journey Duitse en Deense Waddenzeehavens](#) (2019, 2020) | [bezoek testvaart prototype Seabubble](#) (2020) | [onderzoek en webinar 'Eilander cultuur en identiteit'](#) (Egberts, 2020) | 3 focussessies over de '[leefbaarheid - mobiliteit paradox](#)', '[marktinnovatie](#)' en '[horecategoriek Schiermonnikoog](#)' (2020) | [onderzoek en presentatie 'innovatiebereik emissieloze en ondiepe scheepvaart'](#) MARIN (2021) | [onderzoek 'joint fact finding en modellering horecatransport Schiermonnikoog'](#).

Daarnaast is verdiepend inzicht ontwikkeld over de ontwikkelingen van de morfologie, klimaat en ecologie en zijn hierover diverse presentaties gegeven en een hybride webinar georganiseerd en een animatie gemaakt (2021). Ten aanzien van mogelijke (EU)-subsidiehaakjes is een grove verkenning uitgevoerd i.s.m. RVO, RWS Bureau Brussel, IKW en Waddenfonds (2020-2021) en is een PRW Werkatelier Duurzame mobiliteit Waddeneilanden georganiseerd waarin de contouren van deze Transitie schets zijn gepresenteerd en bespiegeld (Harlingen, 2021).

En nu?

PRW blijft tot eind 2022 **aanjagen, verbinden** en **agenderen**. Om de zaadjes die nu geplant zijn, op te laten komen en verder te bouwen aan een veerkrachtig ecosysteem en duurzaam economisch medegebruik. De ontwikkeling van Duurzame mobiliteit naar de Waddeneilanden: 'emissieloos, impact en adaptief', kunnen we het komend decennium concreet maken. Een unieke kans voor het Werelderfgoed Waddenzee!



Het PRW wil in 2022 verder investeren in:

- Ontwikkeling van **pilots** die bijdragen aan het transitieperspectief;
- Ontwikkeling van een **transitiealliantie** en daarmee stimuleren van de dialoog en samenwerking;
- Verkennen van mogelijkheden op welke wijze het transitieperspectief inhoudelijk en procesmatig uitwerking kan krijgen in een toekomstige **concessie Waddenveren** (WadLab);
- Verkennen hoe gerichte innovatie via een **innovatieve marktbenadering** vorm zou kunnen krijgen.



Contact

Voor informatie over het Programma naar een Rijke Waddenzee en het thema Bereikbaarheid & Mobiliteit kunt u terecht op www.rijkwaddenzee.nl.

Wilt u bijdragen om deze transitie vorm te geven, een (nieuw) initiatief melden voor Transitie in actie, of anderszins een bijdrage leveren, of heeft u vragen of wilt u gewoon eens een kop koffie drinken over hoe verder ?

Wij horen het graag!

Rick Timmerman | rick.timmerman@rws.nl | 06 - 12 80 34 40
Gerwin Klomp | gerwin.klomp@rws.nl | 06 - 53 40 76 80



Dank!

Met veel dank aan iedereen die zijn, of haar kennis, gedachten, beelden en ideeën vanuit hoofd en hart met ons heeft gedeeld. Ook dank aan Kasper Hendriks voor het gebruik van diverse foto's.

Programma naar een Rijke Waddenzee in co creatie met [Green Bridges](#), [DRIFT](#), [Urgenda](#) en [WeLoveEarth](#) (2021)

Martine Verweij, Gijs Diercks, Antoine Maartens, Maria Kolossa, Rick Timmerman en Gerwin Klomp

