

23645                    Openbaar vervoer  
30196                    Duurzame ontwikkeling en beleid  
Nr. 863                    Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur  
                                  en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2025

26 juni jl. sprak ik met de Kamer in het Notaoverleg over het Ontwerp-Programma van Eisen (Ontwerp-PvE) voor de nieuwe concessies van de Friese Waddenveren na 2029. In de vergadering gaf de Kamer aan nog veel onzekerheden of onduidelijkheden te zien rondom vereisten ten aanzien van CO<sub>2</sub>-emissiereductie en/of vereiste elektrificatie van de schepen als onderdeel van in het ontwerp-PvE opgenomen eisen. Met deze brief wordt uitvoering gegeven aan mijn toezegging<sup>1</sup> om per brief meer duidelijkheid te verschaffen over het reductiepad voor CO<sub>2</sub>- emissies, inclusief de eisen rondom elektrificatie en de daarvoor benodigde walinfrastructuur.

### **Eisen in het ontwerp PvE**

Op het gebied van verduurzaming zijn twee eisen te onderscheiden. In de basis geldt er een reductiepad voor CO<sub>2</sub>-emissies die in drie stappen toewerkt naar 65% reductie in 2040 ten opzichte van de emissies in 1990 met het vaarpatroon van 2024. Voor dit reductiepad is geen techniek voorgeschreven. Dit is technisch haalbaar met het gebruik van HVO-diesel in de huidige schepen en LNG in de twee huidige LNG-schepen die in de concessie West varen. Dit reductiepad wordt tevens automatisch behaald wanneer er gevaren wordt met batterij-elektrische schepen.

In het ontwerp-PvE is daarnaast de eis opgenomen dat de reder met één schip per jaar over moet gaan op batterij-elektrisch varen **wanneer** de voor elektrificatie benodigde walinfrastructuur gerealiseerd is. Ook is er een eis opgenomen dat nieuwe schepen geschikt moeten zijn om in de toekomst batterij-elektrisch te kunnen varen of hiervoor omgebouwd kunnen worden.

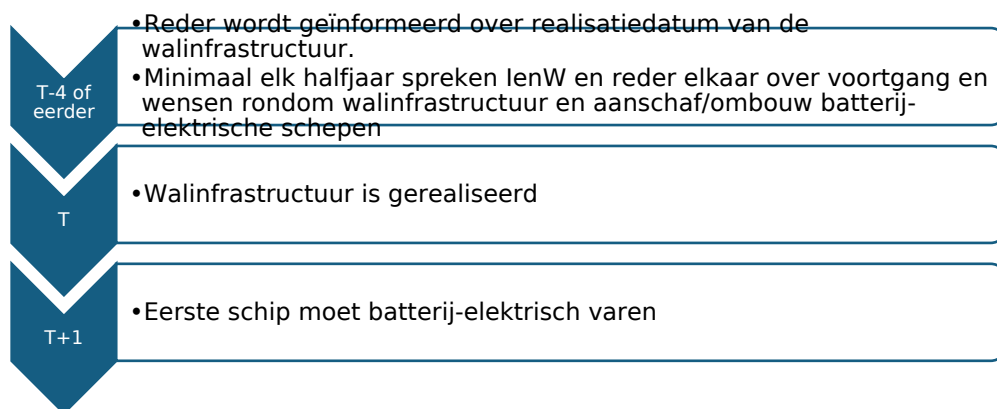
---

<sup>1</sup> Toezeggingennummer onbekend.

## Proces investering walinfrastructuur en tijdslijn

In de aanbesteding zal een voorlopige inschatting worden gegeven van de datum voor realisatie van de walinfrastructuur op basis van de dan beschikbare plannings van Liander en Enexis. Dit is dus het moment dat de eis ingaat om met één schip per jaar batterij-elektrisch te gaan varen. Uiterlijk vier jaar voor de realisatiedatum van de voor batterij-elektrisch varen benodigde walinfrastructuur zal de reder geïnformeerd worden over de realisatiedatum van deze infrastructuur. Het ministerie van IenW zal reders uiteraard eerder informeren wanneer dat mogelijk is.

Vervolgens zal er een proces worden gestart tussen IenW en de reder om ervoor te zorgen dat de infrastructuur goed aansluit op het door de reder gewenste batterij-elektrische schip. Vervolgens wordt van de reders geëist om, een jaar na realisatie van de benodigde walinfrastructuur, met minimaal één schip per jaar batterij-elektrisch te gaan varen totdat alle schepen batterij-elektrisch varen. De tijdslijn ziet er dan als volgt uit:



## Aansluiten bij de aanstaande versterking in Friesland

De provincie Fryslân en netbeheerder Liander zijn in samenwerking met de waddeneilandgemeenten op dit moment bezig met de versterking van het elektriciteitsnet in Friesland en specifiek de waddeneilanden en bijbehorende kustgemeenten. Dit is nodig vanwege woningbouw, havenontwikkeling en economie. Het ministerie van IenW is aangehaakt op dit proces en de voorgenomen elektrificatie van de Waddenveren kan hier nu nog in worden meegenomen. De netbeheerder Liander moet nog een beslissing nemen over hoe zwaar de versterking zal worden uitgevoerd. Liander heeft zekerheid nodig om de investering te

doen in een zwaardere netversterking die ook capaciteit voor de Friese Waddenveren biedt. Als de elektrificatie echter niet wordt aangevraagd vóór de komende concessieperiode heeft Liander deze zekerheid niet en zal Liander de elektrificatie van de Waddenveren niet kunnen opnemen in deze aanstaande versterking. Uiteindelijk bepaalt Liander naar aanleiding van de aanvragen de uiteindelijke aanlegstrategie. Daaruit volgt ook het exacte moment van realisatie van de walinfrastructuur.

### **Meest reële inschatting realisatiedatum walinfrastructuur**

Vanwege de netcongestie is het niet mogelijk om op dit moment een exacte realisatiedatum te noemen voor de realisatie van de walinfrastructuur. Nadat de provincie Fryslân en netbeheerder Liander definitieve besluiten hebben genomen over de netverzwaring in Friesland zal er een exacte datum genoemd kunnen worden. Deze duidelijkheid komt voor ingang van de concessie. Uit een verkenning uitgevoerd door van het ministerie van IenW, provincie Fryslân, de waddeneilandgemeenten en de netbeheerders is al wel een reële schatting gekomen over het tijdpad.

#### Schiermonnikoog

Voor de verbinding naar Schiermonnikoog is alleen een aansluiting in Lauwersoog nodig. Hier zal het elektriciteitsnet de komende jaren versterkt worden waardoor de meest reële schatting is dat de walinfrastructuur niet voor 2030 gerealiseerd kan worden.

#### Ameland

Voor Ameland geldt dat er eerst een definitieve beslissing genomen moet worden in de MIRT-verkenning over de vertreklocatie voordat een aansluiting op het net aangevraagd kan worden. Desalniettemin is ook voor Ameland netcongestie het grote obstakel voor realisatie. De meest reële schatting is dat niet voor 2035 het elektriciteitsnet versterkt is en de aansluiting gerealiseerd kan worden.

#### Terschelling en Vlieland

De veerverbindingen naar Terschelling en Vlieland vertrekken beiden vanaf Harlingen. Omdat dit ook de langste verbindingen

zijn, is in Harlingen een grotere netaansluiting nodig. Dit vraagt extra tijd. Daarom is de meest reële schatting dat de verbindingen naar Terschelling en Vlieland niet voor 2040 gerealiseerd kunnen worden.

### **Exploitatiekosten**

De eisen rondom elektrificatie zijn meegenomen in de financiële toets met bovengenoemde realisatiedata als uitgangspunt. Deze toets is uitgevoerd door een onafhankelijk financieel adviseur. Hieruit blijkt dat de kosten voor batterij-elektrisch varen inclusief het ombouwen of aanschaffen van batterij-elektrische schepen niet duurder of zelfs goedkoper is dan varen op HVO-diesel. Dit is verklaarbaar door het feit dat elektriciteit goedkoper is dan diesel en LNG, de schepen over een lange tijd afgeschreven kunnen worden en de grootste kosten van de transitie de walinfrastructuur betreft en deze kosten door het klimaatfonds gedekt worden.

### **Geschiktheid schepen**

In het ontwerp-PvE is de eis opgenomen om bij de aanschaf van nieuwe schepen, schepen aan te schaffen die omgebouwd kunnen worden door batterij-elektrische schepen. Hoe het ombouwen precies kan plaatsvinden, is bewust niet voorgeschreven om hiervoor ruimte te laten voor de reders. Deze eis zou bijvoorbeeld ingevuld kunnen worden door een dieselektrisch schip aan te schaffen. Dit is een schip met door elektriciteit aangedreven motoren waarvan de elektriciteit in eerste instantie opgewekt wordt door een dieselgenerator aan boord welke na realisatie van de walinfrastructuur vervangen kan worden door een batterijpakket. Er wordt dus niet van de reders gevraagd om dubbele scheepsontwerpen in de markt te zetten voor én een conventioneel schip én een batterij-elektrisch schip.

### **Unieke kans investering walinfrastructuur en elektrificatie**

De wens om te elektrificeren is gedreven vanuit de klimaatdoelen en de ambitie van het programma Green Shipping Waddenzee, onderdeel 17 van het Uitvoeringsprogramma Waddengebied 2021-2026.<sup>2</sup> Deze ambitie met inspanningsverplichting heeft als doel om vóór 2040 emissieloos te varen op de Waddenzee. Vanuit het klimaatfonds is €50 miljoen beschikbaar gesteld voor de realisatie

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 684, nr. 219

van de benodigde walinfrastructuur. Deze middelen zullen terugvallen aan het klimaatfonds wanneer elektrificatie niet in de komende concessieperiode gerealiseerd kan worden. Verder zijn de provincie Fryslân, netbeheerder Liander en de eilandgemeenten op dit moment bezig met de plannen voor de versterking van het elektriciteitsnet in de havens en op de eilanden. Wanneer elektrificatie niet in de komende concessieperiode gerealiseerd kan worden lijkt door voorgenoemde omstandigheden elektrificatie van de Friese Waddenveren volledig uit het zicht te raken. In de marktconsultatie geven geïnteresseerde reders aan ook voorstander van elektrificatie te zijn, uiteraard wel met het minimaliseren van de onzekerheden. Zowel de Waddeneiland gemeenten als de provincie Fryslân zijn voorstander van elektrificatie. Dit hebben zij ook uitgesproken op het Bestuurlijk Overleg Wadden december 2024. Het Omgevingsberaad Wadden heeft meerdere malen uitgesproken teleurgesteld te zijn als elektrificatie geen doorgang kan vinden.

### **Vervolgproces richting definitief PvE**

De komende weken wordt er gesproken met geïnteresseerde reders in het kader van een marktconsultatie over het ontwerp-PvE. Het proces en de eisen betreffende elektrificatie zijn een belangrijk onderdeel van deze gesprekken. Er zal met de reders gesproken worden over de onzekerheden rondom elektrificatie en hoe deze zoveel mogelijk gemitigeerd kunnen worden. Informatie uit deze gesprekken, en uit de overige consultatiereacties, zal worden betrokken bij de opstelling van het definitieve PvE. Daarnaast zal de werkgroep Elektrificatie, die naast IenW ook bestaat uit de provincie, de eilandgemeenten en de netbeheerder, de uitrol van elektrificatie verder uitwerken. Tot slot zal op basis van de op dit moment beschikbare situatie een reële schatting van de realisatiedatum in het PvE worden opgenomen. In het definitieve PvE worden daarmee op basis van de openbare consultatie, de marktconsultatie met geïnteresseerde reders en de input van de Kamer zoveel mogelijk onzekerheden rondom de elektrificatie weggenomen.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
A.A. Aartsen