

Discussiepaper t.b.v. Gebiedsagenda Wadden 2050

VERDUURZAMING BEREIKBAARHEID WADDENGEBIED

Inleiding en afbakening

Voor u ligt het discussiepaper “Verduurzaming bereikbaarheid Waddengebied”. Dit paper gaat in op de belangrijkste kansen en dilemma’s die vanuit het perspectief van het verduurzamen van de bereikbaarheid op het Waddengebied afkomen. En schetst verschillende keuzes en oplossingsrichtingen. Zo biedt dit paper u handvatten voor het geven van een richtinggevend advies over het thema Verduurzaming bereikbaarheid.

Deze paper gaat over het verduurzamen van de bereikbaarheid van en naar het Waddengebied. Impliciet gaat het dan ook over de bereikbaarheid van de betreffende havens. In de, in deze paper opgenomen, oplossingsrichtingen komt ook duurzame mobiliteit aan de orde (duurzame brandstoffen/technieken, gedragsmaatregelen, logistieke efficiency e.a.). Verduurzaming van de bereikbaarheid van de jachthavens en het woon-werkverkeer in het kustgebied valt buiten de scope van deze paper.

Concreet vindt u in dit paper:

- ✓ Inzicht in relevante trends- en ontwikkelingen
- ✓ De kernvraag voor het gebied: met welke ambitie willen we de bereikbaarheid van het Waddengebied verduurzamen en op de lange termijn garanderen?
- ✓ De 2 belangrijkste kansen / dilemma’s met een overzicht van oplossingsrichtingen.

Dit paper heeft als doel de twee belangrijkste keuzes te schetsen als het gaat om het verduurzamen van de bereikbaarheid van het Waddengebied.

In de Beleidsverkenning Waddengebied is bereikbaarheid als een relevant integraal thema naar voren gekomen met verschillende beleidsopties (zie bijlage 1). En als zodanig is dit thema eerder besproken in het RCW.

De resultaten van de vorig jaar uitgevoerde “Verkenning Duurzame bereikbaarheid van de Wadden in 2030” zijn eveneens als bijlage bijgevoegd (bijlage 2 Inspiratiedocument en bijlage 3 Acties).

Kansen voor verduurzaming bereikbaarheid Waddengebied

De veerverbindingen zijn de levensaders voor de Waddeneilanden; zowel wat betreft leefbaarheid als wat betreft de regionale economie. Als het gaat om de verduurzaming van de bereikbaarheid van het Waddengebied gaat het om meer dan alleen varen; dan komt de hele vervoers- en logistieke keten in beeld. En daarmee biedt verduurzaming van de bereikbaarheid ook kansen voor een duurzame Waddeneconomie, die past bij de Werelderfgoedstatus. Dat is ook de conclusie van de afgelopen jaar, door een groot aantal partijen in de regio, uitgevoerde verkenning naar de kansen voor een duurzame bereikbaarheid in 2030 (zie bijlage 2 en 3): van zero-emissie vervoer tot het versterken van de beleving tijdens de reis, en van meer maatwerkvervoer tot het ontzorgen van de reiziger (bewoner en toerist!).

Het is van belang in het Waddengebied gezamenlijk én vanuit de keten in te zetten op een duurzame bereikbaarheid om:

- aantrekkelijk te blijven als gebied om te wonen, werken en recreëren;
- de internationaal erkende gebiedskwaliteiten te versterken.

In het verduurzamen van de bereikbaarheid en mobiliteit staan dus ook de gebiedskwaliteiten van de Wadden centraal; en dat betekent extra uitdaging en urgentie.

Trends en ontwikkelingen

Onder bereikbaarheid vallen veel verschillende activiteiten, toch zijn er een paar onderliggende trends die hen vrijwel allemaal raken. Dat zijn:

- Meer maatschappelijke aandacht voor duurzaamheid. En veel (semi)overheden en bedrijven in het Waddengebied zetten zich in voor minder emissies van milieuschadelijke stoffen (met name naar de lucht: roet, NO_x, SO₂ en CO₂; daarnaast lozing van afvalstoffen).
- Lopende onderzoeksprogramma's van onder andere RWS/ Deltares geven inzicht in de morfologische ontwikkeling van de Waddenzee: de bodem komt trendmatig sneller omhoog dan de zeespiegel, het sterkst langs de kust van de provincie Fryslân. Dit is een belangrijke oorzaak (zij het niet de enige) van de toenemende moeite die het kost om een aantal vaargeulen open te houden.

NB: in april worden de uitkomsten van de zogenaamde BKS-studie voor het Waddengebied gepresenteerd; een onderzoek in opdracht van de Waddenacademie en Programma naar een Rijke Waddenzee (PRW) naar bodemdaling, klimaatverandering en sedimentatie. Eind 2017 is in het RCW een eerste tussenstand van bevindingen gepresenteerd. Voorlopige bevinding: met name de westelijke Waddenzee kan op een termijn van 50-100 jaar gaan verdrinken, de oostelijke Waddenzee blijft dit veel langer bespaard (mits de zandsuppleties sterk worden verhoogd).

- Als het gaat om toerisme zijn er verschillende relevante trends. De vraag naar duurzaam reizen groeit. Maatwerk, beleving en ontzorging zijn hierin belangrijke begrippen. Het aantal korte vakanties neemt toe, en bij langere vakanties verblijft de toerist op meerdere plekken.
- De deeleconomie is in opkomst; van het gebruik van deel-auto's tot het huren van recreatievaartuigen.

Kernvraag

Uit de eerder genoemde verkenning naar een duurzame bereikbaarheid blijkt dat er volop kansen zijn voor het verduurzamen van de bereikbaarheid van het Waddengebied. De kernvraag is met welke ambitie we de bereikbaarheid van het Waddengebied willen verduurzamen en op de lange termijn garanderen?

Kansen en opties

Kans 1: Het aangaan van een gezamenlijke inspanningsverplichting om als voorbeeldregio voorop te gaan lopen in het verduurzamen van de bereikbaarheid en hiervoor het bijgevoegde actieplan (bijlage 3) te omarmen

Om effectief te werken aan het gezamenlijke eindbeeld van een duurzame bereikbaarheid in 2050 is het van belang nú de ambitie vast te stellen. Wil het Waddengebied voldoen aan wet- en regelgeving en werken met bewezen technieken? Of wil het Waddengebied gezamenlijk inzetten op een krachtige transitie naar een duurzame bereikbaarheid van Werelderfgoed-klasse? En dat betekent onder andere vooroplopen, je onderscheiden, ruimte bieden aan experimenten en gezamenlijk besluiten over

richtinggevend investeringen. Dit sluit goed aan op het advies van het RCW om ook als voorbeeldregio in de energietransitie voorop te willen lopen.

Oplossingsrichtingen, als eerste stap hierin kunnen de onderstaande geprioriteerde acties uit de Verkenning duurzame bereikbaarheid Wadden worden uitgevoerd (zie ook bijlage 3):

- Maak gebruik van experimenteerruimte en proeftuinaanpak voor maatwerk per verbinding /eiland:
 - Versnel de lopende pilots over ontzorging bagagevervoer
 - Verbreed lopende initiatieven om kwaliteit en verblijfswaarde in de haventerminals te verbeteren
- Realiseer Wadden-pakketten voor de toerist die duurzaam wil reizen en beleven.
- Maak een actieplan voor het verhogen van het aandeel reizigers dat naar de Wadden komt met het OV.
- Kom tot gezamenlijke afspraken voor het stimuleren van zero-emissie autogebruik of autoluwere eilanden.
- Begin vroegtijdig met de voorbereiding van een brede, integrale tussentijdse evaluatie van de vervoerconcessies Waddenveren (gepland 2021).
- Verbreed de discussie over de plannen van de rederijen voor inzet richting zero-emissie.
- Versnel /verbreed het verduurzamen van schepen die eigendom zijn van / in opdracht van de beheerders in het Waddengebied varen.
- Investeer in een analyse en uitwerking van de behoefte en haalbaarheid van vraaggestuurd vervoer (maatwerk per doelgroep).

Kans 2: Nu ruimte nemen om na te denken over het garanderen van een duurzame bereikbaarheid op de lange termijn.

Een betrouwbare bereikbaarheid van Waddeneilanden en -havens is cruciaal. Hoe kunnen we die op een duurzame wijze blijven garanderen in de dynamische Waddenzee waar ook het volgen van de natuurlijke morfologie cruciaal is? Op dit moment wordt al ingezet op efficiënter vaargeulbeheer met meer kennisgestuurd baggeren en storten. En mogelijkheden voor flexibele vaargeulen worden onderzocht. Voor de havens wordt gewerkt met “Building with Nature”, zoals de slibmotor Roptazijl bij Harlingen. De mogelijkheden voor het verminderen van de diepgang van schepen die (voornamelijk) in het Waddengebied varen, is een nieuw te verkennen onderwerp net als slibvaren.

Onder invloed van de eerder genoemde morfologische ontwikkelingen is het aannemelijk dat de inspanningen (en dus de effecten op ecosysteem en kosten) in de nabije toekomst verder toenemen. Daarom is het nu relevant de vraag te stellen of de bovengenoemde maatregelen ook op de lange termijn duurzame oplossingen zijn voor het realiseren van een betrouwbare bereikbaarheid op alle verbindingen. Of dat hiervoor een systeemsprong nodig is met een ander vervoerssysteem. Ook technologische ontwikkelingen kunnen aanleiding zijn voor een systeemsprong.

Oplossingsrichting

- Het starten van een proces per verbinding om duurzame oplossingen te verkennen voor een betrouwbare bereikbaarheid in 2050. Daarvoor is maatwerk per eiland / verbinding nodig, kennis van morfologische ontwikkelingen en effecten van huidige maatregelen, betrokkenheid van stakeholders en een omgeving waarin creativiteit en innovatie kan worden aangeboord zonder dat belangen in het hier en nu de boventoon voeren.

Bijlage 1

Hieronder de voor de onderhavige notitie relevante passages uit de 2 delen van de Beleidsverkenning. De evaluatie van de Samenwerkingsagenda Beheer is ook bestudeerd, maar gaf geen relevante nieuwe punten.

Beleidsverkenning Toekomstige Rol en Ambitie van Rijk en regio voor het Waddengebied DEEL 1: BEVINDINGEN 31 maart 2017

4.2.3 Bereikbaarheid en snelvaren

Bereikbaarheid is en blijft een belangrijk thema in het beleid. De vaargeulen moeten open blijven en moeten zo nodig worden verlegd. Een duurzame verbinding voor mensen- en goederen is van essentieel belang voor het sociaal functioneren op de Waddeneilanden.

Bij het openhouden van de vaargeulen ten behoeve van bereikbaarheid van de eilanden is één van de doelstellingen om vaargeulen zo min mogelijk te baggeren en zoveel mogelijk mee te laten bewegen met natuurlijke dynamiek van de Waddenzee, mede om hiermee de investeringen in baggeren te minimaliseren. Vaarroutes worden conform het 'Natura 2000-beheerplan Waddenzee' in principe afgestemd op de natuurlijke geulen (diepte, breedte, ligging) en niet omgekeerd. Belangrijk hierbij is het Natura 2000-beheerplan waarin maximale streef- en baggerdieptes zijn opgenomen per vaargeul waar onderhoud wordt gepleegd en waarin wordt vermeld dat er bij het baggeren naar een minimalisatie van de hoeveelheid wordt gestreefd onder andere door de natuurlijke morfologische ontwikkeling van de geulen te volgen. Bereikbaarheid van de eilanden en (jacht-, zee-, visserij-, et cetera) havens blijft daarbij het uitgangspunt.

Snelvaren moet als beleidspunt geadresseerd worden.

5.2 Klimaat(veiligheid), dynamisch beheer en natuurontwikkeling

Baggeren

Een belangrijke aanvulling op bovenstaande plannen is het 'Programma Building with Nature Waddenzeehavens', waarin havenontwikkeling en natuurontwikkeling hand in hand gaan en waarbij baggeren in relatie tot havenactiviteiten inspeelt op de slibhuishouding van de Waddenzee. Een voorbeeld uit dit programma is de slibmotor Roptazijl. Het onderzoek is gericht op de verplaatsing van de huidige stortlocatie richting Roptazijl zodat er een gunstigere kwelderontwikkeling plaats kan vinden en er een vermindering van het baggerbezwaar plaatsvindt (Programma Waddenzeehavens). Bij Den Helder wordt er gekeken naar het sturen van het sedimentatiepatroon door het aanpassen van de havenmond, waardoor er minder slib neerslaat in de haven. Ook door aanpassen van het spui naar het Balgzand wordt een verdere reductie van het slibbezwaar verkregen.

5.3 Duurzaamheid en economie (in relatie tot openheid en geluid)

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid is een belangrijk thema voor het waddengebied. Immers een goede bereikbaarheid is een basisvoorziening voor bewoners en zorgt voor een goed vestigingsklimaat voor bedrijven en particulieren. In het kader van bereikbaarheid zijn er daarom een aantal ontwikkelingen van belang. Zo heeft Rijkswaterstaat op 26 april 2016 aangekondigd om de vaarwegmarkering van het Schuitengat in de richting van Vliestroom in de Waddenzee te vervangen door rode en groene markeringen. Uit metingen is gebleken dat de geul zich langzaam heeft verdiept tot de huidige 2.7m beneden NAP. Dit is voldoende om de vaarweg aan te merken als normaal vaarwater. Alle beroeps- en recreatievaart kan op eigen verantwoordelijkheid gebruik maken van de route. De vaargeul maakt echter geen onderdeel uit van de snelvaarroutes op de Waddenzee. Er geldt een maximum snelheid van 20 km/u (Rijkswaterstaat).

In 2016 vond het Open Plan Proces (OPP) Holwerd-Ameland plaats. Het proces is gericht op een betrouwbare verbinding tussen de vaste wal en Ameland, rekening houdend met de inspanningen om de vaargeul te onderhouden. Een eindadvies van de Stuurgroep OPP is door de minister van IenM en de Tweede Kamer onderschreven. Enkele maatregelen worden in gang gezet en er is een onderzoek naar een vijfkwartiersregeling. Elk eiland kent zijn eigen maatwerkvraagstelling met betrekking tot bereikbaarheid. Voor de bereikbaarheid van de Waddeneilanden is de verduurzaming van het goederen- en personenvervoer een actueel onderwerp van ontwikkeling.

Westgat

Naast het Schuitengat speelt er een actuele kwestie rondom het Westgat. Sinds 2013 zijn de Provincie Groningen, de haven van Lauwersoog en Gemeente de Marne in gesprek met Rijkswaterstaat over het baggeren van het Westgat, dat deels buiten de Pkb-grens ligt. Waar voorheen deze geul op peil bleef door natuurlijke dynamiek, is er sprake van natuurlijke verondieping. Kotters wijken uit naar andere havens omdat de beperkte diepgang te veel onzekerheid oplevert. Door het dalende aantal schepen komt de kritieke ondergrens van de bedrijvigheid van deze haven in zicht. Naar aanleiding van modelberekeningen en een door de regio uitgevoerde MKBA heeft Rijkswaterstaat geconstateerd dat op basis van de uitkomsten van deze studies een duurzame en economisch verantwoorde verdieping van de vaargeul niet haalbaar lijkt. Het is aannemelijk dat de geul na één jaar weer verzandt terwijl een periode van vier jaar nodig is om de investering rendabel te kunnen maken. Inmiddels heeft de minister zich hierover uitgesproken en heeft de regio gevraagd om met een voorstel te komen. Met de SVW/Pkb Waddenzee heeft het Rijk zichzelf verplicht om de Waddenzeehavens bereikbaar te houden, waarbij het uitgangspunt is dat de schepen die in 2006 de haven bij gemiddelde waterstand en weersomstandigheden konden bereiken dit in de toekomst ook moeten kunnen. Hierbij zijn een aantal voorbehouden gemaakt. Zo kunnen de in het beheerplan Natura 2000 geformuleerde streefdieptes niet als garantiedieptes worden beschouwd en wordt in de buitendelta 'in principe' niet gebaggerd.

Nieuwe vormen van bedrijvigheid

Bereikbaarheid van het waddengebied heeft niet alleen te maken met het openhouden van vaarwegen maar ook met infrastructurele ontwikkelingen op het vlak van nieuwe vormen van bedrijvigheid en het beschikbaar maken van snelvaarroutes. In 2013 heeft Energy Valley Noord-Nederland aangegeven interesse te hebben in het doorontwikkelen van een 'LNG Energy Valley'. Hier is een verdere boost aan gegeven tijdens het symposium 'verduurzaming scheepvaart Waddenzee' dat plaatsvond op 25 juni 2015. Groningen Seaports en de Duitse tegenhanger Niedersachsen Ports hebben in het kader hiervan een 'letter of intent' getekend voor grensoverschrijdende samenwerking om een efficiënte LNG-infrastructuur aan te leggen in de Eems-Dollard regio (economie.groningen.nl).

Investering in cultuurhistorie

De gemeente Harlingen is al jaren bezig met plannen om de oude structuren van de stad weer te doen herleven. Hiervoor is het 'Masterplan toegangspoort Harlingen' gelanceerd. De minister heeft op 9 juni 2016 een Barro-ontheffing verleend voor de bestaande havenkom van de Willemshaven tot de jachthaven. Het plan kijkt naar drie delen: de Waddenpromenade, de Nieuwe Willemshaven en het Westerzeedijkgebied.

Onlangs is er een op recreatie gerichte waterkering aangelegd om recreatieve ontwikkeling mogelijk te maken. De vervallen loodsen worden opgeknapt en er zijn plannen voor het aanleggen van een cruisehaven en marina in de Willemshaven. Concrete ontwikkelingsplannen zijn hiervoor nog niet beschikbaar (BDP Khandekar en ruimtelijkeplannen.nl). Naast de traditionele functie die een haven heeft, wordt het havengebied in regio Eemsmond ook als toeristische trekpleister genoemd. Denk hierbij aan de vaarten naar en van Borkum, rondvaarten in de haven en vaartochten naar de Duitse eilanden onder leiding van een gids. De dynamiek van de haven in open verbinding met de zee zorgt voor een interessant gebied voor bezoekers. De Provincie Groningen en gemeente De Marne investeren in de toeristische ontwikkeling van Lauwersoog en het Lauwersmeer onder de titel

“Waddenpoort. Streven is om één van de grotere werelderfgoedcentra te worden langs de Nederlandse Waddenkust.

LNG-aangedreven veerboten

Voor de veerdiensten naar Vlieland en Terschelling laat Rederij Doeksen twee direct aangedreven LNG-veerboten bouwen. Rederij Doeksen wil de veerboten in 2018 in de dienstregeling gaan opnemen. Enerzijds is de doelstelling van de rederij aansluiten bij de duurzaamheidsdoelstellingen van de regio, anderzijds wil zij de capaciteit van het aantal passagiers verhogen door grotere schepen in de vaart te kunnen nemen (Rederij Doeksen). TESO heeft begin oktober 2016 het nieuwe schip “Texelstroom” in de vaart genomen, die vaart op CNG. AG Ems vaart sinds juni 2015 vanuit Eemshaven naar Borkum met LNG-aangedreven veerboot Ostfriesland.

Powerboten

Een andere in het oog springende ontwikkeling op het gebied van scheepvaart is de toename van powerboten. Ondernemers op onder meer Texel boden bezoekers de mogelijkheid om met 85 km/h over de Waddenzee te racen, om zo op een spectaculaire manier het waddengebied te verkennen. Het snelvaargebied bij Den Helder is inmiddels, op grond van de huidige SVW, gesloten. In de Regeling Snelle Motorboten is aangegeven waar wel en niet snel mag worden gevaren. Als er geen significante effecten zijn op natuur, dan kan een vergunning worden verleend. Ook vanuit Delfzijl en Eemshaven zijn tochten te boeken. De verwachting is dat het aantal powerboten de aankomende jaren toe zal nemen. Wat de consequenties hiervan zijn voor natuurontwikkeling en rust in het waddengebied wordt per vergunning getoetst.

Naast bovenstaande ontwikkelingen is er een aantal algemene trends waarneembaar in de toerisme sector die in meer of mindere mate belangrijk zijn voor het waddengebied. Het gaat hier om ontwikkelingen zoals het korter en vaker op vakantie gaan, en luxer en duurzamer toerisme.

Beleidsverkenning Toekomstige Rol en Ambitie van Rijk en regio voor het Waddengebied DEEL 2: BELEIDSOPTIES 31 maart 2017

6. Thema Baggerspecie

Optie 1. Overnemen van de huidige tekst van de SVW.

Optie 2. Een verbod op het verspreiden van baggerspecie in (grotere delen van) de Waddenzee en de directe invloedsgebieden.

Optie 3. Verminderen van de gevolgen van baggeren. Duurzamer baggeren en duurzamer verspreiden van baggerspecie, bijvoorbeeld door het minimaliseren van CO2 uitstoot in combinatie met slibvangende werkzaamheden, zoals mogelijk is bij building with nature. Optie 4. Het definiëren van maximale toelaatbare waarden voor helderheid/troebelheid van het zeewater als gevolg van baggeren.

11. Thema: Havens en bedrijventerreinen

Optie 1. Overnemen huidige tekst van de SVW.

Optie 2. Beter splitsing tussen industriehavens, visserij-, veer- en recreatiehavens: a. Voor vaarrecreatie: nagaan of het actieplan en het convenant opgenomen kunnen worden in de opvolger van de SVW. Geen extra toeristenhavens, meer vrijheid in de locatie mits dit aansluiten bij doelstellingen van natuurlijke dynamiek, natuur en landschap. b. Veerhavens: hiervoor geldt de mogelijkheid tot verplaatsen als dit in het kader van natuur- en landschapsontwikkelingsdoelstellingen beter is. (Geen uitbreiding). c. Industriehavens: vastleggen huidige ambities binnen huidige gebieden. Er zijn veel gronden beschikbaar, maar daar rusten vaak bestemmingsplanreserveringen op. Hier trachten flexibiliteit te creëren door bijvoorbeeld herijking van bestemmingsplannen in het licht van nieuwe ontwikkelingen.

Optie 3. Uitbreidingsuitzondering van huidige SVW koppelen aan bovenstaande: alleen als de te saneren en uit te geven gebieden aantoonbaar voldoende zijn ingevuld en alleen als de ingreep vanuit een integrale afweging leidt tot het behalen van de herstel- en ontwikkeldoelstellingen.

19. Thema: Scheepvaart

Optie 1. Overnemen huidige tekst SVW, inclusief normering 2006.

Optie 2. Huidige afspraken, sinds 2007 gemaakt, over breedte en diepte vaargeulen als uitgangspunt nemen, geen ruimte bieden voor toekomstige verdere verdieping

Optie 3. Aantal onnatuurlijke vaargeulen beperken en juist ruimte bieden op enkele speerpuntgeulen.

Optie 4. Niets vaststellen over geulen, maar normen vastleggen over effecten van baggeren en geluid.

Optie 5. Toevoegen van beleidsmatige doelstellingen gericht op 'anders varen' (dat wil bijvoorbeeld zeggen door minder diepliggende schepen te bevoordelen).

Optie 6. Het toevoegen van een duiding met betrekking tot snelheid van scheepvaartverkeer.

Optie 7. Tekst over "De bereikbaarheid van de havens en de eilanden et cetera..." gelijktrekken met Beheerplan N2000.

Optie 8. Aandacht voor bereikbaarheid van Terschelling via het Schuitengat.