Gebiedsverkenning **kustzone Harlingen**

Water als hefboom naar een *toekomstbestendige stad* aan het Wad

Water heeft een enorme kracht om te verbinden, als we die gebruiken kan het als hefboom werken naar een werkelijk betere toekomst – Henk Ovink, watergezant

Gebiedsverkenning kustzone Harlingen – januari 2023

Redactie en opmaak
Terwisscha & Wagenaar

Disclaimer
Bij de totstandkoming van deze uitgave is de grootst mogelijke zorgvuldigheid betracht. Desalniettemin kunnen de opdrachtgever en -nemer geen verantwoordelijkheid nemen of aansprakelijk worden gesteld voor mogelijk foutieve informatie.

GEMEENTE HARLINGEN

provinsje fryslân
provincie fryslân

WETTERSKIP FRYSLÂN

Voorwoord

Harlingen staat voor nieuwe, grote uitdagingen. We beschikken over kracht en inventiviteit. Die hebben we nodig want de vraagstukken zijn omvangrijk en complex. Daarvoor zijn oplossingen vanuit de samenleving nodig, maar zeker ook vanuit de politiek. Deze eeuw vraagt om het loslaten van oude dogma's. Een sterke overheid moet vooral toekomstgerichte keuzes durven maken.

Deze gebiedsverkenning is voor ons als partners in het Programma Harlingen een eerste logische stap om die keuzes te kunnen maken. En zo te komen tot een toekomstbestendig en integraal ontwerp van de gebiedsontwikkeling die wij de komende decennia in de kustzone van Harlingen willen realiseren.

Deze gebiedsverkenning dient een aantal doelen. Zij maakt de opgave voor de gebiedsontwikkeling in totaliteit en samenhang duidelijk. Daarmee levert zij de belangrijkste input voor het ontwerpproces. Het overzicht maakt ook besluitvorming over de wenselijkheid van de vervolgstappen mogelijk. Verder geeft ze inzicht in de financieringsmogelijkheden voor de individuele projecten en voor de kansen die de gekozen aanpak biedt. Tot slot kunnen we haar gebruiken om stakeholders en mogelijke financiers te informeren en mee te nemen in onze ideeën en plannen.

Tijd is een belangrijke sleutel voor een kansrijke aanpak van de gebiedsontwikkeling. Door nu te investeren in een gezamenlijk proces om tot een gedeeld en gedragen ontwerp te komen, creëren we ruimte voor een optimale integrale aanpak. Het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) is daarin de rode draad. Een aanpak die kansen biedt voor een effectieve en efficiënte uitvoering van projecten door het benutten van koppelkansen. En een aanpak waarmee we de gebiedsontwikkeling zo kunnen invullen dat wij voorbeeldstellend werken aan een stad en provincie, inclusief eilanden, die klaar zijn voor de toekomst.

Bloeiperiode

Als college willen wij een wenkend toekomstperspectief voor onze gemeente. En wij zijn ervan overtuigd dat Harlingen alles heeft om een nieuwe bloeiperiode tegemoet te gaan. We zijn een compacte stad met korte lijnen tussen bestuur en inwoners, wij laten zien dat almaar groter niet per definitie beter is. We hebben een prachtige binnenstad gelegen aan een werelderfgoed. Daarbij zijn we dé zeehaven van Fryslân waar kansen liggen op het gebied van green shipping, duurzame visserij en energie. Een haven die belangrijk is voor de werkgelegenheid, voor toeleveranciers en voor de ontwikkeling van het toerisme. Gemeente Harlingen wil die kansen optimaal benutten om een groter welzijn te bewerkstelligen voor ál haar inwoners.

Wethouder Paul Schoute

Gemeente Harlingen

Verder kijken

De klimaatverandering en energietransitie, herstel van biodiversiteit, zuiniger omgaan met grondstoffen en minder afval produceren, kansengelijkheid en leefbaarheid: het zijn omvangrijke en complexe veranderingen die we alleen kunnen waarmaken wanneer we er samen voor willen staan en gaan. In het Programma Harlingen hebben we elkaar gevonden in de wens en de wil om voorbij de eigen opgaven te kijken. Het geheel staat centraal. De ene partner kan een oplossing hebben voor de andere door in een eigen project net andere keuzes te maken. Dat maakt het Programma Harlingen werkelijk anders en dat geeft energie!

Gedeputeerde Avine Fokkens-Kelder

Provincie Fryslân

Toekomstige opgaven

Klimaatverandering en alle hiermee gepaard gaande gevolgen hebben een grote impact op de opgaven van Wetterskip Fryslân. Primair natuurlijk de veiligheid van onze inwoners middels een adequate kustverdediging door sterke dijken. Gebleken is dat in en rond Harlingen aanpassingen aan de zeedijk nodig zijn. Tevens is er een afweging gaande op welke wijze de afvoer van overtollig water wellicht in/rond Harlingen kan plaatsvinden middels een te bouwen zee gemaal. Dit maakt dat wij, in combinatie met opgaven en ambities die Provincie en gemeente hebben, het vanzelfsprekend vinden dat we op de ingeslagen weg in gezamenlijkheid blijven optrekken met oog voor de ruimtelijke kwaliteit.

Bé de Winter

Lid Dagelijks Bestuur Wetterskip Fryslân

Inhoudsopgave

1. Inleiding **5**

1.1. Voorbeeldstellend 5

1.2. Water as Leverage 5

1.3 Aanleiding gebiedsverkenning 6

2. Werken aan integraliteit **8**

2.1 Basisprincipes 9

2.2 Opgaven 10

2.3 De grote projecten 17

3. Bijdrage aan lopend en gepland beleid **27**

4. Financiering **29**

4.1 Wetterskip Fryslân 29

4.2 Provincie Fryslân 29

4.3 Gemeente Harlingen 29

5. Planning **32**

6. Aanbevelingen voor vervolg **33**

Bijlage: Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit Havenfront / Veerhaven en P-terrein

1. Inleiding

Harlingen is een historische stad aan en op de Waddenzeedijk, aan de rand van het enige natuurlijke werelderfgoed van Nederland, dat het Nederlandse publiek uitriep tot mooiste natuurgebied van het land. De relatie met de Waddenzee is een constante in de stadsgeschiedenis. Evenals de verbinding over water met het achterland. Harlingen staat de aankomende jaren voor een aantal grote projecten en opgaven. Ook hierin is water de verbindende factor; als oorzaak, maar vooral in de zoektocht naar oplossingen in de vorm van een integrale, toekomstbestendige gebiedsontwikkeling. Water als hefboom om het verschil te maken; daaraan werkt het Programma Harlingen.

Voor velen is Harlingen het startpunt van een verblijf op Terschelling en Vlieland. Dat de stad zelf, met haar historische centrum, ongelooflijk veel te bieden heeft, is bij het grote publiek minder bekend. De gemeente Harlingen wil daarin verandering brengen. Met de ontwikkeling van de Nieuwe Willemshaven is al een mooie basis gelegd. Bovendien heeft de vernieuwde (grotendeels) verdiept liggende N31, de beide stadsdelen weer met elkaar verbonden, de bereikbaarheid vergroot en de verkeersveiligheid en doorstroming – en daarmee ook de kwaliteit van de woon- en leefomgeving - sterk verbeterd.

De volgende stap is de kwaliteitsimpuls én ontwikkeling van het Westerzeedijkgebied waarvoor schetsontwerpen zijn gemaakt. Sommige deelprojecten worden zelfs al uitgevoerd. Het gebied wordt daarmee aantrekkelijker voor zowel ondernemers, bewoners als bezoekers, met een breed palet aan voorzieningen voor sport, spel, recreatie en ontmoeting, waaronder een waterrijk, groen wandel- en joggebied en het terugbrengen van de Friese badcultuur.

1.1. Voorbeeldstellend

De gemeente Harlingen wil eilandtoeristen meer kwaliteit bieden in de vorm van het koepelproject 'Kwaliteitsverbetering eilandtoerisme' dat uit verschillende, samenhangende onderdelen bestaat. Variërend van de upgrading van het langparkeerterrein en de Waddenpromenade, het verbeteren van de ontsluiting tussen beide en het treinstation tot het stroomlijnen van het personen- en goederenvervoer in het hele gebied.

Het Westerzeedijkproject - en de Willemshaven - vallen samen met een aantal andere grote projecten in en rond de Harlinger kustzone. Zo staat Wetterskip Fryslân voor het versterken van de zeekering om de (water) veiligheid in de toekomst te kunnen garanderen. Daarnaast zijn de Tsjerk Hiddessluizen in 2040 aan vervanging toe, waarbij de provincie ze ook geschikt wil maken voor de grotere schepen waarvoor het Van Harinxmakanaal grotendeels al is aangepast. Gezocht wordt bovendien naar oplossingen voor de opdringende verzilting, voor het dichtslibben van de haven en voor het (te) drukke vaarverkeersknooppunt in de voorhaven en de kruising van weg– en scheepvaarverkeer rond het Tsjerk Hiddessluizen en het bruggencomplex.

Zo komen tal van initiatieven en opgaven samen in een relatief beperkt gebied. Mogelijk komen daar nog projecten bij. Zo werken Wetterskip Fryslân en de provincie samen aan een Blauwe Omgevingsvisie en Blauwe Drager waarin de klimaatbestendige inrichting van de provincie centraal staat. Er wordt zowel gekeken naar technische maatregelen als naar watergebruik en bijvoorbeeld de afhankelijkheid van zoet IJsselmeerwater. Mogelijke maatregel die uit deze visie naar voren kan komen, is de noodzaak van een extra gemaal bij Harlingen om bij een stijgende zeespiegel voldoende water af te kunnen voeren. Of het voorzien in extra waterberging ten Noorden van Midlum die ook benut kan worden voor recreëren en wonen aan het water. Dit alles maakt de integrale aanpak waar het Programma Harlingen voor staat niet alleen haalbaar, maar ook zeer wenselijk en aantrekkelijk.

1.2. Water as Leverage

De 'Water as Leverage aanpak' (water als hefboom) bewees wereldwijd al dat er nieuwe kansen en synergie ontstaan wanneer alle betrokkenen uiteenlopende wateropgaven in samenhang oppakken.

Water kan mensen en opgaven verbinden en inspireren. Gevonden oplossingen kunnen elkaar versterken.
Die kracht willen ook de provincie Fryslân, gemeente Harlingen en Wetterskip Fryslân - in nauwe samenhang met de transitielijnen - benutten om in de kustzone tot adaptieve, duurzame en inclusieve oplossingen te komen. Zij leggen de lat bewust hoog. De programmapartners ambiëren de gebiedsontwikkeling als voorbeeldaanpak langs vier mondiale transitielijnen in te zetten voor een haven, stad én provincie die klaar zijn voor de toekomst.

Transitielijnen
Het Programma Harlingen werkt langs vier transitielijnen:

→ biodiversiteit
→ energie en klimaat
→ circulaire economie (grondstoffen)
→ inclusieve samenleving (mienskip)

Deze transitielijnen zijn randvoorwaarde, kader en uitgangspunt voor alle stappen in de gebiedsontwikkeling, zowel voor het proces als voor ontwerp en uitvoering. De keuze voor deze transitielijnen maakt het programma toekomstbestendig en voorbeeldstellend. Want niet alleen Harlingen staat voor de uitdaging deze grote veranderingen te benutten om tot nieuwe denk- en werkwijzen te komen. Ze spelen wereldwijd.

Door langs deze transitielijnen te werken, sluit de integrale gebiedsontwikkeling aan bij de duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's) van de Verenigde Naties. Waarvoor ook Nederland een inspanningsverplichting aanging. Harlingen kan zich met deze aanpak internationaal onderscheiden, in het verlengde van de Unesco werelderfgoedstatus van de Waddenzee.

De transitielijnen in deze gebiedsverkenning
Het werken langs de transitielijnen bepaalt welke keuzes we uiteindelijk maken in de projecten en opgaven. Dit is een volgende stap in het proces. In deze gebiedsverkenning laten we als vingeroefening met een aantal voorbeelden, per transitielijn, zien hoe deze werk- en denkwijze tot een toekomstbestendig ontwerp en een plus op initiatieven kan leiden. Een en ander gaan we samen met stakeholders verder vorm en inhoud geven.

Om projecten in samenhang te ontwikkelen en uit te kunnen voeren, is het belangrijk goed in beeld te hebben welke mogelijkheden ze bieden voor integrale oplossingen. Daarnaast is kennis en inzicht nodig hoe ze, door langs de transitielijnen te denken, kunnen zorgen voor een toekomstbestendige kustzone die bijdraagt aan de mondiale opgaven voor een leefbare wereld. Niet onbelangrijk is tot slot of, en hoe, de verschillende oplossingen kunnen worden gefinancierd. Dat beeld biedt deze gebiedsverkenning.

Historische havenstad met een modern havenbedrijf
Harlingen is een van de oudste zeehavensteden van Nederland en de belangrijkste haven van Fryslân; zowel voor goederenvervoer als voor de veerdiensten naar Vlieland en Terschelling. De Zuider- en Noorderhaven, ooit belangrijke overslaghavens, zijn tegenwoordig populaire aanlegplekken voor zeilschepen en plezierjachten. De toonaangevende scheepsbouw in de stad maakt deel uit van een innovatieve economische sector, met een sterke focus op verduurzaming. Daarnaast is Harlingen een (thuis)haven van de zeilende chartervaart en van veel vissers die gebruik kunnen maken van de nieuwe zaagtandsteiger.

De Port of Harlingen is een industriegebied met vooral havengerelateerde bedrijvigheid. Het is ook een haven aan een natuurlijk Werelderfgoed. Daarvan is het havenbedrijf zich bewust. Port of Harlingen is EcoPorts-gecertificeerd, wat onder meer wil zeggen dat het havenbedrijf stappen blijft zetten om de impact van de haven op de omgeving te verkleinen. In het Pact van Marrum heeft het samen met de andere Waddenzeehavens en de Coalitie Wadden Natuurlijk (het samenwerkingsverband van de natuurorganisaties in het Waddengebied) een aantal concrete afspraken gemaakt over de ontwikkelingen van de havens op economisch en ecologisch gebied. Het Pact van Marrum wordt gesteund door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Verder levert het havenbedrijf een bijdrage aan het programma Greenshipping. Dit programma werkt op inspirerende manier aan de energietransitie in de scheepvaart, onder meer met een mobiele walstroomfaciliteit op waterstof en verduurzaming van 'de Overwinning', een van de schepen van de bruine vloot.

Port of Harlingen beheert namens de gemeente de gemeentelijke havens, inclusief de brugbediening. Tevens fungeert zij als opdrachtgever voor het baggeren van het havenslib.

1.3 Aanleiding gebiedsverkenning

Voor het Programma Harlingen keken de partners onder meer naar de dijkversterking Koehool-Lauwersmeer. Dat traject liet zien dat het belangrijk is om ruim voor de formele start van het Hoogwaterbeschermingsprogramma koppelkansen in beeld te brengen. Dan is er tijd om een optimaal ontwerp op te stellen en kansen te benutten. Ook kunnen de werkzaamheden met zo min mogelijk hinder worden uitgevoerd. Vroegtijdig samen nadenken over de opties biedt bovendien de meeste kansen om vanuit de transitielijnen toekomstbestendig te ontwerpen. Een aanpak die opgaven, projecten en transitielijnen combineert, biedt daarbij de meeste mogelijkheden voor financiering.

De partners kwamen daarom al in 2018 bij elkaar om de programmalijnen uit te zetten en de meerwaarde van de integrale aanpak vast te stellen. In maart 2019 is het Programma Harlingen vastgesteld dat in het voorjaar van 2021 is uitgewerkt in een Plan van Aanpak om te komen tot deze gebiedsverkenning die een beeld moet geven van de opgaven, oplossingsrichtingen, financieringsmogelijkheden en de planning. Hiervoor zijn onderzoeken en analyses uitgevoerd en potentiële oplossingen verzameld en aangedragen. Deze worden in de volgende hoofdstukken toegelicht en naast elkaar gezet.

De gebiedsverkenning geeft de actuele stand van zaken. Mogelijk dienen zich aanvullende opgaven, nieuwe projecten en oplossingsrichtingen aan. Zo kan uit onderzoek naar voren komen dat het spuien van zoet water vanuit de Friese boezem, via de Tsjerk Hiddessluizen, in de toekomst niet volstaat als antwoord op de klimaatverandering/zeespiegelstijging. In dat geval is een (extra) gemaal nodig en wordt er ook naar Harlingen gekeken als mogelijke locatie. Het Programma Harlingen laat ook een strategisch mobiliteitsonderzoek uitvoeren naar toekomstige mobiliteitsstromen, waarbij de twee vermeende knelpunten in de kustzone worden meegenomen. Dit onderzoek is belangrijk voor het vervolgtraject.

De Nieuw Industriehaven

2. Werken aan integraliteit

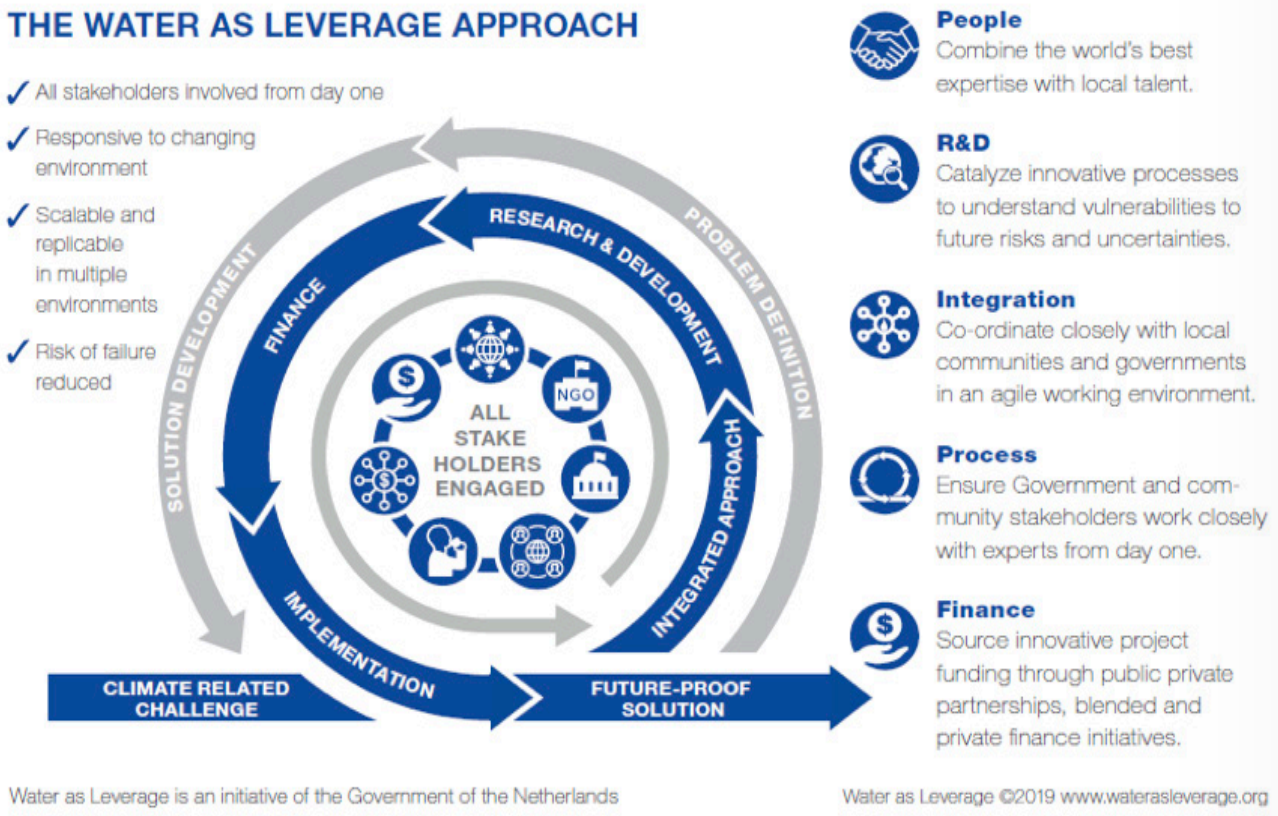
De partners van het Programma Harlingen gaan voor een integrale aanpak die de kansen van het werken via vier mondiale transitielijnen benut. Bij voorkeur gebeurt dat via de zogenaamde Water as Leverage-aanpak. Deze werkt als een project-versnellingsmechanisme bij het integraal en inclusief ontwikkelen van klimaatadaptieve projecten. En wel vanaf ontwerpend onderzoek tot en met financiering en implementatie van integrale projecten. De versnelling zit vooral in de eerste anderhalf jaar wanneer multidisciplinaire ontwerpteams een ruimtelijk plan ontwikkelen.

In de aanpak wordt samengewerkt met lokale gemeenschappen, overheden, kennisinstellingen en financiers. Alle belangen worden zorgvuldig afgewogen en er worden financieel realistische keuzes gemaakt. Naast de overheden, het maatschappelijk middenveld (waaronder ngo's en onderwijsinstellingen) en het bedrijfsleven, zijn inwoners belangrijke stakeholders.

Met de Water as Leverage-aanpak zijn wereldwijd positieve ervaringen opgedaan. Watergezant Henk Ovink speelde daarin een belangrijke rol. Hij wil het waddengebied ook van deze aanpak laten profiteren. De partners willen hierin vooroplopen. Programma Harlingen wil laten zien hoe de potenties van het waddengebied, door lokaal met deze aanpak te werken, betekenisvol bijdragen aan de mondiale transities.

Essentieel is dat alle partijen meedenken en meekijken vanuit een gezamenlijk gevoelde opgave en een gedeeld beeld van de te maken impact. Integraal werken vraagt de bereidheid over de eigen schaduw heen te stappen om een hoger, gezamenlijk doel te realiseren. Voorwaarde hiervoor is dat die opgave én de beoogde veranderingen adequaat zijn onderzocht en bekeken, zodat belanghebbenden weloverwogen keuzes kunnen maken en gezamenlijke keuzes kunnen verantwoorden.

In dit hoofdstuk lichten we de uitgangspunten, opgaven en projecten toe die in het integraal en toekomstbestendig gebiedsontwerp terug moeten komen. Met het beschrijven van de vier transitielijnen laten we zien welke mogelijkheden het denken langs deze lijnen kan bieden, zonder daar op voorhand volledig in te willen zijn. Puur als voorbeeld en ter illustratie.



2.1 Basisprincipes

Het Programma Harlingen werkt vanuit twee belangrijke basisprincipes: de ruimtelijke kwaliteit is de basis voor het uiteindelijke ontwerp en stakeholders worden betrokken op basis van een stakeholderanalyse.

2.1.1 Ruimtelijke kwaliteit

Vanuit het programma is de 'Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit Havenfront/Veerhaven en P-terrein' opgesteld (zie bijlage 1). In het schetsontwerp voor het Westerzeedijkproject is een eigen ruimtelijk raamwerk opgenomen.

De handreiking benoemt een aantal principes die de ruimtelijke kwaliteit versterken. Zij laat zien hoe logische verbindingen en samenhang bijdragen aan de identiteit van het hele gebied. Duidelijk wordt hoe Harlingen zijn unieke kwaliteit van stad aan het Wad beter kan benutten en zichtbaar maken. Bijvoorbeeld door behoud van de zichtlijnen en het herkenbare stadssilhouet. Maar ook door de hoogteverschillen in het gebied te benutten. Doordat de zee-verdediging in Harlingen uit twee 'linies' bestaat, en havendammen de stad omarmen maar haar niet volledig van zee afsluiten, is er op veel plaatsen nog contact tussen stad en Wad.

Ook in het ruimtelijk raamwerk voor het Westerzeedijkproject is verbinding een sleutel voor kwaliteit. De herinrichting biedt de kans het gebied tot een geheel te maken. Bijvoorbeeld door het groen niet om de zogenaamde 'ontwikkelvlekken' te plaatsen, maar door deze vlekken in de nieuwe natuur op te nemen. Ook hier is het mogelijk stad en Wad meer te verbinden. Zowel door harde scheidingen als de Westerzeedijk te verzachten, als door de Zuidergracht weer door te trekken naar de zeedijk.

2.1.2 Stakeholderanalyse

Voor de stakeholderanalyse zijn alle actoren in beeld gebracht. Per fase van het ontwerpproces is gekeken hoeveel belang zij hebben bij de gebiedsontwikkeling én hoeveel invloed zij hebben. De analyse wordt vertaald in een Cirkel van Invloed laat zien welke partijen in de volgende fase bij het

De twee 'linies' van de zeeverdediging

proces moeten worden betrokken om tot een gedragen ontwerp te komen.

2.2 Opgaven

In de kustzone spelen specifieke opgaven die op verschillende wijze en vanuit verschillende projecten kunnen worden aangepakt. Het gaat dan vooral om:

1. het tegengaan van verzilting van het Van Harinxmakanaal;
2. het vinden van een oplossing voor het dichtslibben van de voorhaven, waardoor er jaarlijks ruim een miljoen kuub slib uit de haven moet worden gebaggerd;
3. mobiliteit over weg en water;
4. waterbeheer.

2.2.1 Tegengaan van verzilting

De Waddenkust krijgt door de klimaatverandering en zeespiegelstijging in toenemende mate te maken met verzilting en zoetwaterschaarste. Voldoende zoetwater is cruciaal voor landbouw, natuur, industrie, bewoners en recreatie en toerisme. Langs de kust staat de beschikbaarheid van zoetwater extra onder druk. De ondergrond bevat zout grondwater, vaak al op enkele meters diepte. Bovendien stroomt zout water, vanuit de Waddenzee, onder de dijk door naar het zeekleigebied. In lagere delen van het gebied komt dit zoute grondwater omhoog (kwel). Zowel het grondwater als het oppervlaktewater raakt hierdoor verzilt. Verdamping van zoetwater in de zomer en de bodemdaling - als gevolg van gas- en/of zoutwinning – versterkt dit effect. Verzilting laat zich niet stoppen. Wel kunnen we het vertragen en ons er op voorbereiden. Bijvoorbeeld door anders te draineren, door adequaat bodem- en waterbeheer, door gewaskeuzes en door zuinig om te gaan met zoetwater.

Naast de verzilting door de klimaatverandering, verzilt het Van Harinxmakanaal door het brakke water dat door de stad (binnenhavens, singels en Sas sluis) het kanaal in stroomt. En als gevolg van het schutten van de Tsjerk Hiddessluizen. Elke keer als er vanaf de Waddenzee een boot passeert, stroomt er zout water naar het Van Harinxmakanaal. Dit moet zo veel mogelijk worden voorkomen, zodat het kanaal zo zoet mogelijk blijft. In dat geval is er ook minder water nodig om het kanaal door te spoelen. Wat nu nodig is, omdat het water van het Van Harinxmakanaal fungeert als bron voor het beregenen en doorspoelen in het noordwestelijk kleigebied.

Verzilting heeft nadelige effecten voor de landbouw. Om dit tegen te gaan moeten we zoutgehaltes in het achterland laag houden. Ook omdat de vruchtbare kleigronden belangrijk zijn voor de noodzakelijke transitie van dierlijk naar plantaardig eiwit voor menselijke consumptie. Voor de natuur kan verzilting ook gunstig zijn. Het is daarom belangrijk in het ontwerp goed te kijken waar eventueel ruimte is voor natuurlijke overgangen tussen zoet en zout.

De Tsjerk Hiddessluizen spelen een belangrijke rol in het vinden van een antwoord op deze de verziltingsopgave. Onder meer Sweco en een student van NHL Stenden Hogeschool deden hier onderzoek naar. Dit leverde vier combinaties van maatregelen op die verzilting kunnen voorkomen, dan wel terugdringen (zie 2.3.2). Daarnaast keken Port of Harlingen, Programma naar een Rijke Waddenzee en de landschapsarchitecten van LAMA naar het baggervraagstuk. Een toepassing daarvan is het ophogen van landbouwgrond waarmee de afstand tussen het maaiveld en zout grondwater wordt vergroot en de verzilting genivelleerd. Havenslib kan ook ingezet worden voor de verbetering van de bodemvruchtbaarheid en klimaatadaptatie. Een vitale bodem is immers beter bestand tegen droogte en extreme neerslag (zie ook 2.2.2).

Verder verkennen provincie en waterschap mogelijke aanpassingen in het oppervlaktewatersysteem om zoet en zout water beter te scheiden en efficiënter door te spoelen. In deze verkenning is er specifiek aandacht voor het verminderen van de zoutbelasting bij de Tsjerk Hiddessluizen. Op basis van de resultaten willen we beoordelen welke maatregelen voor de lange termijn passend en houdbaar zijn. Als er bij de sluis minder zout water het Van Harinxmakanaal in stroomt, is het watersysteem minder kwetsbaar voor verzilting als er minder water beschikbaar is voor doorspoeling. Daarbij betekent minder doorspoelen bij de sluis minder baggerbezwaar in de haven.

TRANSITIELIJN ENERGIE EN KLIMAAT

De klimaatcrisis is het gevolg van menselijk handelen. Door het gebruik van fossiele brandstoffen warmt de aarde op. Dat heeft grote gevolgen voor de leefbaarheid op onze planeet. Een van die gevolgen is de zeespiegelstijging die het Hoogwaterbeschermingsprogramma nodig maakt. In verschillende verdragen hebben landen zich verplicht de opwarming van de aarde af te remmen. Dat vraagt een energietransitie. In de gebiedsontwikkeling Harlingen willen we daar op verschillende manieren aan werken.

Met de inrichting van de Waddenpromenade maken we het gebruik van de trein om naar de haven te komen aantrekkelijk. Zo bevorderen we het gebruik van openbaar vervoer in plaats van de auto.

We zetten op het langparkeerterrein in op het opwekken van zonne-energie; voor elektrische auto's, pendelbussen en (speed) bikes, maar ook voor de Tsjerk Hiddessluizen die daardoor energieneutraal kunnen werken.

Bij alle keuzes die we maken, is energiegebruik een belangrijk afwegingscriterium. Want schone energie is goed, maar het beperken van het gebruik is voor een kansrijke energietransitie even belangrijk. Dit geldt bijvoorbeeld voor de keuze tussen spuien en de inzet van een gemaal. Spuien vraagt geen energie.

De inrichting van het langparkeerterrein draagt door het materiaalgebruik bij aan een klimaatadaptief Harlingen. Zo zouden we mogelijkheden kunnen creëren om regenwater lokaal op te vangen en nuttig te gebruiken.

Door het bagagevervoer voor bezoekers te organiseren, verminderen we het autoverkeer tussen de veerterminal en de parkeerplaats voor lang parkeren alsook het meenemen van de auto op de boot.

2.2.2 Dichtslibben van de voorhaven
De haven van Harlingen moet worden gebaggerd om toegankelijk te blijven. Jaarlijks wordt er ruim een miljoen kuub havenslib verwijderd. Dit is kostbaar en ecologisch niet duurzaam. De bagger wordt verplaatst naar de Waddenzee, wat tot vertroebeling leidt. Het zogenaamde baggerbezwaar heeft ook een relatie met het tegengaan van verzilting (zie 2.2.1). Voor een oplossing van deze opgave wordt ook naar de Tsjerk Hiddessluizen gekeken (zie kader), mogelijk in combinatie met de bouw van een nieuw gemaal.

Slib als hinder en als grondstof
Het Tsjerk Hiddes sluiscomplex heeft een belangrijke functie in het waterbeheer. Ze voert overtollig zoet water uit de Friese boezem af. Dit zoete water vermengt zich met het zoute water in de voorhaven, waarbij zwevend slib dat vanaf de Waddenzee wordt meegevoerd neerslaat op de bodem. Dat terwijl de scheepvaart diepte nodig heeft. Het Tsjerk Hiddes sluiscomplex combineert de schut- en spuifunctie. Wanneer deze functies worden gescheiden, door een apart gemaal te realiseren dat rechtstreeks op de Waddenzee spuit, slaat er minder slib neer en hoeft er minder gebaggerd te worden. Het gebaggerde slib kan overigens nuttig worden gebruikt, bijvoorbeeld voor dijkversterking of verbetering van landbouwgrond. Elders langs de Waddenkust is daarmee al ervaring opgedaan, waarvan Harlingen kan leren. Denk aan de kleirijperij langs de Eems-Dollard en het vermarkten van havenbaggerslib in Lauwersoog. Wanneer het slib waarde krijgt, kan het mogelijk een deel van de baggerkosten dekken.

2.2.3 Mobiliteit over weg en water
Het werkgebied van het Programma Harlingen kent twee verkeersknooppunten die door sommige gebruikers, tijdens de verkenning, als knelpunt worden ervaren. Het eerste is het Tsjerk Hiddes sluiscomplex. Het tweede is de voorhaven ter hoogte van de veerbootterminal. De bruggen van de Tsjerk Hiddessluizen worden door sommige gebruikers, vooral in de zomermaanden, als een probleem ervaren. Hier komen twee verkeersstromen samen in de vorm van eilandgangers vanaf de het langparkeerterrein naar de terminal lopen, en omgekeerd, en de recreatievaart, zeilende chartervaart en de beroepsvaart die de sluizen passeren. Dit leidt tot ongewenste en mogelijk zelfs gevaarlijke situaties. Ook in de haven wordt het steeds drukker en komen verschillende verkeersstromen samen, waardoor de veiligheid mogelijk in het geding is. Bottleneck is het punt waar de veerboten moeten draaien, terwijl de overige scheepvaart van hetzelfde havendeel gebruik moet maken.

2.2.4 Waterbeheer
De klimaatverandering heeft grote gevolgen voor het waterbeheer. Andersom kan het anders kijken naar waterbeheer de provincie weerbaarder maken tegen de gevolgen van de klimaatverandering, zoals droogte, clusterbuien en de zeespiegelstijging. Het laatste zorgt er bijvoorbeeld voor dat er per tij een kortere periode is waarin de Tsjerk Hiddessluizen boezemwater op de Waddenzee kunnen spuien. Mogelijk kan dit op den duur helemaal niet meer. In 2024 komen Wetterskip Fryslân en provincie Fryslân met een Blauwe Omgevingsvisie en Blauwe Drager (BOVI); een langetermijn toekomstvisie op een klimaatbestendige inrichting van Fryslân, waarin water en bodem sturend zijn voor ruimtelijke plannen. Deze visie levert de basisinformatie die nodig is om te bepalen of een gemaal in Harlingen nodig is om voldoende water af te kunnen blijven voeren.

TRANSITIELIJN INCLUSIVITEIT

Langs de transitielijn inclusiviteit werken we aan het versterken van de leefbaarheid en een stad waarin iedereen mee mag en kan doen. De gebiedsontwikkeling biedt zowel in het proces als in de ontwerpfase mogelijkheden om mensen te betrekken bij hun omgeving en bij elkaar. En om kansen te creëren voor bewegen en een gezonde leefstijl.

Een gezonde en groene leefomgeving, zoals in het Westerzeedijkproject wordt gemaakt, biedt ruimte voor ontmoeting, versterkt de sociale cohesie en verleidt tot meer bewegen.

Bij het aanbesteden van het werk dat voor de verschillende projecten moet worden uitgevoerd, kijken we naar de mogelijkheden voor social return on investment. Zo kan de gebiedsontwikkeling ook een kans bieden voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.

In de ontwikkeling van projecten maken we ruimte voor publiek en ontmoeten. Mensen bekijken bijvoorbeeld graag het schutten van de sluizen.

In alle ontwerpen voor deelprojecten hebben we oog en aandacht voor de toegankelijkheid voor mensen met een beperking.

We betrekken Harlingers bij de planontwikkeling en bieden hen de gelegenheid hierover mee te praten. Daarbij denken we aan innovatieve vormen van burgerparticipatie.

We bieden jongeren een kans hun talenten in de projecten te ontwikkelen. Bijvoorbeeld door hen onderzoek uit te laten voeren en door te zorgen voor stageplekken in de uitvoering. Ook nodigen we scholen uit voor excursies bij de bouwprojecten om leerlingen kennis te laten maken met beroepen waar vraag naar is.

Noorderpier
Zuidwalweg
Langparkeren
Industriehaven
van Harinxmakanaal
Tsjerk Hiddessluizen
Bildsteweg
Oude Ringmuur
Veerterminal
Waddenpromenade
Plankenpad
Oude Buitenhaven
Sas sluis
Havenmond
Binnenstad
Station Harlingen Haven
Zuiderpier
Willemshaven
Zoekgebied Oude Badcultuur
Zuidergrachtswal
Westerzeedijk

2.3 De grote projecten

De oplossing voor de opgaven wordt in de gebiedsontwikkeling gevonden in de wijze waarop de concrete projecten worden uitgevoerd. Zo zijn er bij het vervangen en vergroten van de Tsjerk Hiddessluizen verschillende technische maatregelen mogelijk om de verzilting tegen te gaan. En het project Kwaliteitsbeleving van de eilandbezoeker kan zo worden ingevuld dat het een oplossing biedt voor de opgave mobiliteit. Door tevens langs de vier transitielijnen te kijken, zorgen we voor toekomstbestendige oplossingen die bijdragen aan hogere doelen. In deze paragraaf lichten we de grote projecten verder toe.

Het gebied waarbinnen deze projecten moeten worden uitgevoerd, is beperkt in oppervlakte. Van de noordgrens van het havengebied tot de zuidgrens van het beoogde recreatiegebied aan de Westerzeedijk is ruim zes kilometer lang. De opgaven bevinden zich daarbij allemaal binnen een kilometer vanaf de kust, met een concentratie in en rond de haven. Voor mogelijke oplossingen wordt iets uitgezoomd. Naar het noorden tot ongeveer Roptazijl en in het zuiden tot de hoogte van Kimswerd. In totaal gaat het dan om een kustzone met een lengte van ruim 9 kilometer.

De grote projecten

1. De dijkversterking in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP), in combinatie met de maatregelen uit de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) waarmee wordt gewerkt aan hoogwaardige natuur en een krachtige economie;

2. Vervangen en vergroten van de Tsjerk Hiddessluizen

3. Versterken van de kwaliteitsbeleving van de (eiland)toerist: uitbreiden/herinrichten en beter ontsluiten langparkeerterrein (P1, P2, P3), herinrichting voorterrein terminal, opwaarderen Waddenpromenade en transferroute tussen het parkeerterrein en het vertrekpunt van de veerboten, inclusief stroomlijnen personen en goederenvervoer en aansluiting treinstation.

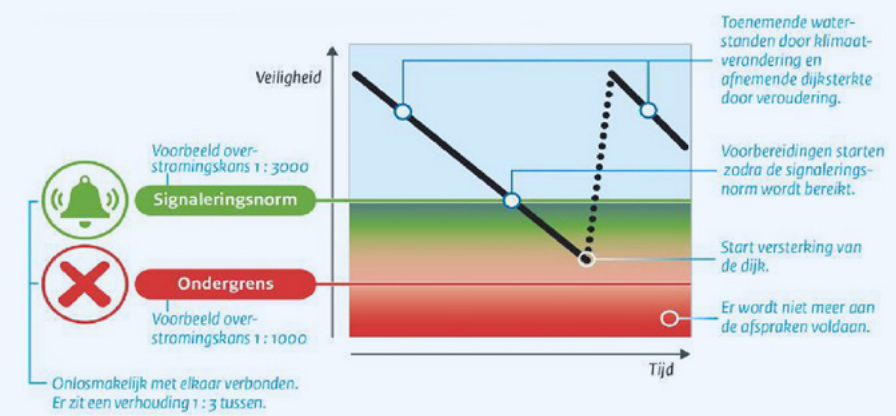
4. Westerzeedijkproject: dit bestaat uit twee componenten: droog en nat. Droog: invulling van de noordkant van het gebied en de verbinding van dit gebied met de Nieuwe Willemshaven. Nat: herstel Friese badcultuur.

2.3.1 Dijkversterking

Wetterskip Fryslân werkt voor het Hoogwaterbeschermingsprogramma aan de versterking van de Friese Waddenzeedijk. Dit project bepaalt in grote lijnen het tempo van het Programma Harlingen. Vanaf ongeveer 2031 is het deel van de zeekering tussen Zurich (Afsluitdijk) en Koehool aan de beurt. Op dit traject ligt Harlingen. De verkenningsfase start in 2026, maar kan in overleg mogelijk naar voren worden gehaald. Tijdens deze fase komen mogelijke maatregelen in beeld en kan gestart worden met het dijkontwerp. Dit wordt meegenomen in de gebiedsverkenning naar een integraal ontwerp. Voor de start van de verkenningsfase van de dijkversterking dienen alle onderzoeken voor het Programma Harlingen te zijn afgerond, zodat de contouren van de projecten en koppelkansen helder zijn.

De zeekering bij Harlingen is recent beoordeeld als onderdeel van de wettelijk verplichte twaalfjaarlijkse toetsing van de toekomstige veiligheid van de zeedijken. Hiervoor hanteert het waterschap een vaste systematiek (zie afbeelding). Het waterschap zet daarbij de veiligheid af tegen de levensduur van de dijk. Zo kan ze tijdig actie ondernemen als de veiligheid in het geding dreigt te komen.

In Harlingen is daarbij op twee manieren gekeken. Een beoordeling waarin het versterken van de Noorder- en Zuiderpier is meegenomen én een beoordeling waarin het versterken van deze dammen buiten beschouwing is gelaten. Laatste kan omdat er voor havendammen geen wettelijk norm bestaat. Ze maken qua normering geen deel uit van de primaire kering die om de industriehaven, over de Tsjerk



Verloop van de veiligheid tijdens de levensduur van een dijk

Hiddessluizen, de Oude Ringmuur, de Waddenpromenade over keersluis 't Sas en de keermuur naar de Westerzeedijk loopt. Desalniettemin zijn ze belangrijk voor de waterveiligheid in de kustzone.

Beide havendammen zijn volgens de eerste beoordeling aan versterking toe. Wanneer ze weer op deltasterkte zijn, komt de officiële primaire kering vrijwel probleemloos door de beoordeling. Alleen het sluitingsregime van de Tsjerk Hiddessluizen en de keersluis 't Sas Harlingen vragen dan aandacht. Dit is dus één van de mogelijke oplossingen. Wanneer blijkt dat de havendammen een rol spelen in de waterveiligheid, kunnen we maatregelen opnemen in het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Die maatregelen komen dan ook in aanmerking voor een vergoeding uit dit programma. Als de havendammen niet worden versterkt, neemt de druk op de primaire kering toe. In dat geval zijn over bijna de hele lengte van de kering maatregelen nodig om het achterland tegen (toekomstige) overstromingen te beschermen.

Status Als volgende stap naar de verkenningsfase is het doorlopen van een Ingangstoets bij het Hoogwaterbeschermingsprogramma, zodat het project definitief op de programmering komt.

Planning De planning bestaat uit drie fasen: de verkenningsfase (2026 – 2028), de fase van de planuitwerking (2029 – 2030) en de realisatie (2031 – 2034).

Locatie De primaire kering loopt van noord naar zuid om de industriehaven naar de Tsjerk Hiddessluizen. Daarna loopt zij via de Oude Ringmuur, Waddenpromenade, over 't Sas naar de keermuur en de Westerzeedijk.

Doelstelling Versterken van de waterkering, zodat deze de komende vijftig jaar veiligheid biedt

Mogelijke koppelkansen Alle projecten in het Programma Harlingen hebben een relatie met de dijkversterking. Daarnaast biedt dit project mogelijk koppelkansen voor het oplossen van een mogelijk knelpunt in de voorhaven. Ook de mogelijkheden en keuzes voor de eventuele bouw van een gemaal hangen nauw samen met het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Verder biedt het dijkversterkingsproject kansen voor het vergroten van de biodiversiteit, met name door een combinatie met de Programmatische Aanpak grotere Wateren, denk aan building with nature en zachte randen.

Aandachtspunt Voor de Waddenzee geldt een streng Natura 2000–kader.

2.3.2 Vervangen en vergroten Tsjerk Hiddessluizen

In 2040 zijn de Tsjerk Hiddessluizen aan het eind van hun technische levensduur. Het complex moet worden vervangen. Dit is een project van de provincie Fryslân, die het complex met de vervanging ook geschikt wil maken voor een grotere vaarklasse. De voorkant van de sluis aan de Waddenzeekant maakt deel uit van de primaire kering. Daarnaast hebben de sluizen een functie in het waterbeheer. De sluizen lozen zoet boezemwater op de Waddenzee. Waar de dijkversterking het tempo van het Programma Harlingen bepaalt, zijn de sluizen de belangrijkste inhoudelijke sleutel, omdat er rond het complex veel vragen samenkomen.

Opgaven

De vervanging van het sluizencomplex kan bijdragen aan twee belangrijke opgaven: het tegengaan van verzilting van het Van Harinxmakanaal én het dichtslibben van de haven (zie 2.2). Voor het tegengaan van de verzilting wordt vooral gekeken naar technische oplossingen in het sluizencomplex, al dan niet in combinatie met een beheersbare brakke zone. Voor het dichtslibben van de haven zijn verschillende oplossingen in beeld. Variërend van preventief tot adaptief.

Transitielijnen

Door dit project uit te voeren langs de transitielijnen ontstaan ook kansen voor energie, klimaat en biodiversiteit. Zo kan het zorgen voor CO2-reductie door zowel bij ontwerp als in de realisatie uit te gaan van een zo groot mogelijke circulariteit. In combinatie met zonnepanelen op het naastgelegen parkeerterrein, kan ook worden gedacht aan een energieneutrale werking van de sluis.

Ook inclusiviteit kan worden meegenomen in het project. Zo kijken omwonenden en bezoekers graag naar de bedrijvigheid in een sluis. Ook tijdens de bouw. Daar kunnen we in ontwikkelfase rekening mee houden. Hetzelfde geldt voor het betrekken van jongeren bij het project. Denk aan onderzoek en stages. In de aanbesteding kan een paragraaf social return on investment mee worden genomen.

De sluis biedt ook mogelijkheden voor herstel van biodiversiteit. Het complex bevindt zich op een locatie waar het zoute water van de Waddenzee en het zoete water van het Friese boezemsysteem (via het Van Harinxmakanaal) rechtstreeks, zonder tussenkomst van een poldersysteem, met elkaar in

contact staan. Hier ontstaan mogelijkheden voor migratie van vissoorten die in hun levenscyclus zowel op zoet als op zout water zijn aangewezen. Nu al maakt trekvis gebruik van het complex, maar de mogelijkheden kunnen toenemen door ontwerp en beheer hierop speciaal af te stemmen. Daarbij gaat het zowel om passeerbaarheid als om het creëren van een overgangszone die gelegenheid en veiligheid biedt voor aanpassing aan veranderde omstandigheden.

Ruim baan voor Vissen

Op verschillende plekken aan en in de Waddenzeedijk zijn de afgelopen jaren overgangen gemaakt die het trekvis mogelijk maken eenvoudiger van de zoute Waddenzee naar het zoete achterland te trekken en andersom. Aan de meest toonaangevende overgang wordt nog gewerkt: de vismigratierivier in de Afsluitdijk, met zijn vijf kilometer lange estuarium. Naar verwachting zal vanaf 2024 jaarlijks zo'n 3 miljoen vissen gebruikmaken van deze barrièrevrije migratievoorziening. Andere voorbeelden zijn het nieuwe gemaal De Heining boven Marrum en de vishevel bij het gemaal bij Roptazijl.

Waterbeheer

In het kader van (toekomstig) waterbeheer kan het noodzakelijk zijn dat een gemaal de spuifunctie van de Tsjerk Hiddessluizen (deels) overneemt. Dat gemaal hoeft niet perse nabij het sluizencomplex te komen. Als er voor een andere locatie wordt gekozen, is het wel een vereiste dat daar een substantiële zoetwaterstroom naar toe wordt geleid om op de Waddenzee te worden geloosd.

De bouw van een gemaal bij de Tsjerk Hiddessluizen kan bijdragen aan het beperken van slibvorming in de haven. Wordt voor een andere locatie gekozen, dan kan het tracé van het te graven kanaal zacht worden ingericht. Wat kansen biedt voor natuurontwikkeling. Een combinatie met de natuurdoelen van de Programmatische Aanpak Grote Wateren is goed mogelijk.

Huidige situatie Tsjerk Hiddessluis

TRANSITIELIJN CIRCULAIRE ECONOMIE

Nederland wil in 2050 circulair zijn. Dat wil zeggen dat alles wat wordt geproduceerd kan worden hergebruikt. In een circulaire economie bestaat geen afval en hebben alle grondstoffen meerdere levens. Fryslân heeft de ambitie zich te ontwikkelen tot de meest circulaire regio van Europa. Met de gebiedsontwikkeling in de kustzone wil het Programma Harlingen de transitie naar een circulaire economie een boost geven.

We maken in alle projecten gebruik van circulaire materialen, van de nieuwe Tsjerk Hiddessluizen tot het straatmeubilair en mogelijke nieuwe bebouwing op de Waddenpromenade.

We onderzoeken of we het havenslib kunnen inzetten en verwaarden, bijvoorbeeld als materiaal voor de dijkversterking of om de landbouwgrond te verbeteren waar sprake is van bodemdaling en verzilting of waar de bodem voeding kan gebruiken.

We vangen plastic af om te voorkomen dat het in de Waddenzee terecht komt en daar schade aanbrengt aan de waddennatuur. Het tegengehouden plastic gebruiken we om onze kennis van plasticvervuiling te vergroten en waar mogelijk wordt het gerecycled.

We betrekken het bedrijfsleven bij de keuze van materialen en gaan samen met ondernemers kijken of we nieuwe verdienmodellen kunnen realiseren voor de circulaire economie.

We zetten in op zo veel mogelijk behouden van de huidige verharding van de parkeerterreinen.

We passen in alle projecten de zogenaamde R-ladder toe: reduce, reuse, recycle. We onderzoeken hoe materiaal zo hoogwaardig mogelijk kan worden hergebruikt.

Grotere scheepvaartklasse
De provincie wil het Van Harinxmakanaal geschikt maken voor een grotere scheepvaartklasse om de ontwikkeling van de scheepvaart te faciliteren. Het kanaal moet toegankelijk worden voor schepen in de CEMT-klasse Va. In 2011 sloten het rijk en de provincie Fryslân een convenant over de overdracht van deze vaarweg aan de provincie. Hierin ligt vast dat er aanvullend een convenant zal worden afgesloten voor de eenmalige, algehele vervanging van de Tsjerk Hiddessluizen. Het doel is in 2023 – 2024 te komen tot een eenmalige afkoopsom.

Het huidige sluizencomplex bestaat uit twee kolken: een grote kolk voor de beroepsvaart en recreatievaart (circa 5000 schepen per jaar) én een kleine kolk voor enkel de recreatievaart (circa 14.000 schepen per jaar). Voor de veiligheid en doorstroming in beide kolken wordt ingezet op een nieuwe sluis met opnieuw twee kolken.

Infrastructureel vraagstuk
Vooral in het toeristenhoogseizoen moeten eilandtoeristen en scheepvaart rond de Tsjerk Hiddesbruggen op elkaar wachten. Wat onprettige en onveilige situaties kan opleveren. Omdat een deel van de gebruikers dit als hinderlijk ervaart, draagt de situatie niet bij aan de kwaliteitsbeleving. Het Programma Harlingen laat een strategisch mobiliteitsonderzoek uitvoeren in relatie tot de ontwikkeling van economie, recreatie en toerisme, wonen en de groei van Harlingen (zie ook uitbreiding langparkeerterrein, hieronder). Hieruit moet onder meer blijken of dit knelpunt om maatregelen vraagt. De onderzoekers, die behalve naar de Tsjerk Hiddessluizen ook naar de bottleneck in de voorhaven kijken, nemen de vraag mee of het langparkeren, de sluizen en de veerterminal op de meest logische plek liggen. Met als uitgangspunt dat deze grote functies niet van locatie veranderen.

Onderzoek
Er is al veel onderzoek gedaan naar de vervanging van de Tsjerk Hiddessluizen en de opgaven die daarbij moeten en kunnen worden meegenomen.
Al in 2005 voerde Tauw een variantenstudie uit, waarbij verschillende locaties voor de nieuwe sluis werden vergeleken. In 2019 bracht Sweco de mogelijke oplossingsrichtingen voor het nieuwe sluizencomplex in kaart. Bovendien deden studenten onderzoek.

De studies leverden bouwstenen op die we – na nader onderzoek – kunnen meenemen in de eventuele bouw van een nieuw sluizencomplex:

→ Ruime sluis met twee kolken voor scheiding beroeps- en recreatievaart, beide kolken compartimenteerbaar.
→ Een gemaal met een capaciteit van minimaal 30m3/seconde (zie ook bij boezemvisie)
→ Beperken, dan wel optimaliseren, van het pendelverkeer. Dit heeft een gunstig effect op de verkeersveiligheid en de logistiek tussen langparkeerterrein en veerterminal.
→ Gekoppeld schutten; het gebruik van de ene kolk om het peil in de andere kolk te wijzigen.
→ Toepassen van een zoutput of spaarbekken als waterberging.
→ Visvriendelijk schutten of voorzien in een vispassage. Bij het eerste is de vraag of verdere optimalisatie mogelijk is. Bij de tweede is het effect op de vismigratie positief, maar is het effect is op het zoutgehalte van de Friese boezem onduidelijk.
→ Natuurontwikkeling bij het ontwerp van de sluis en de directe omgeving.
→ Eén of twee bruggen over het sluishoofd. Bij één brug is een optimalisatie van een pendeldienst en bagageafhandeling nodig, maar blijft de vraag of dit voldoende is om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bij twee bruggen verbetert de verkeersveiligheid sterk, maar is de ruimtelijke inpasbaarheid onzeker.

Status Planvorming voor opstellen van het convenant (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport – BO MIRT). IJkpunten in de planvorming zijn: initiatief voor het opstellen van het convenant (2023) en vaststelling convenant (2024).

Planning De provincie wil de planning van het werk zelf afstemmen op de planning voor de dijkversterking.

In uitvoering/uitgevoerd In het kader van regulier onderhoud zijn de sluisdeuren recent vervangen en worden de brugdekken in de winter van 2023–2024 vervangen.

Locatie Alle studies wijzen naar een voorkeur voor de huidige locatie van de Tsjerk Hiddessluizen.

Doelstelling Vervangen en vergroten Tsjerk Hiddessluizen op een manier die:

→ Past binnen het HWBP
→ Bijdraagt aan het beheersen van de verzilting en de baggerkosten van de haven.
→ Bijdraagt aan herstel van biodiversiteit, versterking inclusiviteit

en CO2–reductie (energie en circulariteit).

Mogelijke koppelkansen Dijkversterking, toekomst- en klimaatbestendig waterbeheer, tegengaan verzilting landbouwgebied, natuurontwikkeling (PAGW), verbeteren verkeersveiligheid en logistiek in havengebied, aantrekkelijke Waddenpromenade en versterking kwaliteitsbeleving eilandtoerist.

2.3.3 Versterken kwaliteitsbeleving eilandtoerist: waddenpromenade, transferroutes en parkeren

De gemeente Harlingen wil de kwaliteitsbeleving van Harlingen voor de eilandtoerist, bezoekers en inwoners van de stad versterken. Er moet een interessant en levendig kustzone ontstaan waar iedereen zich thuis en welkom voelt. En waarvan de stad fraaier en aantrekkelijker wordt. Dit onderdeel van het programma Harlingen bestaat uit Herinrichting Waddenpromenade, Verbeteren transferroutes en Aanpak langparkeren. Deze worden in samenhang ontwikkeld.

Langparkeren

De vakantie naar de eilanden moet voor de toeristen die met de auto komen, beginnen op de N31 die hen om de stad heen naar het langparkeerterrein (P1, P2, P3) voert. Startpunt voor treinreizigers is station Harlingen Haven en voor busreizigers het terminalterrein zelf dat opnieuw wordt ingericht. De routes tussen de aankomstlocaties en de veerterminal moeten herkenbaar en veilig zijn voor alle gebruikers. Het vakantiegevoel begint hier. Het bestaande langparkeerterrein, het overloopterrein en de route van het parkeerterrein naar de veerterminal voldoen daar niet aan. Ze zijn niet aantrekkelijk, bieden weinig comfort en zijn bovendien onvoldoende veilig.

Het doel is te komen tot groenere, klimaatadaptieve en verkeerskundig optimaal en modern ingerichte parkeerterrein(en) en een Waddenpromenade met een even heldere als aantrekkelijk inrichting voor alle modaliteiten (zie ook Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit). Een en ander begint met het soepel wegzetten van de auto en een aantrekkelijke route (per emissieloze bus, fietsend of lopend) naar de veerterminal. Ook wordt gekeken naar de verbinding tussen parkeerterrein, Waddenpromenade en binnenstad.

Transferroutes

Een belangrijk element in de versterking van de kwaliteitsbeleving vormt het bagagevervoer. Geoptimaliseerd bagagevervoer ontzorgt de eilandtoerist en vermindert het aantal autoritten tussen de langparkeerlocatie en de Waddenpromenade. Bovendien zullen bezoekers aan Terschelling de auto eerder in Harlingen laten staan, waarmee het eiland wordt ontlast. De inrichting van de toekomstige Waddenpromenade biedt ruimte aan een optimale doorstroming van alle modaliteiten en een even aantrekkelijke als veilige omgeving voor voetgangers en bezoekers.

Als basis voor de planvorming heeft het Programma Harlingen de eerdergenoemde Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit laten opstellen (zie ook 2.1.1). Het project moet niet alleen leiden tot een aantrekkelijk gebied voor bezoekers, maar biedt ook kansen om de verbinding tussen Wad en stad te verbeteren en zo de unieke ligging van Harlingen beter te benutten. Omdat het projectgebied deel uitmaakt van de primaire kering, is er een directe relatie met het Hoogwaterbeschermingsprogramma. En een relatie met het vervangen en vergroten van de Tsjerk Hiddessluizen, die deel uitmaken van de transferroute.

De relatie tussen het langparkeerterrein en de veerbootterminal is voor bezoekers onzichtbaar. Een duidelijke routing naar de veerterminal ontbreekt. Ook de samenhang tussen de omgeving van de veerterminal, het treinstation, de Willemshaven en de Westerzeedijk kan worden versterkt. Het gebied mist thans, ondanks zijn bijzondere ligging, een eigen identiteit (sense of place). Dit wordt versterkt door de puur functionele inrichting van het gebied rond de terminal. Deze omgeving wordt gedomineerd door hekken die de verkeersstromen richting veerboten scheiden. Zowel de invulling als routing van het gebied nodigt niet uit de binnenstad te bezoeken.

De infrastructuur biedt wel mogelijkheden dat te stimuleren. Denk aan een herinrichting van de Oude Ringmuur die deze toegangsweg naar het centrum aantrekkelijker maakt voor fietsers en voetgangers en waar de binnenstad al wordt gevoeld door onder meer gebruik van straatmeubilair. Ook de Bildtse Weg kan beter worden benut als looproute naar de binnenstad.

Waddenpromenade en terminal

Om het gebied aantrekkelijker te maken, en de identiteit te versterken, is meer samenhang gewenst. Zo is één van de voorstellen uit de Handreiking (zie bijlage 1) het verlengen van de Waddenpromenade tot aan de Tsjerk Hiddessluizen. Een plein ter hoogte van de veerterminal vormt dan de entree van de Waddenzee én de binnenstad. Dit plein krijgt een kwaliteitsim-

Plangebied: Waddenpromenade, Oude Ringmuur, en het gebied tussen de Zuidwalweg en de Harlingerstraatweg.

puls door de horecagelegenheden die nu met hun 'rug' naar de binnenstad staan te verplaatsen. Zo ontstaat er ruimte voor een open, maar voor de bezoeker wel beschutting biedende bushalte. Het zicht op de binnenstad wordt bovendien vergroot. De gebouwen, die nu vooral op de Waddenzee zijn gericht, kunnen aan de zijde van de Waddenpromenade opener en aantrekkelijker worden gemaakt. Het plein krijgt daarmee meer de allure van een entree naar Werelderfgoed Waddenzee. De Waddenpromenade kan ook aantrekkelijker worden door de hoogteverschillen te benutten, een deel van de hekken te verwijderen en door de ligging aan de Oude Buitenhaven te benutten.

Het project Versterken kwaliteitsbeleving eilandtoerist leent zich goed voor een invulling langs de transitielijnen. Versterken van de biodiversiteit en de energietransitie zijn belangrijke onderwerpen die ook eilandbezoekers aanspreken en bezighouden. Zeker nu de eilanden zich meer willen richten op natuur- en cultuurtoeristen. Het zichtbaar vergroenen en klimaatbewust inrichten sluit goed aan bij hun kwaliteitsbeleving. Met name het langparkeerterrein biedt hiervoor kansen. Hetzelfde geldt voor het gebruik van circulaire materialen. Ook maakt de herinrichting en opwaardering het gebied aantrekkelijker voor ontmoeting en verblijf.

De herinrichting biedt tevens oplossingen voor de mobiliteitsopgave in het gebied. Het strategisch mobiliteitsonderzoek moet meer zicht geven op mogelijke maatregelen rond het knooppunt op de brug.

Status Planvorming

Planning Het project Versterken kwaliteitsbeleving eilandtoerist loopt deels vooruit op de andere grote projecten. Dit vormt een uitdaging in de afstemming met deze projecten en kan bijvoorbeeld de vergunningverlening bemoeilijken. De partners spraken af zo veel mogelijk af te stemmen. Waar nog geen duidelijkheid kan worden geboden, wordt een no-regret benadering overwogen of met een korte(re) afschrijvingstermijn gewerkt.

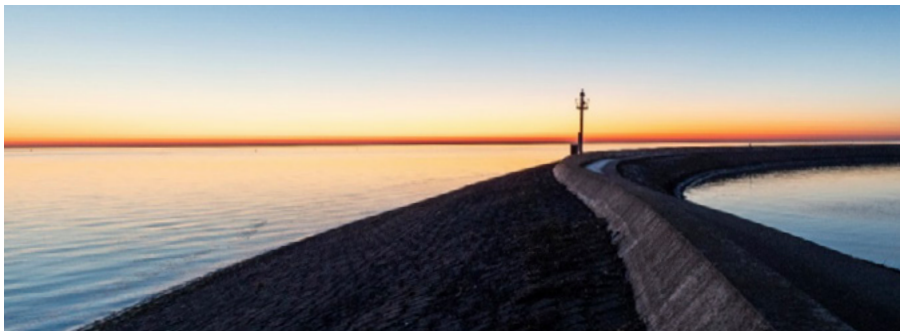
Fases Het opwaarderen van de Waddenpromenade is in de ontwerpfase, waarbij een multifunctioneel team via de vier transitielijnen werkt aan een nieuwe inrichting. Mogelijk zijn aanpassingen nodig als er meer duidelijkheid is over de versterkingsmaatregelen in het kader van het HWBP. Het langparkeren voor eilandgangers volgt na de ontwikkeling van de Waddenpromenade. De transferroutes en bagage-afhandeling verkeren in de verkenningsfase.

Locatie Havenfront: van treinstation tot langparkeerterrein (P1, P2, P3)

Doelstelling

→ Een nieuw ingericht langparkeerterrein met nadruk op de nieuwe ontsluiting richting het noordoosten, met een aansluiting op de Zuidwalweg.
→ Herinrichting route vanaf het langparkeerterrein over de Tsjerk Hiddessluizen en de Oude Ringmuur naar de veerterminal en het treinstation.
→ Herinrichting terrein voor de veerterminal
→ Optimalisering bagagevervoer naar de eilanden.

Mogelijke koppelkansen Het hele gebied is onderdeel van de primaire kering en potentieel van het HWBP. Er zijn verder koppelkansen met de (vervanging van de) Tsjerk Hiddessluizen en de herinrichting van het Westerzeedijkgebied.



De Zuiderpier

De getijdenpoel bij de Noorderpier

TRANSITIELIJN BIODIVERSITEIT

Wereldwijd verdwijnen steeds meer soorten. Ook in Nederland en Fryslân is de soortenrijkdom de afgelopen decennia afgenomen. Natuur en mens kunnen niet zonder biodiversiteit. Als mensen hebben we soorten nodig voor ons voedsel, om woningen te kunnen bouwen, maar ook voor schoon water en schone lucht. Soortenrijkdom is de basis voor welvaart en welzijn. Daarom wil het Programma Harlingen via de transitielijn Biodiversiteit bijdragen aan behoud en herstel van de biodiversiteit.

Waar mogelijk verzachten we de harde scheiding tussen land en water zodat er nieuwe leefgebieden ontstaan voor verschillende soorten dieren en planten.

In alle projecten zetten we in op vergroenen, zo wordt het langparkeerterrein zo heringericht dat het ruimte biedt aan verschillende ziltbestendige planten die bijdragen aan de biodiversiteit en de natuurwaarden versterken.

Bij het vervangen en vergroten van de Tsjerk Hiddessluizen onderzoeken we de mogelijkheden om vervuiling van de Waddenzee met plastic tegen te gaan.

We onderzoeken de mogelijkheden van het ontwikkelen van nieuwe natuur langs een nieuwe zoetwaterstroom als mogelijk alternatief voor een extra gemaal bij de Tsjerk Hiddessluizen. Hierbij kijken we ook naar de kansen voor het versterken van vismigratie. Zo lijken de kansen voor glasaal gunstig. De sluizen zelf richten we zo in dat zij migrerende vis meer schuilgelegenheid bieden. Hiermee helpen we ook de vogels in het gebied.

Bij de dijkversterking kijken we naar mogelijkheden om de buitenzijde te verruwen zodat ecologische structuren zich daaraan kunnen hechten en waar mogelijk realiseren we getrapte structuren om kweldervorming tegen de dijk te bevorderen. Hierbij kijken we onder meer naar wat er bij de Afsluitdijk al is gedaan, bijvoorbeeld om gebruik te maken van hun zadenbank voor gebiedseigen vegetatie. We sluiten aan op de verkweldering die aan de zuidzijde van Harlingen al op gang is gekomen.

We maken keuzes op basis van het natuurlijke systeem, denk aan de dynamiek van het Wad. We kijken voor het ontwerp naar waar natuurlijke geulen lopen en waar oude slenken liepen om met de natuur te kunnen bouwen. We benutten kansen om de natuurlijke rijkdom te behouden en waar mogelijk te versterken.

2.3.4 Westerzeedijkproject
De ontwikkeling van de Westerzeedijk voorziet in een aantrekkelijk recreatief gebied voor zowel ondernemers, bezoekers als bewoners. Het project bestaat uit een 'droog deel' achter de Westerzeedijk en een 'nat deel' voor de dijk. Het project is deels in uitvoering, maar voor afronding mede afhankelijk van de planning van het Hoogwaterbeschermingsprogramma.

Onderdeel van de planvorming is het doortrekken van de Zuidergracht, wat bijdraagt aan de verbinding tussen stad en Wad. Tevens brengt dit initiatief de historische structuur van de stad terug. Het gebied pal ten noorden en zuiden van de Zuidergracht - ter plekke van de Aldi-supermarkt, gemeentewerf en brandweerkazerne - krijgt een meer stedelijk karakter en gedeeltelijk toeristische invulling. Zo wordt er bijvoorbeeld gedacht aan de bouw van een hotel. De nieuwe invulling moet dit gebied, de Willemshaven en de Waddenzee meer met elkaar verbinden.

De herinrichting van het gebied meer ten zuiden van de Zuidergracht wordt komend jaar (2023) ter hand genomen. We hebben het dan onder meer over de inrichting van een groen stadspark (Balkland park) met o.a. sport- en spelvoorzieningen én over de aanleg van een park voor verblijfsrecreatie (Roompot, 50 eenheden). Het geheel wordt voorzien van veel groen, water én wandelpaden voor gemeenschappelijk gebruik. De naastgelegen camping is uitgebreid en er komen adequate verbindingen met het Hegewiersterfjild en de dijk (dijktrappen en corridor).

Een aantal onderdelen, waaronder eerdergenoemde ontwikkelingen rond de Zuidergracht, zal meer tijd vragen en kan aansluiten bij de aanleg van het 'Paad lans it Waad' en het proces van de dijkversterking. Hetzelfde geldt voor de herintroductie van de Friese badcultuur in het gebied.

Status Deels in uitvoering

Planning Vervolg gedeeltelijk afhankelijk van verdere verkenning, onderzoek en planning HWBP

Locatie In het noorden vormt de Spoorstraat de grens en in het zuiden het natuurgebied Hegewiersterfjild. Het gebied volgt de driehoek tussen de Westerzeedijk en de Bolswardervaart.

Doelstelling Verbinden Stad en Wad en het realiseren e van een aantrekkelijk, recreatief gebied voor zowel bezoekers, bewoners als ondernemers

Mogelijke koppelkansen De koppelkansen liggen vooral in de combinatie met het HWBP en de Programmatische Aanpak Grote Wateren.

1. Aldilocatie
2. Gemeentewerf
3. Balklandpark
4. Dagrecreatie
5. Verblijfsrecreatie / bungalows
6. Uitbreiding Camping

A. Op Paad lans it Waad
B. Corridor
C. Wegprofiel Westerzeedijk
D. Wandelpad fase 1
E. Wandelpad fase 2

3. Bijdrage aan lopend en gepland beleid

Met het Programma Harlingen sluiten de partners aan bij, en kunnen ze invulling geven aan, verschillende deels vastgestelde, deels nog te ontwikkelen programma's, agenda's en visies.

Uitvoeringsprogramma Waddenagenda 2050

De Agenda voor het Waddengebied 2050 vervangt de Derde Nota Wadden (Structuurvisie Waddenzee) die ruim een decennium bijdroeg aan de bescherming van de natuurwaarden van de Waddenzee; Werelderfgoed en als geheel Natura 2000-gebied. In de Waddenagenda formuleerden overheden, natuurorganisaties, visserijorganisaties en de samenwerkende havens hun gezamenlijke koers voor het Waddengebied.

De agenda bundelt bestaande ambities, doelen en strategieën en benoemt de belangrijkste opgaven en dilemma's die door nieuwe ontwikkelingen op het gebied afkomen. Daarnaast bevat zij beleidskeuzen. De agenda is 'zelfbindend'; organisaties die de instemmingsverklaring onderschreven, waaronder de partners van het Programma Harlingen, moeten haar als beleidskader zien. De agenda beschrijft negen leidende principes voor handelen, waaronder:

→ ruimte voor bewoners;
→ ecologie en economie versterken elkaar;
→ oplossingen zijn altijd integraal;
→ Werelderfgoed als verantwoordelijkheid en inspiratiebron;
→ adaptief werken in een dynamische omgeving.

De werkwijze van het Programma Harlingen sluit hier goed op aan.

Het Uitvoeringsprogramma noemt het Programma Harlingen als voorbeeld van de koppeling tussen de maritieme ontwikkeling van havenplaatsen met de opgaven op het gebied van natuur, toerisme en recreatie, leefbaarheid, economische havenontwikkeling, energietransitie en slibhuishouding.

Regionaal Waterprogramma 2022 – 2027

In het Regionaal Waterprogramma 2022 – 2027 heeft de provincie Fryslân het beleid voor het waterbeheer vastgelegd. Het geeft beleidskaders en uitwerkingen voor het provinciale waterbeheer en de klimaatadaptatie. Het is afgeleid van de Omgevingsvisie 'De Romte Diele', waarin de provincie haar ambities voor de Friese leefomgeving beschrijft. Zo wil zij naar een vitaal en veerkrachtig watersysteem. Fryslân moet water-robuust en klimaatbestendig worden ingericht om beter bestand te zijn tegen extremere weersomstandigheden. Daarnaast streeft de provincie naar een goede bodem- en waterkwaliteit en behoud van het karakteristieke waterstelsel, waarbij kansen voor versterking van de (recreatieve) beleving, identiteit en gezondheid worden benut.

Met het waterschap verkent de provincie welke aanpassingen aan het oppervlaktewatersysteem mogelijk zijn om zoet en zout water beter te scheiden en efficiënter door te spoelen. Met specifiek aandacht voor het verminderen van de zoutbelasting bij de Tsjerk Hiddessluizen.

Deltaplan Zoetwater 2022–2027

Het Deltaplan Zoetwater, waarin alle overheden samenwerken, moet ervoor zorgen dat Nederland blijvend over voldoende zoetwater beschikt, ook bij toenemende droogte. Zoetwater is nodig voor onder meer de stabiliteit van de dijken, de natuur, de landbouw, de elektriciteitsvoorziening en als drinkwater.

In het Deltaplan Zoetwater staan alle maatregelen en onderzoeken met betrekking tot de beschikbaarheid van zoetwater in Nederland. Rijk en regio's stellen een Deltaplan vast. Hierin staan ook afspraken over de financiering van de maatregelen en onderzoeken.

Blauwe Omgevingsvisie

Met de Blauwe Omgevingsvisie en de Blauwe Drager ontwikkelen provincie en waterschap een langetermijnvisie voor de toekomst. Het water- en bodemsysteem vormen het uitgangspunt. De documenten schetsen het pad naar een klimaatbestendiger Fryslân in 2050 en de decennia daarna. Naast een analyse van het huidige water- en bodemsysteem, zal de visie bestaan uit een beschrijving van de verwachte gevolgen van de klimaatcrisis op dit systeem en een pad naar een klimaatbestendiger Fryslân per deelgebied, aan de hand van een aantal leidende principes.

Energieprogramma

Het energieprogramma beschrijft hoe de provincie Fryslân samen met andere overheden, maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven bijdraagt aan de (inter)nationale klimaatafspraken om de verdere opwarming van de aarde te beperken. Voor de energietransitie werkt het programma met vijf programmalijnen:

→ Energie in de Mienskip: stimuleren en faciliteren van inwoners en lokale initiatieven.
→ Energiebesparing: inzetten op Fries besparingsplan.

→ Opwekken van hernieuwbare energie: stimuleren van het opwekken van energie uit duurzame bronnen.
→ Warmtetransitie: voorbereiden op gebruik van warmte voor de energietransitie in het bijzonder aquathermie.
→ Energie-infrastructuur: met de netbeheerders werken aan een robuust energienetwerk.

Ambitie van het programma is een energiebesparing van 25% en 33% duurzame opwek in 2030. Daarmee wil de provincie 49% minder CO2 uitstoten dan in 1990.

Regionaal mobiliteitsprogramma

Het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) bevat de plannen op het gebied van mobiliteit en infrastructuur die de provincie Fryslân komende jaren met andere (overheids)partijen wil uitvoeren. De ambitie is dat iedereen zich veilig kan verplaatsen in, van en naar Fryslân. Belangrijke bestemmingen zijn ook in de toekomst goed bereikbaar over land, water en/of door de lucht. Vervoer is schoon, duurzaam en betaalbaar en houdt rekening met de leefbaarheid en de omgeving. Het programma werkt met vijf programmalijnen:

→ We zijn goed bereikbaar en onze netwerken zijn betrouwbaar, efficiënt en toekomstbestendig.
→ We verplaatsen ons duurzaam.
→ We zetten in op mobiliteit voor iedereen.
→ We verplaatsen ons veilig.
→ We zetten in op slimme technieken en gedrag.

Agenda Herstel Biodiversiteit Fryslân

De Agenda Herstel Biodiversiteit Fryslân is een gezamenlijke agenda van twintig Friese overheden, natuurorganisaties, agrarische natuurverenigingen en burgerinitiatieven om de biodiversiteit in de provincie te versterken. Dit doet de agenda door initiatieven te verbinden, versterken en verbeteren. De ambitie is te komen tot een gezonde en rijke biodiversiteit met een goede basiskwaliteit natuur en landschap, zoals omschreven in de visie Natuerlik Fryslân 2050.

De agenda moet zorgen voor een stabilisering van de biodiversiteit binnen vijf jaar en een toename op langere termijn (2050). De partners bereiken dit doel door samen te werken, kennis te ontwikkelen en te delen, bewustwording te vergroten, verbindingen te realiseren en natuurinclusief te werken. Zij willen er onder meer naar toe dat een natuurinclusieve paragraaf de standaard wordt in alle ruimtelijke ordeningsplannen en projecten die beslag leggen op de Friese ruimte.

Een foeragerende kluut

4. Financiering

In het Programma Harlingen staan de geplande projecten en opgaven van het waterschap, de gemeente en provincie centraal. Na afronding van de gebiedsverkenning is de volgende stap: het komen tot een integraal toekomstbestending gebiedsontwerp. Om de financiering hiervan goed aan te laten sluiten bij de 'Water as Leverage-aanpak' is het belangrijk dat ook potentiele financiers integraal kijken en waar nodig portefeuilles naast elkaar te leggen om tot een gezamenlijke bekostiging van de gebiedsontwikkeling te komen. Inhoudelijk weten alle partijen elkaar inmiddels goed te vinden, de financiering lijkt hierbij soms nog achter te lopen.

De samenwerkende regionale partijen zijn mede enthousiast over de 'Water as Leverage aanpak', omdat hiervoor vanuit het rijk, en de daaraan gekoppelde financiering, ook integraal wordt gekeken. De regionale partners spraken zich naar het rijk positief uit over financiering vanuit bestaande middelen, zoals de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). Onderdeel van de 'Water as Leverage-aanpak' is dat potentiële financiers direct betrokken zijn bij het ontwerpproces. Dit moet de kansen op financierbaarheid van de oplossingen ten goede komen.

4.1 Wetterskip Fryslân

Dijkversterking

De dijkversteking wordt voor 90% gefinancierd vanuit het Hoogwaterbeschermingsprogramma. De resterende 10% komt van Wetterskip Fryslân. Deze financiering is alleen bestemd voor de opgave veiligheid. De middelen voor de dijkversterking zijn dus beschikbaar. Voor aanvullende wensen moet financiering worden gevonden.

Boezem

Uit de Blauwe Omgevingsvisie moet duidelijk worden of er behoefte is aan maalcapaciteit in/rondom Harlingen om de boezem te kunnen beheren. Wanneer blijkt dat er bij Harlingen een gemaal nodig is, zal dit, evenals de financiering, vastgelegd worden in een boezemplan (voormalig veiligheidsplan).

4.2 Provincie Fryslân

Vervangen en vergroten Tsjerk Hiddessluizen

De provincie Fryslân combineert de vervanging van de Tsjerk Hiddessluizen met het geschikt maken van het complex voor scheepvaartklasse CEMT Va. In het nieuwe ontwerp neemt zij ook het beperken van de zoutindringing in het Van Harinxmakanaal en het baggerbezwaar mee. Uit het mobiliteitsonderzoek moet blijken of er aanvullend maatregelen nodig zijn voor een vlotte afhandeling van het weg- en waterverkeer. Als aanvullende functionaliteit kan gedacht worden aan maatregelen als het faciliteren van vismigratie of het voorkomen van plasticverontreiniging in het Waddengebied.

De provincie heeft met het rijk procesafspraken gemaakt over de vergoeding die ze van het rijk ontvangt voor de vervanging van de huidige sluis. Aanvullende ambities moeten op een andere manier worden gefinancierd. Voor het geschikt maken van het kanaal voor CEMT klasse Va zal de provincie in basis middelen moeten reserveren. De provincie is met het rijk in gesprek om tot een convenant te komen over de totale vervangingsmiddelen voor de sluis. Hierin wil zij ook de benodigde middelen voor het onderzoek naar anti-verziltingsmaatregelen meenemen. Dit convenant wordt naar verwachting in 2024 of 2025 gesloten.

4.3 Gemeente Harlingen

De projecten die onder de gemeente vallen zijn Verbeteren kwaliteitsbeleving eilandtoerist en het Westerzeedijkproject, laatste inclusief het herstellen van de oude badcultuur.

Verbeteren kwaliteitsbeleving eilandtoerist

Dit project bestaat uit een aantal onderdelen: uitbreiding en herinrichting langparkeerterrein, verbeteren van de route tussen het parkeerterrein en de veerterminal, optimaliseren van het bagagevervoer en de herinrichting van de Waddenpromenade. De gemeente is eigenaar van het parkeerterrein en heeft daar inkomsten uit.

Een aantal van de projecten binnen deze lijn wordt door de gemeente gefinancierd. Hiervoor is in de begroting budget gereserveerd. Hierbij is nog geen rekening gehouden met het kijken langs de vier transitielijnen. Duidelijk is wel dat gemeente Harlingen met het faciliteren van het eilandtoerisme een bovenlokale functie invult. De meeste inkomsten van het eilandtoerisme landen op de eilanden. De gemeente Harlingen gaat hierover met de eilandgemeenten in gesprek om te kijken of er gezamenlijke financiering mogelijk is voor een aantal projecten.

Westerzeedijkproject

De nog niet uitgevoerde onderdelen van het Westerzeedijkproject zijn het creëren van een strandgebied, het doortrekken van de Zuidergracht en de invulling van het gebied pal ten noorden en zuiden van de Zuidergracht.

De gemeente financiert een deel van deze onderdelen. Hiervoor is een financiële voorziening getroffen. Met het Investeringskader Waddengebied en het Waddenfonds zijn gesprekken gevoerd. Beide zien voldoende aansluiting en nodigen gemeente en partners uit een aanvraag voor te bereiden.

Transities

Om Harlingen klaar te maken voor de toekomst wordt in de gebiedsontwikkeling gekeken langs de vier beschreven transitielijnen. Het ontwerpen langs deze transitielijnen - om te komen tot een toekomstbestendig integraal ontwerp - behoeft financiering, aanvullend op de hierboven beschreven opgaven. De verschillende opgaven zijn namelijk voor één belang gefinancierd.

Als voorbeeld noemen we de dijkversterking, die vanuit het HWBP, alleen de opgave veiligheid financiert. Wanneer de dijkversterking bijdraagt aan biodiversiteit, duurzaamheid en/of inclusiviteit vraagt dat aanvullende financiering. Hetzelfde geldt voor de aanpak rond de Tsjerk Hiddessluizen, de beleving van de eilandtoerist of de inrichting van de locatie van een eventueel nieuw zeegemaal.

Een aantal financieringsbronnen is geschikt voor het financieren van de transities richting een toekomstbestendig integraal ontwerp:

Investeringskader Waddengebied (IKW)
Dit interprovinciale kader zet in op robuuste, integrale plannen die anticiperen op mondiale transities en klimaatopgaven en waarin maatschappelijke opgaven worden meegenomen. Het investeringskader zet meer dan voorheen in op integrale gebiedsontwikkeling, om zo ook een koppeling van regionale middelen en rijksfinanciering mogelijk te maken. Het investeringskader draagt bij aan de duurzame economische ontwikkeling en ecologische versterking van het waddengebied. In het door de drie provincies vastgestelde Meerjarenprogramma IKW 2021 e.v. is Programma Harlingen opgenomen als een majeur programma in ontwikkeling. Hiermee is provinciaal commitment afgegeven en uitgesproken voor investeringen in Programma Harlingen, mits passend bij de doelstellingen van het IKW en Waddenfonds.

Waddenfonds (WF)
Dit interprovinciaal fonds investeert in concrete initiatieven en projecten die de ecologische ontwikkeling van het Waddengebied versterken. Binnen programma Harlingen zijn inmiddels de projecten 'Op paad lans it Waad' en de 'Bubble Barrier' gefinancierd. Aanvragen voor andere projecten zijn in voorbereiding.

Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW)
Dit rijksprogramma werkt aan toekomstbestendige grote wateren waar hoogwaardige natuur goed samengaat met een krachtige economie. Voor het waddengebied geldt de opgave 'verzachten van de randen van het wad'. De Noordelijke provincies hebben het rijk een aanvraag gestuurd met een optie van € 20 miljoen voor de dijkversterking Koehool-Zurich waar Harlingen een prominente plek in heeft.

Interreg
Dit Europese programma "creates a vibrant North Sea Region by helping innovators get their game-changing ideas off the ground." De provincie heeft samen met regionale en buitenlandse partners de aanvraag 'Water as Leverage Wadden' (WaL Wadden) ingediend. Dit voor een klimaatbestendige toekomst van het Waddengebied. WaL Wadden organiseert innovatie, transformatie en effectieve klimaatadaptatie door ontwerp en brede samenwerking. Hoofddoelen zijn het ontwikkelen van klimaatbestendige gemeenschappen in het Waddenzeegebied, het op gang brengen van een proces van capaciteitsopbouw én het opschalen van oplossingen voor klimaatadaptatie met behulp van de Water as Leverage-benadering.

WaL Wadden kent onderstaande drie subdoelen die elkaar versterken:

1) Ontwikkel innovatieve, integrale, financiële oplossingen voor klimaatadaptatie in het Waddengebied; klaar om opgeschaald te worden naar de bredere Noordzeeregio.

2) Versterk de trilaterale kennisbasis over klimaatadaptatie.

3) Versterk, activeer en inspireer de trilaterale Wadden Climate Adaptation Community.

Partners die pilots uitvoeren zijn:

NL: Waddeneilanden Texel en Terschelling en de haven van Harlingen, samen met Wetterskip Fryslân

DK: Gemeente Esbjerg (2 pilots) en Waddeneiland Fanø

DE: Ökowerk Emden (er volgen nog twee Duitse pilots)

Voor de uitwerking via de WaL aanpak is eerst ingezet op PAGW-middelen waar begin 2023 duidelijkheid over komt.

Strategisch mobiliteitsonderzoek
Het strategisch mobiliteitsonderzoek moet nog worden uitgevoerd. Het moet antwoord geven op de vraag of de huidige structuur geschikt is om de toekomstige mobiliteitsvraag rond het Tjserk Hiddes sluiscomplex - en de flessenhals in de voorhaven - af te handelen. De resultaten van dit onderzoek kunnen leiden tot maatregelen, van klein tot groot. De studie gaat ook over de locatie van grote functies in het gebied zoals de veerterminal, het langparkeren en de sluizen.

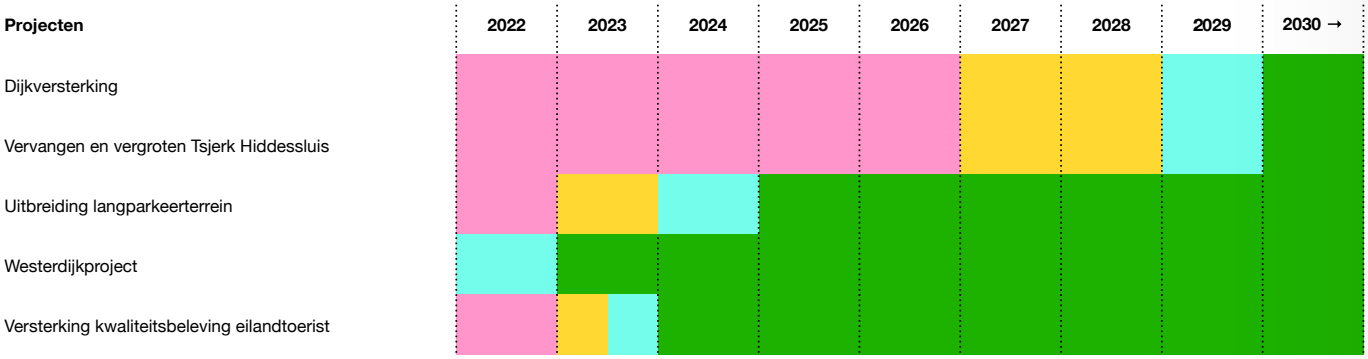
Uit dit onderzoek zou kunnen blijken dat er aanvullende functionaliteiten nodig zijn om de mobiliteit in het gebied in de toekomst vlot en veilig af te handelen. Hoeveel dit gaat kosten, is afhankelijk van de onderzoeksresultaten. Duidelijk is wel dat sommige oplossingen forse investeringen vragen die de regionale overheden slechts beperkt kunnen bekostigen. Hiervoor moet ingezet worden op externe financiering vanuit IKW/WF, rijk en/of EU.

Als gemeentelijke keuzes m.b.t. het langparkeren leiden tot extra investeringen in het Tsjerk Hiddes sluiscomplex, dan gaan provincie en gemeente hierover in gesprek.

Ruimtelijke kwaliteit
Harlingen is een fraaie historische stad aan de rand van het Werelderfgoed Waddenzee. Dit gegeven vraagt extra aandacht voor ruimtelijke kwaliteit bij ruimtelijke ingrepen. Hiertoe is een Ruimtelijk kwaliteitsplan opgesteld. Voor een deel wordt dit betaald uit de projecten zelf, voor een deel zal aanvullende financiering nodig zijn vanuit IKW/WF of andere externe financieringsmogelijkheden.

Historische stad aan de rand van de Waddenzee

5. Planning



- Verkenningsfase
- Planfase
- Voorbereiding uitvoering
- Uitvoering

6. Aanbevelingen voor vervolg

De gebiedsverkenning geeft alle aanleiding om verder te gaan op de ingeslagen weg en stappen te zetten naar een integrale gebiedsontwikkeling waarin provincie, gemeente en waterschap projecten zo veel mogelijk in samenhang verder brengen. Daarvoor doen we de volgende aanbevelingen:

1. Een integrale aanpak vraagt een gezamenlijk ontwerp. Belangrijk is dat alle partijen die hiervoor nodig zijn de integraliteit als uitgangspunt accepteren en bereid zijn, zo nodig, de gezamenlijk vastgestelde doelstellingen prioriteit te geven boven hun individuele doelstellingen.
2. Voor het komen tot een gezamenlijk ontwerp langs de vier transitielijnen moet de verbinding worden gezocht met een aantal landelijke programma's en werkwijzen, waaronder het Hoogwaterbeschermingsprogramma, de Programmatische Aanpak Grotere Wateren en Water as Leverage. Het is essentieel dat het rijk goed aansluit.
3. Het gebied waarop de gebiedsontwikkeling betrekking heeft, is relatief beperkt. De effecten ervan reiken echter verder. Daarom is het belangrijk de regio goed bij het programma te betrekken en betrokken te houden.
4. Het is belangrijk nieuwe partners mee te nemen in de aanleiding voor het Programma Harlingen, zodat zij zich bewust zijn van de noodzaak van een strakke planning die is afgestemd op de planning voor de dijkversterking.

Mini-symposium

Op 22 november 2022 organiseerden de partners van het Programma Harlingen op het provinciehuis het mini-symposium 'Dijk, stad, wad: Harlingen klaar voor de toekomst'. Onder toeziend oog van onder meer Watergezant Henk Ovink, presenteerden studenten van de opleiding Kust en Zeemanagement van Van Hall Larenstein zes voorstellen die ze zonder belemmeringen konden maken. Dus los van wet- en regelgeving en financiën. Dit leidde tot uiteenlopende, creatieve ideeën. Variërend van de introductie van een waterlinie, met een zoetwaterkanaal om de stad, en een variant op Holwerd aan Zee tot de aanleg van een kilometerslange brug en een kweldergebied waar boeren de kans krijgen om te experimenteren met zilte teelten. Stuk voor stuk inspirerende voorstellen waar de plannenmakers uit kunnen putten. Opvallende, rode draad: gebruik de natuur als oplossing voor problemen.

Bijlage

Handreiking Ruimtelijke Kwaliteit Havenfront / Veerhaven en P-terrein