

**Ruimte voor Duurzame Economie
rond Harlingen-Zeehaven**

Ruimte voor Duurzame Economie rond Harlingen-Zeehaven:

Uitkomst van een debat tussen het bedrijfsleven en de milieuorganisaties over een duurzame economische ontwikkeling rond Harlingen met zijn Friese zeehaven.

Harlingen - Leeuwarden, september 2004
Andries van Weperen, projectleider.

1. Inleiding

Vertegenwoordigers van een aantal organisaties uit de milieusector en het bedrijfsleven hebben op 12 maart en 10 juni 2004 in Harlingen in twee conferenties een gezamenlijke visie ontwikkeld over een duurzame economische ontwikkeling voor Harlingen met zijn Friese zeehaven. Deze notitie bevat de resultaten van deze conferenties.

In een bijlage zijn, naast de lijst van deelnemende organisaties en personen, de verslagen van de twee bijeenkomsten en het daarbij gebruikte discussiemateriaal opgenomen.

Aanleiding voor dit project was een initiatief van de Kamer van Koophandel in Friesland om in het kader van het Provinciaal Ambitie Statement 'Leren voor Duurzaamheid' het bedrijfsleven en de milieuorganisaties te laten onderzoeken of zij voor een duurzame economische ontwikkeling van Fryslân gezamenlijke standpunten konden formuleren. Dit project is in 2003 uitgevoerd en de resultaten ervan zijn vastgelegd in de notitie '**Ruimte voor Duurzame Economie in Fryslân**' (rapport te verkrijgen bij mw. Els Wierenga van de Kamer van Koophandel in Leeuwarden).

In dit rapport is o.a. de aanbeveling opgenomen om de gezamenlijke visieontwikkeling zoals deze op provinciale schaal was uitgevoerd ook toe te passen op een concreet niveau, zoals bijvoorbeeld op de economische ontwikkelingen rond Harlingen-zeehaven. De Friese Milieu Federatie, de Waddenvereniging en de Kamer van Koophandel hebben daarop samen met de provincie Fryslân en de gemeente Harlingen de uitdaging opgepakt en de financiële middelen beschikbaar gesteld om dit vervolgproject mogelijk te maken.

2. Een effectieve werkwijze

De werkwijze voor deze conferenties is ontleend aan de 'community-visioning'-methode. Deze methode is erop gericht om de gesprekken tussen deelnemers met verschillende achtergrond en belangen op een zodanige wijze te organiseren dat men gericht is op het vinden van punten van overeenstemming in plaats van punten waarover men van mening verschilt. Met deze werkwijze is het ontwikkelen van een gezamenlijke toekomstvisie vaak mogelijk, ook wanneer partijen dit vooraf soms als niet haalbaar beschouwen vanwege de verschillende belangen waar men voor staat.

Bij het in beeld brengen van de afwegingskaders is gebruik gemaakt van een door het bureau ADECS ontwikkelde methode. Met deze methode worden de verschillende afwegingen geobjectiveerd en worden de gevolgen van de waardering van diverse, op zichzelf zeer uiteenlopende factoren, op de uitkomst van een besluit in beeld gebracht. Deze methode blijkt een bijzonder sterk hulpmiddel bij het beslissen over ingewikkelde en door meerdere factoren bepaalde afwegingen.

Verder is gebruik gemaakt van achtergrondinformatie uit relevante beleidsnota's en van informatie van deskundigen van overheidsdiensten, instellingen en bedrijven (overzicht in bijlage). De toegepaste methodes zijn door de deelnemers als bijzonder succesvol ervaren, niet alleen vanwege de bereikte resultaten, maar vooral ook omdat de werkwijze bijdraagt aan de kennis van, en het wederzijds begrip voor elkaars standpunten en posities in het maatschappelijke krachtenveld en voor de overwegingen die daarbij voor beide partijen een rol spelen.

3. Gezamenlijke visie op de duurzame economische ontwikkeling van Harlingen

De vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en de milieuorganisaties hebben samen met de als waarnemer aanwezige vertegenwoordigers van de provincie Fryslân, de gemeente Harlingen en het Wetterskip Fryslân, gezamenlijke standpunten geformuleerd over de verdere economische ontwikkeling van Harlingen met zijn Friese zeehaven.

De verdere economische ontwikkeling van Harlingen is van groot belang voor de werkgelegenheid en de welvaart in deze regio die nog steeds kampt met relatief hoge werkloosheid. Overheden, bedrijfsleven en andere maatschappelijke organisaties in de regio moeten daarom een gezamenlijke inspanning plegen om voorwaarden te creëren die deze noodzakelijke economische ontwikkeling mogelijk maken.

Harlingen ligt in een landschappelijk waardevol gebied en grenst direct aan het beschermde natuurgebied van de Waddenzee. Daarom zal een economische ontwikkeling van Harlingen een duurzaam karakter moeten hebben en moet die ontwikkeling plaatsvinden binnen de wettelijke richtlijnen die er voor bescherming van natuur, milieu en landschap gelden. Het bijzondere karakter van Harlingen met zijn zeehaven aan de Waddenzee kan daarbij in stand blijven en zelfs worden versterkt.

Harlingen heeft mogelijkheden om zich economisch verder te ontwikkelen als een zeehaven met een groen en duurzaam imago. Zulks met erkenning van de positie van Harlingen als een belangrijke en veelzijdige haven aan de Waddenzee, die een belangrijke transportfunctie heeft voor de aan- en afvoer van producten over zee en naar het binnenland, die thuishaven is voor een omvangrijke vissersvloot, die doorgangshaven is voor toeristisch en ander vervoer naar de Waddeneilanden en die de grootste aanleg- en thuishaven is voor het watertoerisme op de westelijke Waddenzee.

De bestaande oude Harlinger bedrijventerreinen moeten worden gerevitaliseerd en van een op duurzaamheid gericht parkmanagement worden voorzien. De bestaande en de nieuw aan te leggen zeehavengebonden bedrijventerreinen moeten gereserveerd worden voor bij deze havenfunctie passende bedrijvigheid.

De zeehaven van Harlingen met zijn goede verbindingen, zowel over zee en via het IJsselmeer naar de Nederlandse mainports als naar Duitsland, Polen, Scandinavië en de Baltische staten heeft ook uitstekende verbindingen met het achterland, zowel over de weg als het water. Hiermee kan vooral de haven van Harlingen bijdragen aan het uitbreiden van het goedertransport over water en daarmee de belasting van het wegennet en het milieu verminderen, waarmee direct aangesloten wordt op het geldende

regeringsbeleid. Op de veiligheid van het scheepvaartverkeer over water mag daarom zeker niet worden bezuinigd, maar deze moet juist verder worden verbeterd.

Harlingen, met zijn monumentale en cultuurhistorisch bijzonder interessante binnenstad heeft uitstekende kansen voor economische ontwikkeling, zoals de versterking van de bestaande toeristisch-recreatieve sector en van de bloeiende sector van de kunstgalerieën. Verder zijn er mogelijkheden voor nieuwe, aan de specifieke positie van Harlingen gerelateerde, initiatieven als de productie en verwerking van duurzaam geproduceerde Waddenzee-streekproducten en aan de Waddenzee gerelateerd maritiem- en visserijbiologisch en visserijtechnisch onderzoek.

4. Uitwerking in acties en maatregelen:

4A. De partijen zijn het erover eens dat een veilige bereikbaarheid van de haven voor het scheepvaartverkeer vanaf de Noordzee, vanaf het IJsselmeer en vanaf het achterland moet worden verzekerd.

Concreet betekent dat de volgende acties:

A1. Het bedrijfsleven wil de **vaargeul naar de Noordzee** uitdiepen tot 7,5 à 8,5m -NAP. Ter realisatie hiervan worden de volgende acties ondernomen:

- Op korte termijn initiëren het bedrijfsleven en de milieuorganisaties een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA, zie bijlage met toelichting) naar de gevolgen van het uitdiepen van de vaargeul naar de gewenste diepteniveaus.
- De partijen nemen gezamenlijk het initiatief tot onderzoek naar mogelijke maatregelen waarmee eventueel verlies aan milieu- en natuurkwaliteit gecompenseerd zou kunnen worden.
- Bedrijfsleven en milieuorganisaties onderkennen dat voor de lange termijn de verdere ontwikkeling van de vaargeuldiepte gezien moet worden in relatie tot de toekomstige economische ontwikkeling van Harlingen-Zeehaven en in relatie tot het landelijke beleid.
- De partijen onderschrijven het streven om tot een, voor beiden aanvaardbare, oplossing te komen.

A2. Met betrekking tot **de Boontjes** zullen de partijen er bij Rijkswaterstaat op aandringen het onderzoek naar de vaarweg Amsterdam-Harlingen uit 2001 te vervolgen. In dit vervolgonderzoek moet met name het verlies van milieukwaliteit ter plaatse van de Boontjes in de uit het eerdere onderzoek aangegeven oplossingsrichtingen concreet worden gemaakt. De partijen verklaren zich bereid om mede op basis van dit onderzoek te zoeken naar een vaargeuldiepte die voor beide partijen acceptabel is.

A3. De partijen zullen in gezamenlijkheid onderzoeken hoe een voor verhoging van de veiligheid noodzakelijke **tweede havenmond** het beste concreet vorm gegeven kan worden, gezien de randvoorwaarden vanuit techniek, functionaliteit en milieubehoud.

A4. De partijen staan achter het streven om het **Van Harinxmakanaal** op te waarderen tot klasse V waardoor een aansluiting op de klasse V-vaarweg Lemmer - Delfzijl gerealiseerd wordt.

A5. De partijen zullen er alles aan doen om de gevolgen van de **dreigende bezuinigingen** op het loodswezen, bemanning van de vuurtorens en de betonningen af te wenden.

Daarvoor worden de volgende maatregelen bepleit:

B1. De **toeristisch-recreatieve bedrijvigheid** kan in Harlingen verder worden uitgebreid in de vorm van bij de positie van Harlingen passende toeristisch-recreatieve voorzieningen, waarbij de Willemshaven zoveel mogelijk benut moet worden voor uitbreiding van het aantal ligplaatsen voor zeegaande jachten.

B2. Bestaande oude **bedrijventerreinen** moeten worden gesaneerd, heringericht of gerevitaliseerd en voorzien van groen, duurzaam parkmanagement. Voor nieuwe bedrijven en nieuwe bedrijventerreinen gelden de vigerende beschermingsregels uit het bestemmingsplan voor de nieuwe industriehaven, dat wil zeggen uitsluitend bedrijven die niet belastend zijn voor het milieu van de Waddenzee en t/m milieucategorie 4 en in milieucategorie 5 bij uitzondering en uitsluitend na een bijzondere toetsingsprocedure.

B3. De partijen zetten zich in voor het bevorderen van de totstandkoming van een **marketingplan voor Harlingen** met zijn achterland en zijn specifieke ligging aan het Wad en een 'groen' imago. Daarbinnen moeten de mogelijkheden onderzocht worden van een aantal **nieuwe initiatieven** :

- Realisatie van een visafslag in het centrum van Harlingen voor seizoengebonden, op duurzame wijze gevangen vis, schaal- en schelpdieren.
- Uitbreiding van het aanbod van regionale en lokale streekproducten.
- Oprichting van een kenniscentrum Waddenvolmilieu en duurzame visserijtechnologie.
- Verdere uitbreiding van het aantal kunstgalerieën.

Ter realisatie hiervan worden de volgende acties ondernomen:

C1. De partijen vervolmaken de verkennende kosten baten analyse (contourkeuzemodel) van mogelijke locaties voor zeehavenuitbreiding (zie rapport ADECS 2 juni 2004 in bijlage), met dien verstande dat hierin ook meerdere grootte-varianten voor het bedrijventerrein worden meegenomen evenals de geomorfologische en ecologische effecten en de gevolgen voor maalcapaciteit en het tegengaan van verzilting bij de variant aan het Van Harinxmakanaal.

C2. De partijen nemen initiatief tot een onderzoek naar mogelijke maatregelen waarmee eventueel verlies aan milieukwaliteit van de betreffende locatie(s) **gecompenseerd** kan worden.

5. Conclusie en opdracht

Milieuorganisaties en bedrijfsleven hebben zich in dit project ingespannen om een gezamenlijke basis te vinden voor een duurzaam economisch ontwikkelingsperspectief voor Harlingen. Daarin zijn ze naar hun eigen oordeel in verregaande mate geslaagd. Uiteraard blijven er naast de gemeenschappelijke standpunten die in deze notitie worden verwoord ook verschillen van inzicht bestaan. Die worden met deze notitie niet onder tafel geveegd, maar zullen bij de realisering van de voorstellen van tijd tot tijd besproken moeten worden in de gremia die daarvoor het meest zijn aangewezen. In dit project Ruimte voor Duurzame Economie rond Harlingen zeehaven is in elk geval aangetoond dat er in constructief overleg het nodige bereikt kan worden waarmee niet alleen de organisaties zelf, maar ook de voor economische ontwikkeling verantwoordelijke overheden en het bedrijfsleven hun voordeel mee kunnen doen.

De vertegenwoordigers van de deelnemende milieuorganisaties en van de organisaties uit het bedrijfsleven concluderen gezamenlijk dat een duurzame economische ontwikkeling van Harlingen, zoals beschreven in hoofdstuk 3, met kracht moet worden nagestreefd.

Zij hebben zich in dit document vastgelegd op een inspanningsverplichting om de gezamenlijk gewenste ontwikkelingen te realiseren. De voorwaarden die nodig zijn om dit te bevorderen hebben deze organisaties echter maar in beperkte mate zelf in de hand. Daarom wordt dit document aangeboden aan alle betrokken instanties en overheden die bij de realisering van de voorstellen een beslissende rol hebben.

Zo wordt het ministerie van VROM gevraagd in haar RO-beleid Harlingen en de Westergozone waar Harlingen deel van uitmaakt, de plaats toe te kennen die de hier geschetste ontwikkelingen mogelijk maken.

Rijkswaterstaat wordt gevraagd middelen te reserveren voor het onderzoek naar - en voor het uitvoeren van - verbetering van de vaarwegen van Harlingen naar zee, van Harlingen naar Amsterdam, voor het Van Harinxmakanaal en voor het verbeteren van de veiligheid op deze vaarwegen.

Het ministerie van LNV en alle overige vergunningverleners in het Waddengebied wordt gevraagd om mee te werken aan de genoemde activiteiten, inclusief beoordeling in hoeverre voldaan wordt aan mitigerende maatregelen of compensatie van mogelijk verlies aan milieukwaliteit in die situaties waar maatregelen voor versterking van de economische structuur van Harlingen nodig zijn. Bijvoorbeeld door buitendijkse havenuitbreiding of door baggerwerkzaamheden in de vaargeulen.

Het ministerie van Economische Zaken wordt gevraagd om binnen het te voeren beleid voor de zeehavens de ontwikkelingspotenties van Harlingen met zijn zeehaven te erkennen en verder te faciliteren.

De provincie Fryslân zal haar beleid met betrekking tot de Westergozone met kracht moeten voortzetten en wordt ook gevraagd om verder actief mee te werken om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken, bijvoorbeeld door rechtstreeks of indirect in SNN-verband middelen te genereren voor de uitvoering van de plannen.

Het gemeentebestuur van Harlingen zal in overleg met het Harlinger bedrijfsleven en met de andere gemeentes in de Westergozone aan de slag moeten om haar economisch ontwikkelingsbeleid in te vullen en te realiseren langs de hier door vertegenwoordigers van milieuorganisaties en bedrijfsleven aangegeven lijnen.

De in dit project deelnemende organisaties en partijen zullen zich elk op eigen wijze inspannen om langs de in deze notitie geschetste lijnen bij te dragen aan een duurzame ontwikkeling rond Harlingen zeehaven. Zij danken de initiatiefnemers, de subsidiënten, de organisatoren en alle andere personen en instanties die aan de realisatie van dit project hebben bijgedragen.

6. Bijlagen:

1. Lijst van deelnemende organisaties en personen
2. Toelichting: wat is een MKBA?
3. Verslagen van de twee conferenties
4. Rapport ADECS d.d. 2 juni 2004

Bijlage 1. Lijst van deelnemende organisaties en personen

| <i>Organisatie</i> | <i>naam</i> | <i>plaats</i> | <i>sector</i> |
|---------------------------------|---------------------|---------------|--------------------------------------|
| Harlingen Seaport Business Ass. | Dhr. R. Buitenwerf | Harlingen | bedrijfsleven |
| Harlingen Seaport Business Ass. | Dhr. J. de Schutter | Harlingen | bedrijfsleven |
| Harlingen Seaport Business Ass. | Dhr. S. Pars | Harlingen | bedrijfsleven |
| Harlingen Seaport Business Ass. | Dhr. M. van Stee | Harlingen | bedrijfsleven |
| Harlinger Ondernemers Ver. | Dhr. J. Smaal | Harlingen | bedrijfsleven |
| Kamer van Koophandel | Dhr. E. Wind | Leeuwarden | bedrijfsleven |
| Ondernemersvereniging Nw-Fr. | Dhr. H.F. Sinnema | Berlikum | bedrijfsleven |
| VNO- NCW Noord, afd. Friesland | Dhr. D. van Tuinen | Harlingen | bedrijfsleven |
| VNO-NCW Noord | Mw. M. Molenaar | Haren | bedrijfsleven |
| Friese Milieu Federatie | Mw. M. de Heer | Leeuwarden | natuur en milieu |
| Friese Milieu Federatie | Dhr. I. Faber | Leeuwarden | natuur en milieu |
| Friese Milieu Federatie | Prof. dr. H. Folmer | Wyckel | natuur en milieu |
| Friese Milieu Federatie | Dhr. H. Mol | Drachten | natuur en milieu |
| Friese Milieu Federatie | Dhr. L.J. Zwierstra | Leeuwarden | natuur en milieu |
| Waddenvereniging | Drs. H. Revier | Harlingen | natuur en milieu |
| Gemeente Harlingen | Dhr. J. Bijlsma | Harlingen | waarnemer gemeente |
| Gemeente Harlingen | Dhr. R. de Vries | Harlingen | waarnemer gemeente |
| Wetterskip Fryslân | Dhr. H. Kingma | Hallum | waarnemer wetterskip |
| Provincie Fryslân | C. de Pee | Leeuwarden | waarnemer provincie |
| Provincie Fryslân | W. van der Veur | Leeuwarden | waarnemer provincie |
| Provincie Fryslân | Dhr. F. Jongma | Leeuwarden | waarnemer provincie |
| Provincie Fryslân | Dhr. R. Hobbenschot | Leeuwarden | waarnemer Leren voor Duurzaamheid |
| Adecs bv | Ir. S. Micheels | Delft | organisatie |
| Adecs bv | Ir. E.A. van Egmond | Delft | organisatie |
| Adecs Oost bv | Mw. H. Brameijer | Zwolle | organisatie |
| Noordplan BV | ir. A. van Weperen | Leeuwarden | organisatie/ projectleider |

Bijlage 2. Toelichting: Wat is een MKBA? (met dank aan Henk Folmer)

Een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA) is een analysemethodiek waarbij alle maatschappelijke kosten en baten in dezelfde rekeneenheid worden uitgedrukt en tegen elkaar afgewogen bij het stellen van prioriteiten bij beslissingen over de inzet van schaarse middelen.

Een MKBA geeft uitsluitsel over de vraag of een project acceptabel is omdat de maatschappelijke opbrengsten hoger zijn dan de maatschappelijke kosten en kan ook dienen om afzonderlijke projecten te ordenen op basis van hun bijdrage aan de maatschappelijke welvaart.

De MKBA-methodiek wordt in de Europese Unie nog weinig toegepast, maar is in de Verenigde Staten al vanaf het begin van de zeventiger jaren vaak verplicht. De MKBA en de daaraan verbonden waarderingmethoden van goederen waarvoor geen prijzen bestaan zoals schoon water en waardevolle landschappen, verhogen de kwaliteit en het democratisch gehalte van beleidsvoorbereiding en besluitvorming. De reden is dat een subjectieve en ongecontroleerde vaststelling van de waarde van ongeprijsde goederen en daarmee ongecontroleerde afweging van kosten en baten wordt vervangen door een objectief inzichtelijk en controleerbaar afwegingssysteem, dat een discussie over de voor beslissingen belangrijke afwegingsfactoren en prioriteiten mogelijk maakt.

Bijlage 3: Verslagen van de twee conferenties

Bijlage 3a: Verslag van de startconferentie, gehouden op 12 maart bij 'Anna Casparii' in Harlingen

Na een korte introductie waarin de projectleider, ir. A. van Weperen de doelstelling en de werkwijze van dit project uiteenzet, wordt de deelnemers gevraagd om ieder voor zichzelf te formuleren wat men met het oog op een duurzame economische ontwikkeling van Harlingen en zijn zeehaven wil behouden, veranderen of tot stand brengen. Daarna wordt in twee werkgroepen per sector bepaald hoe op deze punten de gezamenlijke opvattingen liggen.

Verslag 1^e sessie: Standpunten bedrijfsleven

Behoud

Harlingen-Zeehaven

Voor het bedrijfsleven is het behoud van Harlingen als zeehaven van het allergrootste belang. Om daaraan te kunnen voldoen zullen de bereikbaarheid en de veiligheid van de haven gegarandeerd moeten blijven.

In verband met de veiligheid van de haven wordt gesteld, dat de huidige ontwikkelingen om steeds meer vuurtorens te sluiten en steeds meer te bezuinigen op het loodswezen afbreuk doen aan het veilig kunnen binnen- en uitvaren. Het op peil houden van deze voorzieningen is een eerste vereiste om de haven aantrekkelijk te houden. Dit zal alleen kunnen als de omvang van het scheepverkeer van voldoende omvang blijft. Ook uit oogpunt van werkgelegenheid (zie hieronder) is behoud van het loodswezen met alles wat daarmee verband houdt, belangrijk.

Werkgelegenheid

Harlingen heeft een hoger werkloosheidspercentage dan het gemiddelde in Friesland. Het is daarom van groot belang dat de bestaande werkgelegenheid in Harlingen behouden blijft. Mogelijkheden tot nieuwe gasboringen (afwachten resultaten commissie Meijer) zou economisch gezien erg gunstig zijn. Ook de zoutwinning (nu ca. 200 werknemers) moet alleen al daarom blijven. De kosten nodig om nadelige invloeden van zoutwinning op de waterhuishouding in het poldergebied te herstellen, zullen door het bedrijfsleven worden betaald. Gesteld wordt echter dat de nadelige invloed op de waterhuishouding van zoutwinning, ten opzichte van andere ontwikkelingen, gering is.

De visserij in Harlingen heeft op dit moment een goede uitgangspositie. Algemeen is men tegen het opdoeken van de kokkelvisserij in Harlingen.

Economisch gezien zijn de ontwikkelingen op het gebied van Defensie voor Harlingen niet groot. Het behoud van Vliehors als militair oefenterrein is alleen voor de werkgelegenheid op Vlieland van belang.

Toerisme

Het toerisme in Harlingen biedt economisch gezien, veel kansen. De identiteit van Harlingen moet daarbij wel behouden blijven.

Veranderen

Vaargeuldiepte

Belangrijk voor de bereikbaarheid van de haven is de diepte van de vaargeul tussen Harlingen en Terschelling/Vlieland. De vaargeuldiepte moet gelijke tred houden met de ontwikkelingen in de zeescheepvaart. Nu wordt ongeveer 2 miljoen ton per jaar per schip vervoerd, dat zou kunnen oplopen tot 3

tot 4 miljoen ton per jaar. Nu varen er schepen met een maximaal laadvermogen van 7000 ton. Harlingen zal ook schepen met een laadvermogen van 10.000 tot 12.000 ton moeten kunnen opvangen. De huidige vaargeuldiepte voldoet nu niet. Volgens de PKB '93 mag de vaargeuldiepte maximaal 6,6 m -NAP zijn (zie verder bij sessie Randvoorwaarden). Er moet vaak gebaggerd worden. Om de komende 20 jaar vooruit te kunnen zou de vaargeuldiepte naar maximaal 8,5 meter - NAP moeten, waardoor bij hoogwater een diepgang van 9 meter te halen is. Dat zou betekenen dat de 'ruggen' uit de vaargeul moeten worden gehaald.

In de nieuwe PKB Waddenzee zal Harlingen niet als economische vrijwaringszone worden aangemerkt. Dat wil zeggen dat Harlingen de 6,6 m diepgang van de vaargeul niet zal mogen overschrijden als er in de nieuwe PKB geen grotere diepgang mogelijk wordt gemaakt. Andere havens aan de Waddenzee krijgen wel die status. Grote bedrijven zetten nu investeringen in de ijskast tot ze weten of ze in de toekomst met grotere schepen in de Haven kunnen komen. Zo niet, dan zullen ze uitwijken naar havens waar dat wel kan (bijvoorbeeld de haven bij Velsen is bereikbaar voor schepen tot 12 meter diep.)

Bedrijfslocaties

In de binnenstad van Harlingen zijn een aantal kleinere bedrijventerreinen die aangepakt moeten worden. Een van de deelnemers pleit voor concentratie en intensivering van bedrijven in het industrieterrein Oostpoort (aan noordzijde van het van Harinxmakanaal).

Tot stand brengen

Havenuitbreiding

De huidige ontwikkelingen en de snelheid waarmee percelen in de nieuwe haven verkocht worden laten zien dat er enorme behoefte is aan uitbreiding van bedrijventerrein voor zeehavengebonden bedrijven.

In geval van uitbreiding spreken alle aanwezigen zich uit voor een nieuwe haven buitendijks boven een uitbreiding binnendijks. (achter de huidige nieuwe haven of ergens langs het Harinxmakanaal. In geval van een buitendijkse uitbreiding hoeven schepen niet door sluisen (tijdwinst), is er geen noodzaak om het Harinxmakanaal uit te breiden en kan het gevaar van onhandelbare dichtslibbing (in geval van achter de nieuwe haven) vermeden worden.

Containeroverslag

Rijksbeleid is dat goederenvervoer waar mogelijk zoveel mogelijk per schip gebeurt en niet per as. In Harlingen is een start gemaakt met overslag op containers, die vervolgens per schip naar Amsterdam worden vervoerd. De ambitie is er om van Harlingen zeehaven een aanlegplaats voor containerterminals te maken, bereikbaar voor grote klasse schepen (tot 12000 ton). De reden voor schepen om Harlingen aan te doen moet liggen in de mogelijkheid om het vervoer naar Rotterdam via binnenlands vervoer goedkoper te laten uitvoeren. Harlingen als een van de voorhavens van Mainport Rotterdam.

Binnenvaarttraject

De geplande 450 ha. glastuinbouw bij Berlikum wordt toegejuicht. Het zal betekenen dat het binnenvaarttraject vanaf Harlingen belangrijk wordt. Het hele van Harinxmakanaal zal dan moeten worden opgewaarderd voor schepen tot klasse 5 zoals ook het Prinses Margrietkanaal in de vaarweg Lemmer - Delfzijl.

Uitbreiding verblijfstoerisme

Nu wordt Harlingen vooral aangedaan door toeristen op weg naar of op terugweg van de eilanden. Er moet naar mogelijkheden gezocht worden om Harlingen ook voor verblijfstoeristen aantrekkelijk te maken. Als een van de mogelijkheden wordt daartoe gezien de uitbreiding van het huidige aantal ligplaatsen voor toeristenboten. De oude bedrijfshavens (Noorderhaven, Zuiderhaven en de Nieuwe Willems haven) zouden daar uitstekend voor kunnen dienen.

Verslag 1^e sessie: Standpunten Milieuorganisaties

Vertegenwoordigers van, aan milieu gerelateerde maatschappelijke organisaties, is gevraagd wat voor hen de komende 20 jaar van belang is in en rondom Harlingen. Daarbij is onderscheid gemaakt in aspecten die behouden moeten worden, aspecten die veranderd moeten worden en aspecten die tot stand gebracht moeten worden.

Behoud:

De Waddenzee

Naast alle ontwikkelingen in de toekomst staat voor de milieuorganisaties het behoud van de Waddenzee, volgens de nu geldende afspraken voorop. Daarnaast dient de ligging van Harlingen aan het Wad behouden te blijven. De relatie tussen de stad en het Wad en de beleving hiervan wordt erg belangrijk gevonden.

Cultuurhistorie

De cultuurhistorie van Harlingen en de beleving ervan moet behouden blijven. Onder cultuurhistorische waarden wordt verstaan de monumentale oude kern van de stad, de galerieën, de vissershavens en de beleving van de Waddenzee. Het silhouet vanaf het water is hierbij ook van belang. Behoud van het silhouet betekent niet dat er niets bij gebouwd mag worden, maar er mag zeker geen 'Belgische kust' verrijzen.

Bij behoud van de cultuurhistorische waarden wordt ook met nadruk opgemerkt dat Harlingen geen museum moet worden, ontwikkeling moet mogelijk blijven.

Economische ontwikkeling

Harlingen moet zich economisch kunnen blijven ontwikkelen. De economische ontwikkelingen zouden zich moeten richten op de kansen die er zijn als gevolg van de ligging aan de Waddenzee. Hiermee is men voor uitbreiding van de havengebonden activiteiten, maar benadrukt men dat Harlingen geen diepzeehaven is.

De tweede voorwaarde voor het behoud van economische ontwikkeling is dat de ontwikkelingen geen nadelige invloed hebben op de Waddenzee of de cultuurhistorische waarde van Harlingen. Ook mag het niet leiden milieu- of luchtvervuiling. Expliciet betekent dit geen chemische industrie op de bedrijventerreinen.

Veranderen

Identiteit

Door de milieuorganisaties wordt geconstateerd dat Harlingen op dit moment weinig tot geen imago heeft. Dit wil men veranderen door Harlingen op de kaart te zetten als 'Dynamische havenstad aan het Wad'.

De ligging van Harlingen aan het Wad wil men op verschillende manieren uitbuiten:

- recreatie: meer nadruk leggen op de cultuurhistorie en de ligging aan de Waddenzee, met als gevolg meer toeristen;
- milieu: de relatie leggen tussen duurzaamheid en de ligging aan de Waddenzee (duurzaam produceren, bedrijventerreinen met groenpredikaat);
- economie: door het op de markt brengen van Wadproducten (het benadrukken van de relatie tussen typische streekproducten en het Wad en de duurzame wijze van produceren);
- natuureducatie: toeristen kennis bij brengen van de plek waar ze zich bevinden. Kennisoverdracht ter plaatse van de veerterminal. (mogelijk te ontwikkelen in combinatie met de verplaatsing van de veerterminal);
- wetenschappelijk: het aantrekken van onderzoeken naar visserijtechnologie en zeebodem leven in Harlingen

Ecosysteem Waddenzee

Het ecosysteem van de Waddenzee moet verbeterd worden. Op dit moment is de kokkelvisserij een probleem. Met name de manier waarop (mechanisch) en de hoeveelheid die wordt gevangen bedreigen het systeem.

Tot stand brengen

Interne milieuzorg

In combinatie met de imago verandering moet voor de bedrijvigheid een interne milieuzorg worden opgezet, welke bij moet dragen aan het imago van dynamisch en duurzaam.

Bedrijventerreinen en de omgeving

Bij het naderen van een bedrijventerrein in Harlingen moet het mogelijk zijn om de ligging aan de Waddenzee te ervaren. Voor zowel de architectuur van de gebouwen als de landschappelijke aankleding van de terreinen moet de ligging aan de Waddenzee de inspiratie vormen.

Verslag 2^e sessie: Randvoorwaarden

Na rapportage en toelichting door beide partijen van de resultaten uit de eerste sessie, worden de belangrijkste randvoorwaarden voor een duurzame economische ontwikkeling rond Harlingen in kaart gebracht:

Vanuit de milieuorganisaties wordt in verband met randvoorwaarden gewezen op:

- de PKB (herziening van de versie uit 1993 is bijna rond)
- de Vogelrichtlijnen
- de Habitatrichtlijnen
- het Waddenzeebeleid.

Hierin worden regels gegeven voor het vormgeven van beleid.

Nederland heeft een instandhoudingsplicht voor de kwaliteit van het Waddenmilieu voor vogels.

In de PKB van 1993 wordt een grens gesteld aan de grote en diepgang van schepen op de Waddenzee. Schepen mogen niet dieper steken dan 6,6 meter en bij bepaalde afmetingen ervan bestaat loodsplicht waarvoor bij voldoende ervaring weer vrijstelling gegeven kan worden.

In de nieuwe PKB worden economische vrijwaringzones aangehouden. Harlingen valt daar niet onder. Andere havens aan de Waddenzee wel (Bremen, ...?) Zowel milieubewegingen als het bedrijfsleven vragen zich af waarom Harlingen in deze anders wordt behandeld. Hierbij komt dat de grens van 6,6 meter in '91 het maximaal haalbare leek. Het is nu aan het bedrijfsleven om aan te geven welke diepte in de toekomst nodig wordt geacht.

In hoeverre er technische en financiële randvoorwaarden gelden ten aanzien van het uitdiepen van de vaargeul is voorsnog niet bekend.

In verband met regels voor gaswinning en visserij wordt gewezen naar de resultaten van de Commissie Meijer. Deze commissie heeft tot taak te onderzoeken of op de Waddenzee gaswinning en visserij zonder schade mogelijk is. De resultaten kunnen ieder moment openbaar gemaakt worden.

De vertegenwoordiger van de gemeente Harlingen wijst erop dat het voor de gemeente van groot belang is het (relatief hoge) werkloosheidspercentage terug te dringen.

Met betrekking tot de locatie van een de uitbreiding van de haven, volgt de gemeente op dit moment het verzoek van het bedrijfsleven voor een haven buitendijks.

De provincie brengt tijdens de bespreking geen randvoorwaarden in voor eventuele ontwikkelingen. Dit laat onverlet dat het provinciaal beleid wel randvoorwaarden schept voor ruimtelijke ontwikkelingen in de regio (Regiovisie Stadsregio Leeuwarden-Westergozone).

Plenaire bespreking

Na deze sessies worden in een plenaire bespreking de gemeenschappelijke punten uit de eerste verkenningen vastgesteld en nader verkend.

Afsluiting

Afsluitend kondigt de projectleider aan dat het verslag en de gegevens van deze startconferentie zullen worden verwerkt in een document dat kan dienen als basis voor een tweede conferentie dit voorjaar.

Bijlage 3b: Verslag van de tweede conferentie, gehouden op 10 juni 2004 in het Stadhuis van Harlingen

De projectleider Andries van Weperen opent om 10.15 uur de bijeenkomst. Op het Wetterskip na zijn alle partijen die ook de eerste conferentie bijwoonden, vertegenwoordigd.

Het rapport "Ruimte voor duurzame economie rond Harlingen zeehaven" wordt gepresenteerd door Sabine Micheels en Erwin van Egmond van ADECS.

Mevrouw Micheels deelt mede dat de doelstelling van het project is om te komen tot concrete afspraken tussen vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en het milieu. Met het oog daarop is dit rapport samengesteld. Er is gebruik gemaakt van de gegevens uit de eerste bijeenkomst, aangevuld met informatie uit diverse bronnen en uit een aantal gesprekken met deskundigen (zie de lijst 'Bronnen' achter in het rapport).

Het rapport wordt doorgenomen en nader toegelicht.

Naar aanleiding van deze presentatie worden de volgende vragen gesteld en opmerkingen gemaakt:

- De waardering over het rapport en de presentatie ervan wordt uitgesproken. Het rapport is duidelijk en helder voor beide partijen.
- Als punt van kritiek wordt gegeven dat er bij de kosten-batenanalyse uitgegaan is van 70 ha. Het verdient aanbeveling om ook eens uit te gaan van 100 ha of 50 ha en de ontwikkeling in tijd na te gaan. Er valt nog wel iets te verbeteren aan de kosten-batenanalyse. Mevrouw Micheels deelt mede dat de kosten-batenanalyse een start is waar, vanuit beide partijen, nader naar gekeken moet worden.
- Waarom zijn de criteria genoemd op blz. 25 niet van beide kanten geïnterpreteerd? De criteria zijn meer vanuit de bedrijfseconomische kant geïnterpreteerd omdat de opdracht niet vanuit de milieukant kwam en je een tweede haven niet aanlegt om de natuur te versterken.
- Er wordt opgemerkt dat het aanbeveling dient om voor variant 1 op blz. 39 nadere studie te doen naar de maalcapaciteit en verziltingbestrijding. Als hier nader naar gekeken wordt zal het Van Harinxmakanaal er beter uitkomen.
- Er wordt opgemerkt dat het rapport helder is, maar dat de zaken wel verscherpt dienen te worden. De randvoorwaarden die de bedrijven zelf stellen ontbreken in het rapport. Deze dienen toegespitst te worden. Er dient toegespitst te worden op de kosten-batenanalyse van de nieuwe zeehaven.
- Er wordt opgemerkt dat de valkuil wellicht de opdeling in actieve en reactieve doelen is. De actieve doelen zijn voor de milieuorganisaties neven-doelen. De reactieve doelen dienen in het volgende rapport actief gemaakt te worden.
- Het begrip veiligheid dient gedefinieerd te worden. Het gaat er niet alleen om hoe ze over zee varen, maar het gaat er ook om wat voor lading ze bij zich hebben.
- Er wordt aangegeven dat 1 onderdeel niet uitgewerkt is te weten bedrijventerreinen, interne milieuzorg en groot bedrijfsmanagement. Er is ook geen goede motivatie voor gegeven waarom dit niet uitgewerkt is. Mevrouw Micheels deelt mede dat in het gesprek na de eerste conferentie er een aantal speerpunten zijn aangegeven en dat niet alles uitgewerkt kon worden. Dit onderwerp ligt een niveau lager in uitwerking.
- Er wordt aangegeven dat het opvalt dat er ten aanzien van de vaargeuldiepte consequent gesproken wordt over de vaargeul, maar het gaat om 5 ruggen. De vraag is om hoeveel meters gaat het exact en wordt er niet van een mug een olifant gemaakt? Mevrouw Micheels antwoordt dat niemand zich hieraan wilde branden om hier antwoord op te geven.
- Het bedrijfsleven wil een vaargeul die tot 7,5 -NAP gebracht kan worden. De vraag is of de havenmond los gezien kan worden van de zeehavenuitbreiding. Dit is voor het huidige bedrijfsleven niet het urgentst
- Op blz. 18 wordt er over gesproken dat de overheid onderzoek zal doen. De vraag is welk onderzoek en wat is de status. Het gaat om het maatregelenprogramma Waddenzee 2003 – 2008. Er wordt tevens medegedeeld dat voor het “Boontjesverhaal” een prijsvraag uitgeschreven is.

Na de vragen en opmerkingen over het rapport wordt er in 4 verschillende groepen gesproken over de concept resultaten als verwoord in het ADECS-rapport van 2 juni 2004.

Er wordt over de volgende 5 vraagstukken gesproken:

1. Zijn de gezamenlijke standpunten voldoende concreet geformuleerd?
2. Zijn er naar uw mening, buiten de onder 1 en 2 gemelde, nog andere “overeenkomstige belangen” te formuleren m.b.t. de duurzame economische ontwikkeling van Harlingen?
3. Wat kan er verder gezegd worden over wat in het rapport “niet-overeenkomstige belangen” genoemd wordt?
4. Zijn er nog andere punten waarvan u denkt dat er verdere overeenstemming over te bereiken is?
5. Welke punten zouden in het overleg bij voorrang nog verder moeten worden besproken en uitgewerkt worden?

De bevindingen van de groepen zijn:

Groep 4:

- Inzake overeenkomstige belangen geeft groep 4 aan dat punt 1 een afgeronde beslissing is. Punt 2 is nog geen afgeronde beslissing en er moet naar gekeken worden of deze voorstellen haalbaar zijn.
- Er is een belangrijk verschil tussen de korte en langere termijn fasering.
- De ambities van de milieuorganisaties dienen ook actief gevormd te worden.
- Hoe ver ga je voor Harlingen? De bovengrens van de ontwikkeling is niet aangegeven.
- Contourenstudie: uitbreiding van bedrijventerrein. Er is uitgegaan van de huidige status. Hoe zit het met de toekomstvisie. Er is bijvoorbeeld uitgegaan van de weg zoals hij nu is, maar wellicht is de verbinding over enige jaren anders.

Groep 3:

- De groene uitstraling ontbreekt.
- De gezamenlijke win/win situatie dient benadrukt te worden.
- Een prioriteitenlijstje havengebonden bedrijvigheid wordt gemist. Wat ga je stimuleren en wat ga je bevriezen?
- M.b.t. de veiligheid is het zinnig om voor Harlingen te bepleiten dat Harlingen zich bevindt in de groep van de lichtste categorie. Dit gezien door het oog dat door het toenemende terrorisme veiligheid vergaande consequenties heeft. Het is zinnig om na te gaan waar Harlingen zich op gaat richten.
- Flexibele planning: het is weinig zinvol om de zaken voor de hele lange termijn vast te leggen, maar op basis van voortschrijdend inzicht.
- De vaargeul kan niet losgekoppeld worden van de havenuitbreiding. Tussen 6,5 -NAP en 8,5 -NAP dient ruimte gezien te worden. Dit is een punt waar een conflict over kan ontstaan. Op dit terrein dient vanuit beide bewegingen meer onderzoek plaats te vinden naar de ecologische en economische gevolgen. Dit dient een belangrijke rol te spelen in de kosten-batenanalyse.
- Onderzoek vaargeul naar de Noordzee dient tevens een belangrijke rol te spelen in de kosten-batenanalyse.

Groep 2:

- Door groep 2 wordt er een pleidooi gehouden dat iedereen er zeer gebaat mee zou zijn als er overeenstemming is tussen alle partijen om een onderzoek te laten doen vaargeul naar Noordzee. Dit is prioriteit nummer 1 voor beide partijen.

- De groene uitstraling dient benadrukt te worden. Beide partijen zijn het er over eens dat er m.b.t. de Nieuwe Willemshaven nog van alles te doen is.

Groep 1:

- Bij groep 1 viel het op dat de rode draad een heen en weer beweging is. We waren uit de ambitie en er zou over de effecten gesproken worden, maar er wordt nu weer terug gegaan naar de ambitie. Blijven heen en weer schommelen.
- De vaargeul hangt één op één samen met de havenuitbreiding.
- Er is niet gedaan aan eindplanning. De havenuitbreiding is gebaseerd op de huidige situatie.
- Dient de gezamenlijke ambitie helderder geformuleerd te worden? Wat is een bij Harlingen passende ontwikkeling?

Na de lunch deelt de heer van Weperen mede dat het belangrijkste punt wat er op de ochtendsessie naar voren gekomen is, is de vraag is wat de economische belangen van Harlingen zijn? Wat wil je wel en wat wil je niet? Dit punt dient nader verkend te worden. Onderstaande dia is voorbereid en de heer Van Weperen vraagt een reactie van de aanwezigen.

Invulling van de economische ontwikkelingsvisie van Harlingen

a. Wat willen we wel?

- Duurzame economische ontwikkeling
- De regionale werkeloosheidsproblematiek aanpakken
- Meer goedertransport over het water
- Groene uitstraling van bedrijventerreinen bevorderen
- Versterking van toeristische recreatieve sector
- Harlingen ontwikkelen met respect voor de natuurwaarden van de Waddenzee
- Veiligheid van transport over water verbeteren
- Zeehavengebonden bedrijven
- Infrastructuur rondom Harlingen benutten voor opzetten ketens
- Behoud en verbetering van milieukwaliteit in de haven
- Stimuleren van economische ontwikkeling passend bij het Waddengebied

b. Wat willen we niet?

- Bedrijven in Harlingen met milieucategorie - 5
- Harlingen ontwikkelen tot diepzeehaven
- Toeristische ontwikkelingen die het cultuurhistorische imago van de stad aantasten

De punten worden door beide partijen aangevuld.

Als reactie wordt er gegeven dat de duurzame economische ontwikkeling getoetst moet worden aan het aspect duurzaamheid.

Er dient vastgesteld te worden bij welke zaken dit in Harlingen speelt.

Er wordt een ordevoorstel gedaan. Over bovenstaande zaken (wat willen we wel en wat willen we niet) bestaat weinig onenigheid. Er wordt verzocht op de discussie toe te spitsen op de conflictpunten. Waar zijn we het niet eens en hoe kunnen we daar een stap verder in komen.

Dit verzoek wordt aanvaard.

De niet overeenkomstige belangen op blz. 5 en 6 van het rapport worden als volgt herschreven:

3. Het bedrijfsleven wil de vaargeul naar de Noordzee uitdiepen tot maximaal 8,5 -NAP

Ter realisatie hiervan worden de volgende acties voorgesteld:

- a. op korte termijn onderzoek agv huidige noodzaak van bedrijven;
- a. het bedrijfsleven en de milieuorganisaties initiëren een kosten-batenanalyse naar het uitdiepen van de vaargeul;
- b. tegelijkertijd neemt zij initiatief tot onderzoek naar mogelijke maatregelen waarmee eventueel verlies aan milieukwaliteit gecompenseerd zou kunnen worden;
- c. de milieupartijen verklaren zich bereid constructief mee te werken aan deze onderzoeken;
- d. beide partijen onderschrijven het streven om tot een gezamenlijke oplossing te komen;
- e. voor de langere termijn de verdere ontwikkeling van de vaargeul in relatie tot toekomstige economische ontwikkeling gegeven de technische mogelijkheden.

4. Het bedrijfsleven wil dat de zeehaven van Harlingen in de toekomst wordt uitgebreid.

Ter realisatie hiervan worden de volgende acties voorgesteld:

- f. de partijen vervolmaken de verkennende kosten-batenanalyse (het contourkeuzemodel) met nog ontbrekende gegevens (o.a. financiële consequenties van de mogelijke locaties) en beslissen op basis hiervan welke locatie(s) in aanmerking komt (komen) voor concrete uitwerking;
- g. de partijen nemen het initiatief tot deze concrete uitwerking en nemen tegelijkertijd initiatief tot een onderzoek naar mogelijke maatregelen waarmee eventueel verlies aan milieukwaliteit van de betreffende locatie(s) gecompenseerd kan worden;
- h. beide partijen onderschrijven het streven om tot een gezamenlijke oplossing te komen.

Er wordt opgemerkt dat ten aanzien van punt 4, havenuitbreiding, dat je met alleen technische benadering niet komt tot een ideale locatiekeuze.

Een zo gunstig mogelijke win/win verhouding is optimaal voor beide partijen. Er dient gekomen te worden tot een collectief actief.

Beide partijen vinden verdere ontwikkeling van de haven als regionale zeehaven belangrijk voor regionaal landsdeel.

Er dient ruimte te komen voor meer havengebonden industrieterrein. De vraag wordt gesteld of er onder die omstandigheden gezocht moet worden naar wat de beste oplossing voor een havenlocatie is.

De overeenkomstige belangen op blz. 5 van het rapport worden als volgt herschreven:

1. Beide partijen zijn het erover eens dat een veilige bereikbaarheid van de haven moet worden verzekerd en dat de dreigende bezuinigingen op het loodswezen, bemanning van de vuurtorens en de betonningen moeten worden afgewend. Het voorstel kan weggelaten worden.

2. Beide partijen zijn het erover eens dat verdere economische ontwikkeling van Harlingen nodig is en zo veel mogelijk moet aansluiten op de bijzondere (cultuurhistorische bepaalde) kenmerken van Harlingen. "Harlingen als stad aan de Waddenzee met een 'groen' imago".

Over punt a is iedereen het eens. Over punt b, c, d en e loont het de moeite om dit verder uit te gaan zoeken in hoeverre dit voor Harlingen wenselijk is. Er wordt voor gepleit dat er voor punt b, c, d en e een marketingplan uitgevoerd gaat worden gericht op activiteiten die de groene economie van de stad versterken.

Er wordt opgemerkt dat als je het hebt over duurzame ontwikkelingen van de vorige 2 punten het aanbeveling dient om bestaande bedrijven te revitaliseren en parkmanagement van bestaande en nieuwe bedrijven te ontwikkelen.

De heer van Weperen vat bovenstaande kort samen. Er zijn heel veel suggesties gemaakt tot herformulering. Er zijn veel dingen ter sprake gekomen die nader onderzocht moeten worden. Deze dienen in ontwikkeling qua tijd gezien te worden. Er is geconstateerd dat in open gesprekken de ontwikkelen standpunten stapsgewijs tot stand komen.

Er wordt afgesproken dat bovenstaande opnieuw verwerkt zal worden. Een concept eindversie, preambule, concept brief procedurevoorstel en voorstel actielijst zal naar alle betrokken partijen gestuurd worden. Een ieder kan hierop reageren.

Pagina 5 en 6 van het rapport zullen de basis vormen. Hier zal een aan- en inleiding bijgevoegd worden. De rest van het rapport zal als bijlage toegevoegd worden. De kosten-batenanalyse zal weggelaten worden, wel zal een stuk toegevoegd worden wat een kosten-batenanalyse is.

Pagina 5 en 6 zal neergezet worden als een gezamenlijke intentieverklaring. Deze verklaring zal uitgedragen worden naar de achterban toe en als publiciteit naar buiten toe worden gebracht.

Het eindrapport zal in een kleine sessie in Harlingen aangeboden worden aan de burgemeester of minister. Het zal tevens overgedragen worden aan de gemeenschap van Harlingen.

De conferentie wordt om 16.00 uur afgesloten.

Bijlage 4. Rapport ADECS d.d. 2 juni 2004

Het rapport ADECS is als separate bijlage bij dit rapport gevoegd.

RUIMTE VOOR DUURZAME ECONOMIE ROND HARLINGEN ZEEHAVEN



2 juni 2004

RUIMTE
VOOR
DUURZAME ECONOMIE
ROND
HARLINGEN ZEEHAVEN

2 juni 2004

ir. S. Micheels
ir. E.A. van Egmond

In opdracht van:
Kamer van Koophandel Friesland

INHOUD

| | |
|--|----|
| INLEIDING..... | 1 |
| 1 ANALYSE VAN DE VRAAGSTELLING..... | 2 |
| 2 VOORSTEL VOOR GEZAMENLIJKE STANDPUNTEN | 5 |
| BIJLAGE 1 VERSLAG 1 ^E CONFERENTIE RUIMTE VOOR DUURZAME ECONOMIE | |
| ROND HARLINGEN ZEEHAVEN 12 MAART 2004 | 7 |
| 1 ^e sessie: Standpunten bedrijfsleven | 7 |
| 1 ^e sessie: Standpunten Milieubewegingen..... | 10 |
| 2 ^e sessie: Randvoorwaarden | 12 |
| BIJLAGE 2 DOELSTELLINGSPECIFICATIE BEDRIJFSLEVEN EN MILIEU | 13 |
| Doelstellingen bedrijfsleven | 13 |
| Doelstellingen milieu | 16 |
| BIJLAGE 3 VERKENNENDE KOSTEN-BATENANALYSE UITBREIDING | |
| WADDENZEEHAVEN HARLINGEN | 23 |
| Werking van het model | 23 |
| Zoekgebied, contouropervlak en criteria | 24 |
| Specificatie criteria | 26 |
| Resultaten..... | 34 |
| BIJLAGE 4 VERKENNING VAARWEG AMSTERDAM-HARLINGEN | 41 |
| BRONNEN..... | 46 |

INLEIDING

Het project Ruimte voor Duurzame Economie rond Harlingen-zeehaven (RDE-H) is een vervolg op het in 2003 afgeronde project Ruimte voor Duurzame Economie in Fryslân, dat is opgezet vanuit het Provinciaal Ambitie Statement "Leren voor Duurzaamheid". In de slotverklaring van dat project is onder meer gesuggereerd om de economische ontwikkelingen rond de Harlingen zeehaven aan te pakken als een mogelijkheid om de afspraken en overeenstemming tussen bedrijfsleven en milieubeweging meer concrete inhoud te geven. Op basis daarvan is als doel van het RDE-H project geformuleerd: 'komen tot concrete afspraken tussen vertegenwoordigers van relevante milieuorganisaties enerzijds en het bedrijfsleven anderzijds met betrekking tot de economische ontwikkeling rond de zeehaven van Harlingen'.

In het begin van het project is gekozen voor uitvoering in twee bijeenkomsten, waarbij de eerste vooral een verkennend en inventariserend karakter zou krijgen en de tweede meer op besluitvorming gericht zou moeten zijn. Ter ondersteuning van het proces van concretisering van informatie ten behoeve van gerichte besluitvorming is het bureau Adecs bij het project betrokken. Adecs is gespecialiseerd in het geven van besliskundige ondersteuning bij planprocessen.

Adecs heeft na de eerste conferentie getracht zoveel mogelijk informatie te verzamelen bij de betrokkenen en te verwerken tot voorstellen voor concrete afspraken, die als basis kunnen dienen voor de tweede conferentie. Onderhavig rapport is de neerslag van de resultaten van deze inspanningen.

Het rapport bevat twee hoofdstukken en vier bijlagen. In de bijlagen is de informatie terug te vinden die door Adecs is verzameld en verwerkt.

- bijlage 1: verslag 1^e conferentie 12 maart 2004;
- bijlage 2: doelspecificatie bedrijfsleven en milieubewegingen;
- bijlage 3: verkennende kosten/baten/analyse uitbreiding waddenzeehaven Harlingen;
- bijlage 4: verkenning vaarweg Amsterdam-Harlingen (Rijkswaterstaat).

In het eerste hoofdstuk wordt, op basis van de informatie uit de bijlagen over de economische ontwikkeling rond de zeehaven van Harlingen, een analyse gegeven van de elementen die bepalend worden geacht voor het streven naar concrete afspraken tussen vertegenwoordigers van het bedrijfsleven enerzijds en van milieuorganisaties anderzijds. In hoofdstuk 2 worden op basis van deze elementen een aantal voorstellen gedaan voor de formulering van gezamenlijke standpunten.

1 ANALYSE VAN DE VRAAGSTELLING

De moeilijkheid om tot concrete afspraken te komen tussen het bedrijfsleven en de milieubewegingen zit vooral in het feit dat de twee partijen met een verschillende motivatie aan tafel zitten:

1. het bedrijfsleven is, om te kunnen overleven, voortdurend gericht op consolidatie en verbetering van de werkgelegenheid en van bedrijfsresultaten. Dit vraagt om een ondernemende houding, vol met initiatieven, die (meestal) niet gerealiseerd kunnen worden zonder gevolgen voor andere partijen.
2. de milieubewegingen danken hun ontstaan vooral aan de behoefte om invloed te kunnen uitoefenen op de realisatie van initiatieven van andere partijen, als deze gevolgen hebben voor bestaande waardevolle milieus. Daarnaast streeft ook deze partij doelen na, die bij realisatie gevolgen kunnen hebben voor andere partijen.

Dit onderscheid in type doelen is ook in het project rondom Harlingen zeehaven goed terug te vinden. De ingebrachte doelen van het bedrijfsleven zijn alle gewenste initiatieven, nodig geacht om de werkgelegenheid en de bedrijfsresultaten te verbeteren:

- uitdiepen vaargeul,
- uitbreiden van de haven,
- een nieuwe havenmond,
- opwaardering van het Van Harinxmakanaal,
- uitbreiden toerisme en havengebonden productontwikkeling.

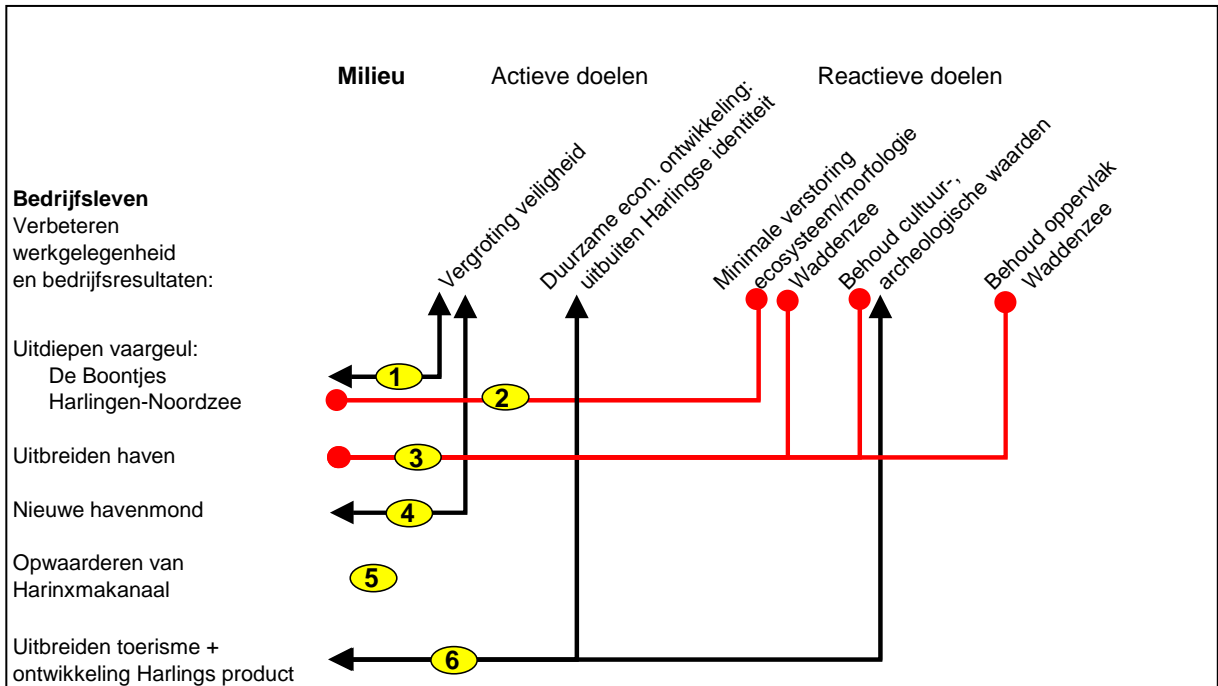
De doelen van de milieubeweging zijn voor het merendeel reactief:

- behouden huidig Waddenzeeoppervlak,
- minimaliseren verstoring van ecosysteem/morfologie Waddenzee,
- behoud van cultuurhistorische en landschappelijke waarden in en rondom Harlingen.

Daarnaast hebben de milieubewegingen ook doelen geformuleerd, die om initiatieven vragen:

- vergroten van de veiligheid,
- versterking duurzame economische ontwikkeling onder meer door middel van uitbuiten specifieke Harlingse identiteit.

Interessant voor de beantwoording van de vraag of er concrete afspraken te maken zijn tussen de twee partijen, is nu om te weten hoe deze doelen van de twee partijen zich tot elkaar verhouden. In onderstaand schema wordt dit met behulp van pijlen aangegeven (zwart in het geval van vermeende overeenkomstige belangen, rood voor vermeende tegenstrijdige belangen). Daaronder worden deze relaties toegelicht.



- Het bedrijfsleven wil graag de vaargeul de Boontjes met 1 meter uitdiepen tot 3,80 m -NAP voor betere benutting en grotere veiligheid van de vaarroute. Voor de milieupartijen is het vergroten van de veiligheid op de Waddenzee van belang. De veiligheid in de Boontjes is op dit moment onvoldoende door de sterke tijafhankelijkheid van het bevaren van de route. Verdieping van de vaargeul zal de afhankelijkheid van het tij verminderen, waardoor schepen meer gespreid in de tijd van de route gebruik kunnen maken. Hoewel voortkomend uit verschillende belangen, kan het uitdiepen van de vaargeul de Boontjes voor beide partijen bijdragen aan het realiseren van doelen.
- Het uitdiepen van de vaargeul naar de Noordzee tot 8,5 m -NAP is voor het bedrijfsleven van belang om grotere, diepstekender schepen de haven in en uit te kunnen loodsen dan op dit moment mogelijk is. De milieupartijen hebben geen belang bij uitdieping; voor hen is het eerder een directe bedreiging in hun streven verstoringen in de Waddenzee zo veel mogelijk te minimaliseren.

Om een discussie op gang te krijgen zal het dus voor het bedrijfsleven zaak zijn om concreet aan te geven wat uitdiepen teweeg zal brengen aan verstoringen van het ecosysteem en de morfologie van de Waddenzee. Tegelijkertijd zal zij echter ook moeten komen met mogelijke compensatie-initiatieven om die verstoringen acceptabel te laten zijn voor de milieubewegingen.

De milieupartijen willen in beginsel niks met de vaargeul, maar als hen initiatieven voorgeschoteld worden waarvan de Waddenzee in zijn geheel gezien, niet slechter en liefst zelfs beter wordt, is er ook voor hen een aanleiding om geïnteresseerd te raken. Pas dan is er een voedingsbodempas om met elkaar in gesprek te gaan.

Op dit moment is nog onvoldoende bekend over concrete gevolgen en mogelijke compensaties van uitdieping.

3. Voor het bedrijfsleven moet de Harlingen zeehaven in de toekomst uitgebreid worden. De milieubewegingen hebben daar in principe geen enkel belang bij. Het idee is veel meer een directe bedreiging voor het behoud van de Waddenzee en de cultuurhistorische en landschappelijke waarden in en rond Harlingen.
Net als bij de vaargeul naar de Noordzee zal het bedrijfsleven dus heel concreet moeten aangeven wat zij precies wil, wat daarvan de gevolgen zijn voor het milieu en hoe zij die gevolgen denkt te kunnen minimaliseren en te compenseren.
In dit project is daar, door middel van de verkennende Kosten-batenanalyse in de vorm van contourkeuzeafweging, een eerste begin mee gemaakt. Met het hiervoor ontwikkelde contourkeuzemodel kan het bedrijfsleven afwegen welke plek(ken) het best aansluiten op haar eigen criteria en die van de milieubewegingen. Om vervolgens over dit onderwerp tot een zinvolle discussie tussen bedrijfsleven en milieubewegingen te komen zullen voor deze plekken meer concrete uitwerkingen (inclusief gevolgen voor het milieu en mogelijke compensaties) gemaakt moeten worden.
4. De aanleg van de tweede havenmond past in de doelstellingen van beide partijen. Door het scheiden van beroeps- en pleziervaart kan de haven een stuk veiliger en sneller worden in- en uitgevaren.
5. De opwaardering van het Van Harinxmakanaal is in de discussie tussen de twee partijen eigenlijk geen onderwerp. Uit de discussie tot nu toe blijkt dat het bedrijfsleven zelf vrij ambivalent staat tegenover de opwaardering (afhankelijk van een aantal andere beslissingen) en de milieupartijen zien deze niet als grote bedreiging voor hun belangen.
6. In het streven naar uitbreiding van aan Harlingen gebonden bedrijvigheid, toerisme en productontwikkeling moeten beide partijen elkaar kunnen vinden. Zowel bedrijfsleven als milieupartijen hebben aangegeven hiervoor initiatieven te willen ontplooiën (seizoensgebonden waddenproducten, Kenniscentrum Waddenmilieu en duurzame visserijtechnologie, uitbreiding pleziervaartaccommodatie inclusief meer ligplaatsen, uitbreiding aantal kunstgalerieën).

2 VOORSTEL VOOR GEZAMENLIJKE STANDPUNTEN

Op grond van de verzamelde informatie en voorgaande analyse worden de volgende voorstellen gedaan voor de formulering van gezamenlijke standpunten.

Overeenkomstige belangen

1. Beide partijen zijn het erover eens dat een veilige bereikbaarheid van de haven moet worden verzekerd.
 - a) Beide partijen zijn het erover eens dat de er iets moet gebeuren aan de huidige diepgang van vaargeul de Boontjes. In 2001 heeft Rijkswaterstaat een eerste verkenning gedaan naar oplossingsrichtingen voor dit probleem.

Voorgesteld wordt gezamenlijk een vervolgonderzoek te initiëren, waarin het verlies van milieukwaliteit in de verschillende oplossingsrichtingen concreet wordt gemaakt. Beide partijen verklaren zich bereid om op basis van dit onderzoek te zoeken naar een vaargeuldiepte die voor beide partijen acceptabel is.
 - b) Beide partijen zijn het erover eens dat de aanleg van een tweede havenmond bij zal dragen aan de veiligheid van het scheepvaartverkeer.

Voorgesteld wordt in gezamenlijkheid te onderzoeken hoe deze tweede haven het best concreet vorm gegeven kan worden, gezien de randvoorwaarden vanuit techniek, functionaliteit en milieubehoud.
 - c) Beide partijen zijn het erover eens dat de dreigende bezuinigingen op het loodswezen en de betonningen moeten worden afgewend.

Voorgesteld wordt in gezamenlijkheid te onderzoeken aan welk niveau minimaal moet worden voldaan en daaraan aan de betreffende besluitvormende instanties gezamenlijk ruchtbaarheid te geven.
2. Beide partijen zijn het erover eens dat verdere economische ontwikkeling van Harlingen nodig is en zo veel mogelijk moet aansluiten op de bijzondere (cultuurhistorisch bepaalde) kenmerken van Harlingen. "Harlingen als stad aan de Waddenzee met een 'groen' imago". Partijen spreken zich beide uit vóór:
 - a) uitbreiding van de toeristisch-recreatieve bedrijvigheid in de vorm van bij de positie van Harlingen passende winkel- en toeristisch-recreatieve voorzieningen. De Willemshaven zou zo veel mogelijk benut moeten worden voor uitbreiding van het huidige aantal ligplaatsen voor zeegaande jachten (maximaal 200 plaatsen extra);
 - b) realisatie van een visafslag in het centrum van Harlingen voor seizoensgebonden, op duurzame wijze gevangen vis, schaal- en schelpdieren;
 - c) uitbreiding van het aanbod van regionale en lokale streekproducten;
 - d) oprichting van een kenniscentrum Waddemilieu en duurzame visserijtechnologie;
 - e) verdere uitbreiding van het aantal kunstgalerieën.

Voorgesteld wordt gezamenlijk te proberen de betreffende besluitvormende instanties tot initiatieven te bewegen die nodig zijn om genoemde activiteiten te realiseren.

Niet overeenkomstige belangen

3. Het bedrijfsleven wil de vaargeul naar de Noordzee uitdiepen tot maximaal 8,5 m -NAP.

Ter realisatie hiervan worden de volgende acties voorgesteld:

- a) het bedrijfsleven initieert een onderzoek naar de concrete milieutechnische gevolgen van het uitdiepen van de vaargeul;*
- b) tegelijkertijd neemt zij initiatief tot onderzoek naar mogelijke maatregelen waarmee eventueel verlies aan milieukwaliteit gecompenseerd zou kunnen worden;*
- c) de milieupartijen verklaren zich bereid constructief mee te werken aan deze onderzoeken;*
- d) beide partijen onderschrijven het streven om tot een, voor beide aanvaardbare oplossing te komen.*

4. Het bedrijfsleven wil dat de zeehaven van Harlingen in de toekomst wordt uitgebreid.

Ter realisatie hiervan worden de volgende acties voorgesteld:

- a) het bedrijfsleven vervolmaakt de verkennende kosten-batenanalyse (het contourkeuzemodel) met nog ontbrekende gegevens (o.a. financiële consequenties van de mogelijke locaties) en beslist op basis hiervan welke locatie(s) in aanmerking komt (komen) voor concrete uitwerking;*
- b) het bedrijfsleven neemt initiatief tot deze concrete uitwerking en neemt tegelijkertijd initiatief tot een onderzoek naar mogelijke maatregelen waarmee eventueel verlies aan milieukwaliteit van de betreffende locatie(s) gecompenseerd kan worden;*
- c) de milieupartijen verklaren zich bereid constructief mee te werken aan dit onderzoek;*
- d) beide partijen onderschrijven het streven om tot een, voor beide aanvaardbare oplossing te komen.*

BIJLAGE 1 VERSLAG 1^E CONFERENTIE RUIMTE VOOR DUURZAME ECONOMIE ROND HARLINGEN ZEEHAVEN 12 MAART 2004

1^E SESSIE: STANDPUNTEN BEDRIJFSLEVEN

Vertegenwoordigers van het bedrijfsleven is gevraagd wat voor hen de komende 20 jaar van belang is voor een duurzame economische ontwikkeling in en rondom Harlingen. Daarbij is onderscheid gemaakt in aspecten die behouden moeten worden, aspecten die veranderd moeten worden en aspecten die tot stand gebracht moeten worden.

Behoud

1. Harlingen zeehaven

Voor het bedrijfsleven is het behoud van Harlingen als zeehaven van het allergrootste belang. Om daaraan te kunnen voldoen zullen de bereikbaarheid en de veiligheid van de haven gegarandeerd moeten blijven.

In verband met de veiligheid van de haven wordt gesteld, dat de huidige ontwikkelingen om steeds meer vuurtorens te sluiten en steeds meer te bezuinigen op het loodswezen afbreuk doen aan het veilig kunnen binnen- en uitvaren. Het op peil houden van deze voorzieningen is een eerste vereiste om de haven aantrekkelijk te houden. Dit zal alleen kunnen als de omvang van het scheepvaartverkeer van voldoende omvang blijft. Ook uit oogpunt van werkgelegenheid (zie hieronder) is behoud van het loodswezen met alles wat daarmee verband houdt, belangrijk.

2. Werkgelegenheid

Harlingen heeft een hoger werkloosheidspercentage dan het gemiddelde in Friesland. Het is daarom van groot belang dat de bestaande werkgelegenheid in Harlingen behouden blijft. Mogelijkheden tot nieuwe gasboringen (afwachten resultaten commissie Meijer) zou economisch gezien erg gunstig zijn. Ook de zoutwinning (nu circa 200 werknemers) moet alleen al daarom blijven. De kosten nodig om nadelige invloeden van zoutwinning op de waterhuishouding in het poldergebied te herstellen, zullen door het bedrijfsleven worden betaald. Gesteld wordt echter dat de nadelige invloed op de waterhuishouding van zoutwinning, ten opzichte van andere ontwikkelingen, gering is.

De visserij in Harlingen heeft op dit moment een goede uitgangspositie. Algemeen is men tegen het opdoeken van de kokkelvisserij in Harlingen.

Economisch gezien zijn de ontwikkelingen op het gebied van Defensie voor Harlingen niet groot. Het behoud van Vliehorst als militair oefenterrein is alleen voor de werkgelegenheid op Vlieland van belang.

3. Toerisme

Het toerisme in Harlingen biedt economisch gezien, veel kansen. De identiteit van Harlingen moet daarbij wel behouden blijven.

Veranderen

1. Vaargeuldiepte

Belangrijk voor de bereikbaarheid van de haven is de diepte van de vaargeul tussen Harlingen en Terschelling/Vlieland.

De vaargeuldiepte moet gelijke tred houden met de ontwikkelingen in de zeescheepvaart. Nu wordt ongeveer 2 miljoen ton per jaar per schip vervoerd, dat zou kunnen oplopen tot 3 tot 4 miljoen ton per jaar. Harlingen kan op dit moment schepen met een maximaal laadvermogen van 3.700 ton ontvangen. In de toekomst zullen echter steeds vaker schepen van 7.000 tot 10.000 ton Harlingen aan willen doen (benodigde diepte 8,5 m -NAP). De huidige vaargeuldiepte kan deze schepen niet faciliteren. De vaargeuldiepte bedraagt nu maximaal 6,6 m -NAP, vastgelegd in de PKB '93.

Om de komende 20 jaar vooruit te kunnen zou de vaargeuldiepte naar maximaal 8,5 meter -NAP moeten, waardoor bij hoogwater een diepgang van 9 meter te halen is. Dat zou betekenen dat de 'ruggen' uit de vaargeul moeten worden gehaald.

In de nieuwe PKB Waddenzee zal Harlingen niet als economische vrijwaringszone worden aangemerkt. Dat wil zeggen dat Harlingen de 6,6 m diepgang van de vaargeul niet zal mogen overschrijden. Andere havens aan de Waddenzee (onder andere Bremen) krijgen wel die status. Grote bedrijven zetten nu investeringen in de ijskast tot ze weten of ze in de toekomst met grotere schepen in de Haven kunnen komen. Zo niet, dan zullen ze uitwijken naar havens waar dat wel kan (bijvoorbeeld de haven bij Velsen, die bereikbaar is voor schepen tot 12 meter diep).

2. Bedrijfslocaties

In de binnenstad van Harlingen zijn een aantal kleinere bedrijfslocaties die aangepakt moeten worden. Een van de deelnemers pleit voor concentratie en intensivering van bedrijven in het industrieterrein Oostpoort (aan noordzijde van het Van Harinxmakanaal).

Tot stand brengen

1. Havenuitbreiding

De huidige ontwikkelingen en de snelheid waarmee percelen in de nieuwe haven verkocht worden laten zien dat er enorme behoefte is aan uitbreiding van bedrijventerrein voor zeehavengebonden bedrijven.

In geval van uitbreiding spreken alle aanwezigen zich uit voor een nieuwe haven buitendijks boven een uitbreiding binnendijks (achter de huidige nieuwe haven of ergens langs het Van Harinxmakanaal).

In geval van een buitendijkse uitbreiding hoeven schepen niet door sluisen (tijdwinst), is er geen noodzaak om het Van Harinxmakanaal uit te breiden en kan het gevaar van onhandelbare dichtslibben (in geval van achter de nieuwe haven) vermeden worden.

2. Containeroverslag

Rijksbeleid is dat goederenvervoer waar mogelijk zo veel mogelijk per schip gebeurt en niet per as.

In Harlingen is een start gemaakt met overslag op containers, die vervolgens per schip naar Amsterdam worden vervoerd. De ambitie is er om van Harlingen zeehaven een aanlegplaats voor containerterminals te maken, bereikbaar voor grote klasse schepen (tot 10.000 ton). De reden voor schepen om Harlingen aan te doen moet liggen in de mogelijkheid om het vervoer naar

Rotterdam via binnenlands vervoer goedkoper te laten uitvoeren. Harlingen als een van de voorhavens van Mainport Rotterdam.

3. Binnenvaarttraject

De geplande 450 ha glastuinbouw bij Berlikum wordt toegejuicht. Het zal betekenen dat het binnenvaarttraject vanaf Harlingen belangrijk wordt. Het hele Van Harinxmakanaal zal dan moeten worden opgewaardeerd voor schepen tot klasse 5.

4. Uitbreiding verblijfstoerisme

Nu wordt Harlingen vooral aangedaan door toeristen op weg naar of op terugweg van de eilanden. Er moet naar mogelijkheden gezocht worden om Harlingen ook voor verblijfstoeristen aantrekkelijk te maken. Als een van de mogelijkheden wordt daartoe gezien de uitbreiding van het huidige aantal ligplaatsen voor toeristenboten. De oude bedrijfshavens (Noorderhaven, Zuiderhaven en de Nieuwe Willemshaven) zouden daar uitstekend voor kunnen dienen.

1^E SESSIE: STANDPUNTEN MILIEUBEWEGINGEN

Vertegenwoordigers van, aan milieu gerelateerde, maatschappelijke organisaties is gevraagd wat voor hen de komende 20 jaar van belang is in en rondom Harlingen. Daarbij is onderscheid gemaakt in aspecten die behouden moeten worden, aspecten die veranderd moeten worden en aspecten die tot stand gebracht moeten worden.

Behoud

1. De Waddenzee

Naast alle ontwikkelingen in de toekomst staat voor de milieuorganisaties het behoud van de Waddenzee, volgens de nu geldende afspraken voorop. Daarnaast dient de ligging van Harlingen aan het Wad behouden te blijven. De relatie tussen de stad en het Wad en de beleving hiervan wordt erg belangrijk gevonden.

2. Cultuurhistorie

De cultuurhistorie van Harlingen en de beleving ervan moet behouden blijven. Onder cultuurhistorische waarden wordt verstaan de monumentale oude kern van de stad, de galerieën, de vissershaven en de beleving van de Waddenzee. Het silhouet vanaf het water is hierbij ook van belang. Behoud van het silhouet betekent niet dat er niets bijgebouwd mag worden, maar er mag zeker geen 'Belgische kust' verrijzen.

Bij behoud van de cultuurhistorische waarden wordt ook met nadruk opgemerkt dat Harlingen geen museum moet worden, ontwikkeling moet mogelijk blijven.

3. Economische ontwikkeling

Harlingen moet zich economisch kunnen blijven ontwikkelen. De economische ontwikkelingen zouden zich moeten richten op de kansen die er zijn als gevolg van de ligging aan de Waddenzee. Hiermee is men voor uitbreiding van de havengebonden activiteiten, maar benadrukt men dat Harlingen geen diepzeehaven is.

De tweede voorwaarde voor het behoud van economische ontwikkeling is dat de ontwikkelingen geen nadelige invloed hebben op de Waddenzee of de cultuurhistorische waarde van Harlingen. Ook mag het niet leiden milieu- of luchtvervuiling. Expliciet betekent dit geen chemische industrie op de bedrijventerreinen.

Veranderen

1. Identiteit

Door de aanwezigen wordt geconstateerd dat Harlingen op dit moment nauwelijks tot geen imago heeft. Dit wil men veranderen door Harlingen op de kaart te zetten als 'Dynamisch havenstad aan het Wad'.

De ligging van Harlingen aan het Wad wil men op verschillende manieren uitbuiten:

- recreatie: meer nadruk leggen op de cultuurhistorie en de ligging aan de Waddenzee, met als gevolg meer toeristen;
- milieu: de relatie leggen tussen duurzaamheid en de ligging aan de Waddenzee (duurzaam produceren, bedrijventerreinen met groenpredikaat);
- economie: door het op de markt brengen van Wadproducten (het benadrukken van de relatie tussen typische streekproducten en het Wad en de duurzame wijze van produceren);

- natuureducatie: toeristen kennis bij brengen van de plek waar ze zich bevinden. Kennisoverdracht ter plaatse van de veerterminal (ontwikkeling in combinatie met de verplaatsing van de veerterminal);
- wetenschappelijk: het aantrekken van onderzoeken naar visserij en zeebodem leven in Harlingen

2. Ecosysteem Waddenzee

Het ecosysteem van de Waddenzee moet verbeterd worden. Op dit moment is de kokkelvisserij een probleem. Met name de manier waarop (mechanisch) en de hoeveelheid die wordt gevangen bedreigen het systeem.

Tot stand brengen

1. Interne milieuzorg

In combinatie met de imagoverandering moet voor de bedrijvigheid een interne milieuzorg worden opgezet, welke bij moet dragen aan het imago van dynamisch en duurzaam.

2. Bedrijventerreinen en de omgeving

Bij het naderen van een bedrijventerrein in Harlingen moet het mogelijk zijn om de ligging aan de Waddenzee te ervaren. Voor zowel de architectuur van de gebouwen als de landschappelijke aankleding van de terreinen moet de ligging aan de Waddenzee de inspiratie vormen.

2^E SESSIE: RANDVOORWAARDEN

Vanuit de milieubeweging wordt in verband met randvoorwaarden voor de economische ontwikkelingen rondom Harlingen gewezen op:

- de PKB (herziening van de versie uit 1993 is bijna rond)
- de Vogelrichtlijnen
- de Habitatrichtlijnen
- het Waddenzeebeleid.

Hierin worden regels gegeven voor het vormgeven van beleid.

In de PKB van 1993 wordt een grens gesteld aan de grote en diepgang van schepen op de Waddenzee. Schepen mogen niet langer zijn dan 90 m en niet dieper steken dan 6,6 meter - NAP.

Met het oog op de nieuwe PKB en de daarin gestelde economische vrijwaringszones vragen zowel de milieubewegingen als het bedrijfsleven zich af waarom Harlingen in deze anders wordt behandeld dan bijvoorbeeld Bremen. Hierbij komt dat de in '93 vastgestelde grens van 6,6 meter destijds het maximaal haalbare leek. Dit inzicht is ondertussen achterhaald en het is nu aan het bedrijfsleven om aan te geven welke diepte in de toekomst nodig wordt geacht.

In hoeverre er technische en financiële randvoorwaarden gelden ten aanzien van het uitdiepen van de vaargeul Harlingen-Noordzee is voornamelijk niet bekend. Voor de Boontjes is door Rijkswaterstaat in 2001 een verkenning gedaan naar de gevolgen van verdieping van de vaargeul (zie bijlage 4).

In verband met regels voor gaswinning en visserij wordt gewezen naar de resultaten van de Commissie Meijer die binnenkort openbaar gemaakt worden. Deze commissie heeft tot taak te onderzoeken of op de Waddenzee gaswinning en visserij zonder schade mogelijk is. (Inmiddels zijn de resultaten officieel bekend.)

De vertegenwoordiger van de gemeente Harlingen wijst erop dat het voor de gemeente van groot belang is het (relatief hoge) werkloosheidspercentage terug te dringen.

Met betrekking tot de locatie van een uitbreiding van de haven volgt de gemeente op dit moment het verzoek van het bedrijfsleven voor een haven buitendijks.

De provincie brengt tijdens de bespreking geen randvoorwaarden in voor eventuele ontwikkelingen. Dit laat onverlet dat het provinciaal beleid wel randvoorwaarden stelt aan de ruimtelijke ontwikkelingen in de regio door middel van het Streekplan Fryslân 2005 - 2015 en de Regiovisie Stadsregio Leeuwarden-Westergozone.

BIJLAGE 2 DOELSTELLINGSPECIFICATIE BEDRIJFSLEVEN EN MILIEU

DOELSTELLINGEN BEDRIJFSLEVEN

Doelstelling B1

De haven van Harlingen moet als zeehaven kunnen blijven functioneren.

Specificatie B1.1

De haven moet bereikbaar blijven voor zeeschepen. Daarom moet de vaargeul naar Harlingen gelijke tred houden met de ontwikkelingen in de zeescheepvaart. Dat betekent dat de vaargeul naar Harlingen voldoende diep en breed moet zijn om schepen met een diepgang van maximaal 8,5 m -NAP binnen te kunnen laten.

De huidige maat van de vaargeul is afgestemd op het type schip dat in 1993 gangbaar was. Toen is de diepte bepaald op 6,6 m -NAP. Nu hebben gangbare schepen een diepte van maximaal 8,5 m - NAP. Verdieping van de vaargeul tot -8,5 meter is technisch mogelijk:

Metingen van Rijkswaterstaat geven aan dat verdieping van de vaargeul naar de Noordzee naar 8,50 meter -NAP, zou betekenen dat er vijf ruggen afgegraven moeten worden (Bron: gemeente Harlingen).

De haven van Harlingen is ook in staat schepen met een diepgang van 8,5 meter binnen te laten, de damwanden van de haven laten het baggeren tot 8,5 m -NAP toe.

Specificatie B1.2

De haven moet op een veilige manier gebruikt kunnen worden. Dat betekent dat voorzieningen als vuurtorens en het loodswezen op peil moeten worden gehouden.

Maatregelenprogramma Waddenzee 2003-2008:

“Het beleid voor navigatie-ondersteunende dienstverlening is in juni 2000 in de Tweede Kamer vastgesteld. Per 1 augustus 2002 is een aanpassing van het beloodsingsregime van kracht geworden. De loodsplichtgrenzen voor zeeschepen zijn vanaf deze datum per havenregio vastgesteld. Voor Noord-Nederland geldt nu, afhankelijk van de vaarweg, dat zeeschepen langer dan 60, 70 c.q. 90 meter verplicht van de diensten van een loods gebruik moeten maken. Het is ook mogelijk om in individuele gevallen een ontheffing van de loodsplicht te krijgen”.

Doelstelling B2

De werkloosheid in Harlingen moet zo veel mogelijk worden teruggedrongen.

Specificatie B2.1

Kansen voor nieuwe werkgelegenheid moeten zo veel mogelijk benut worden. Dat wil zeggen dat de vraag naar bedrijventerrein door zeehavengebonden bedrijven zoveel mogelijk gehonoreerd moet kunnen worden.

- Eventuele mogelijkheden tot nieuwe gasboringen (afwachten commissie Meijer) moeten benut worden.
- De ambitie om van Harlingen zeehaven een aanlegplaats voor containerterminals te maken (Harlingen als voorhaven voor mainport Rotterdam) moet zoveel mogelijk worden ondersteund.

Specificatie B2.2

Bestaande werkgelegenheid moet zoveel mogelijk behouden blijven.

- Goed functionerende bedrijven in Harlingen moeten zoveel mogelijk voor Harlingen behouden blijven. Sommige bedrijven kunnen alleen blijven als de vaargeul verdiept wordt.
- De zoutwinning moet behouden blijven. (nu circa 200 arbeidsplaatsen).
- De goede uitgangspositie van de visserij in Harlingen moet benut worden.

Doelstelling B3

Nieuw bedrijventerrein voor zeehavengebonden bedrijven moet zoveel mogelijk komen op plaatsen, waar schepen snel in- en uit kunnen varen en waar kans op dichtslibben zo klein mogelijk is.

Specificatie B3.1

Zie bijlage 3: verkennende kosten - baten - analyse uitbreiding Waddenzeehaven Harlingen.

Doelstelling B4

Mogelijkheden om het binnenvaartraject vanaf Harlingen meer betekenis te geven moeten zoveel mogelijk worden benut.

Specificatie B4.1

- De vaarroute naar Amsterdam via de Boontjes heeft nu een diepte van 2,8 m -NAP en valt snel droog. Hierdoor wordt de route onderbenut.
- Schepen van 1.000 ton worden steeds gangbaarder op deze binnenvaartroute. Deze schepen hebben echter een diepgang van 3,0 meter. Dit betekent dat de route alleen bij hoog water te bevaren is. Een verdieping van de vaargeul naar 3,80 m -NAP maakt het mogelijk om de route ook bij laag water te gebruiken.
- De verdieping draagt bij aan de veiligheid in de vaargeul, omdat er voor schepen meer ruimte ontstaat om te manoeuvreren. Daarnaast neemt de drukte af tijdens het hoogtij.

Specificatie B4.2

- Het plan om in Berlicum 450 ha glastuinbouw te realiseren moet zoveel mogelijk worden ondersteund.
- Het Van Harinxmakanaal moet tot klasse 5 worden opgewaardeerd.

Doelstelling B5

Harlingen moet als toeristische verblijfplaats meer betekenis krijgen.

Specificatie B5.1

Het aantal ligplaatsen voor toeristenboten moet worden uitgebreid.

Mogelijke uitbreiding aantal ligplaatsen pleziervaart:

Noorderhaven: vol, geen uitbreiding mogelijk;

Zuiderhaven: maximaal 75 ligplaatsen;

Nieuwe Willemshaven: maximaal 200 ligplaatsen. Indien de veerbootterminal verplaatst wordt naar de Willemshaven zal het aantal, in verband met veiligheid, minder zijn.



figuur 1 Locatie havens

De gemeente wijst erop dat er een Waddenbesluit ligt waarin is vastgelegd dat er langs de kust van de Waddenzee niet meer dan 4.400 nieuwe ligplaatsen gerealiseerd mogen worden (zie M1.1, PKB Waddenzee). Harlingen heeft binnen dit besluit 75 ligplaatsen toegewezen gekregen.

Doelstelling B6

Bestaande bedrijflocties in Harlingen moeten worden aangepakt.

Specificatie B6.1

Bedrijven moeten zoveel mogelijk worden geconcentreerd en geïntensiveerd op het industrieterrein Oostpoort.

DOELSTELLINGEN MILIEU

Doelstelling M1

Het ecosysteem van de Waddenzee moet zo veel mogelijk behouden, en waar nodig verbeterd worden.

Specificatie M1.1

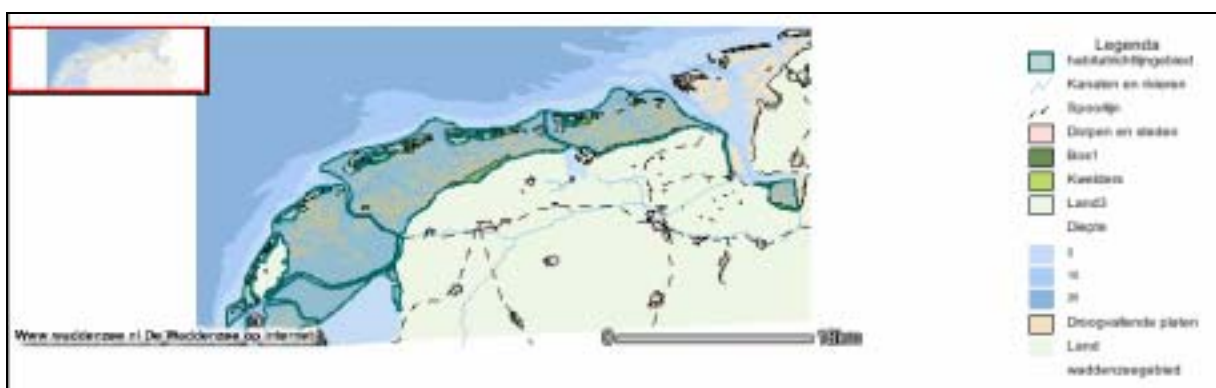
Maatregelen en richtlijnen ter bescherming van de Waddenzee moeten nageleefd worden. Daarbij gaat het om de volgende bronnen:

- De EU Habitatrictlijn 92/43/EEG van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna;
- de EU-vogelrichtlijn 79/409/EEC;
- richtlijnen behorend bij de aanwijzing van het Waddengebied als "Particularly Sensatieve ESA Area" (pss);
- Derde Nota Waddenzee (PKB Waddenzee);

Habitatrictlijn

In de Habitatrictlijn worden maatregelen genoemd in de sfeer van ruimtelijke ordening en beheersplannen, de aanwijzing van beschermingszones, en het weren van storende factoren. Voor elk "plan of project (...) dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor zo'n gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied". "De bevoegde nationale instantie (geven) slechts toestemming voor dat plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat het de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet zal aantasten".

Maar: "Indien een plan of project, ondanks negatieve conclusies van de beoordeling van de gevolgen voor het gebied, bij ontstentenis van alternatieve oplossingen, om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, toch moet worden gerealiseerd, neemt de Lid-Staat alle nodige compenserende maatregelen (...)".



figuur 2 Begrenzing Habitatgebied Waddenzee

Vogelrichtlijn

De maatregelen in de vogelrichtlijn betreffen vooral de instelling van beschermingszones, onderhoud en ruimtelijke ordening overeenkomstig de ecologische eisen van leefgebieden, herstel of weer aanleggen van vernietigde biotopen, en aanleg van biotopen.



figuur 3 Speciale beschermingszone E.G. Vogelrichtlijnen

Particularly Sensitive Sea Area (PSSA)

In oktober 2002 is de Waddenzee op gezamenlijk verzoek van Denemarken, Duitsland en Nederland aangewezen als bijzonder kwetsbaar zeegebied (Particularly Sensitive Sea Area). Deze status wordt verleend door de International Maritime Organization (IMO) de VN-organisatie die verantwoordelijk is voor de wereldwijde regelgeving op het gebied van de scheepvaart. De aanwijzing als PSSA leidt niet tot beperking van de scheepvaart of het gebruik van havens in de Waddenzee, maar beoogt meer bewustzijn te creëren voor veilig scheepvaartverkeer.

De aanduiding PSSA betekent dat de IMO de noodzaak tot speciale bescherming van een ecologische, sociaal-economisch of wetenschappelijk belangrijk gebied erkent. Voorwaarde voor de aanwijzing is dat het gebied kwetsbaar moet zijn voor de invloed van internationale scheepvaart.

Er is al een uitgebreid pakket maatregelen van kracht die de Waddenzee en de aangrenzende Noordzee moeten beschermen tegen de invloed en risico's van de scheepvaart, waaronder nationale en internationale regelgeving en regelgeving van de EU. De Noordzee is onder meer aangewezen als Speciaal Gebied volgens het Internationale Verdrag ter Voorkoming van Verontreiniging door Schepen (MARPOL-verdrag 73/78, bijlage I en V), dat gericht is op de bestrijding van vervuiling door olie en afval. Ook bestaan er verplichte routes voor schepen die gevaarlijke stoffen vervoeren en zijn er rapportageverplichtingen voor schepen.

De aanwijzing van de Waddenzee als PSSA wordt beschouwd als een erkenning van het uitgebreide pakket bestaande beschermingsmaatregelen die zijn voortgevloeid uit maatregelen van de afzonderlijke landen, de IMO of de EU. Daarom is er niet om aanvullende, gerelateerde beschermingsmaatregelen van de IMO gevraagd.

PKB Waddenzee

Op 1 april 1992 werd de Kamer de ontwerp Planologische Kernbeslissing over de Waddenzee (PKB-Waddenzee) aangeboden. Deze Nota Waddenzee is het vervolg op de PKB uit 1980, die deels in 1985 is herzien. Na behandeling in de Staten-Generaal en een gedeeltelijke herziening om de opsporing van aardgas in het Waddengebied mogelijk te maken, verscheen eind 1994 de

definitieve tekst over het Rijksbeleid ten aanzien van de Waddenzee. Enkele beleidsdoelstellingen:

- Het kabinet gaat in principe niet over tot het verlenen van concessies voor inpolderingen.
- Tijdelijke of blijvende aantasting van de natuurwaarden in de Waddenzee vindt de overheid alleen aanvaardbaar als de milieuschade kan worden gecompenseerd door elders in het gebied iets extra's te doen aan de duurzame bescherming en ontwikkeling.
- Wat betreft de bereikbaarheid van de Waddenzeehavens en de eilanden is deze in de PKB '93 zodanig vastgelegd dat vaartuigen die op dat moment, gezien hun diepgang en afmetingen de havens bij gemiddelde zeewaterstand en wind konden aandoen, dit ook in de toekomst zouden moeten kunnen. Dit heeft geleid tot de huidige vaargeuldiepte van de vaarroute Harlingen-Noordzee (goed voor schepen met een maximale diepgang van 6,6 meter).

In het kader van de nieuwe PKB (derde nota Waddenzee) is het kabinetsstandpunt dat de bereikbaarheid van havens en eilanden gewaarborgd wordt in de vorm van de aanlegmogelijkheden voor veerboten en streefdieptes voor de vaargeulen. Voor beide geldt het in 1993 vastgelegde uitgangspunt. Het kabinet zal een onderzoek laten uitvoeren naar de effecten van een mogelijke verdieping van één of meer vaargeulen in het PKB-gebied. Daarbij zullen zowel de ecologische effecten op de Waddenzee als de economische kosten en baten betrokken worden.

Aldus het maatregelenprogramma Waddenzee 2003 - 2008 "De vaargeul door de Boontjes en de vaarroute Harlingen - Noordzee zouden hiervoor in aanmerking kunnen komen. Bij de studie zullen de ontwikkelingen in de scheepvaart, de kosten, de baten en de morfologische en ecologische effecten op de Waddenzee in beeld worden gebracht. Het voorstel is om het onderzoek van de vaargeul door de Boontjes bij voorrang uit te voeren".

In verband met havens en bedrijventerreinen is het kabinetsstandpunt: "Er mogen geen nieuwe havens en bedrijventerreinen worden aangelegd in of direct grenzend aan de Waddenzee. Bestaande havens en bedrijventerreinen direct grenzend aan de Waddenzee mogen niet zeewaarts worden uitgebreid; uitbreiding is alleen landinwaarts toegestaan. Zeewaartse aanleg of aanpassing van havendammen en veerdammen is in beginsel niet toegestaan, tenzij veiligheid of bereikbaarheid dat vereisen".

In verband met nieuwe jachthavens is het kabinetsstandpunt:

"Er mogen geen nieuwe jachthavens in of direct grenzend aan de Waddenzee worden aangelegd. In de westelijke Waddenzee en in het Eemsgebied wordt beperkte capaciteitsvergroting voor de recreatievaart binnen bestaande havens mogelijk geacht. Het aantal ligplaatsen voor de recreatievaart in de bestaande havens van Texel (Oudeschild), Vlieland, Terschelling, Ameland, Schiermonnikoog, Den Helder, Den Oever, Harlingen, Lauwersoog, Oostmahorn, Zoutkamp, Noordpolderzijl, Delfzijl en Termunterzijl mag maximaal 4.400 bedragen.

Op initiatief van de waddenprovincies zal een convenant worden opgesteld tussen Rijk, waddenprovincies en waddegemeenten, gericht op het integraal beleid voor het beheersbaar maken en houden van recreatie en toerisme op de Waddenzee. Mocht het convenant leiden tot het inzicht dat het capaciteitsbeleid voor jachthavens niet meer adequaat of overbodig is, dan is het kabinet bereid de PKB op dit onderdeel te herzien."

Specificatie M1.2

De Waddenzee moet voldoen aan het hoogste ecologische niveau. Dit houdt in dat water- en bodemkwaliteit zodanig moeten zijn dat de invloed van verontreinigingen / verstoring / gebruik een verwaarloosbare invloed heeft op de natuurlijke ontwikkeling van het watersysteem.

Baggeren

In de vaargeulen en de haven van Harlingen bezinken jaarlijks grote hoeveelheden sediment. Dit leidt tot hinder voor de scheepvaart. Om de vaargeulen en de haven op diepte te houden wordt dit sediment weggebaggerd en, als het schoon genoeg is, in het oppervlaktewater verspreid.

Het verspreiden van de baggerspecie in het oppervlaktewater heeft consequenties voor het ecosysteem, aangezien de bodemorganismen door baggerspecie bedolven worden. Ook is er plaatselijk een toename van de troebelheid en kan sediment door recirculatie weer terugkeren naar de plaats waar het verwijderd is. Er wordt gestreefd naar een situatie waarin het baggeren en de verspreiding van baggerspecie uit de Waddenzee en de haven slechts minimale effecten op het ecosysteem en andere functies en de Waddenzee hebben (Bron: Maatregelenprogramma Waddenzee 2003-2008 en Handhavingsprogramma, vastgesteld door het Regionaal coördinatiecollege Waddenzeegebied in april 2003).

Op dit moment ligt ten noorden van de huidige havenmond (kaartje) een slibdepot waarin slib gestort mag worden.



figuur 4 *Slibdepot*

Kokkelvisserij

De commissie Meijer heeft op basis van de beschikbare wetenschappelijke kennis geconstateerd dat de huidige kokkelvisserij zich niet verdraagt met het principe van voorrang voor de natuur. De commissie stelt een aantal randvoorwaarden voor, waarbinnen kokkelvisserij aanvaardbaar is:

“Op termijn moet de mechanische kokkelvisserij overgaan op een vorm van zaadvissersrij of zaadkwekerij en kokkelkweek, naar analogie van de mosselvisserij. De zaadvissersrij dient dan plaats te vinden op jonge kokkels die weinig kans maken twee groeiseizoenen te overleven (‘kansarme kokkels’) en die zich bevinden in gebieden waar kokkelvisserij weinig schade doet (de ‘opvisgebieden’). Dergelijke gebieden zijn, naar verwachting, te vinden in sublitorale gebieden bij de Afsluitdijk of voor de kust van Friesland ten zuiden van Harlingen. Deze kunnen vervolgens worden verzaaid, opgekweekt en geoogst op aangewezen kweekpercelen ter grootte van circa

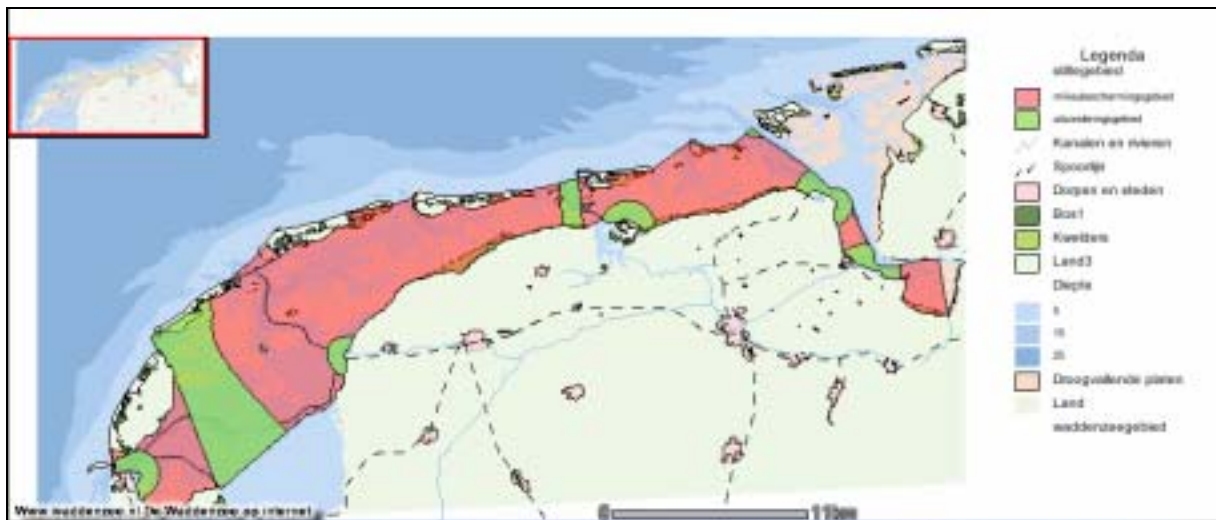
1% van het oppervlak van het Nederlandse deel van de Waddenzee. Dit is het oppervlak dat nu jaarlijks ook, maar op wisselende locaties, wordt bevist. De opvisgebieden zowel als de kweekpercelen dienen zodanig te worden gekozen dat er geen schade aan de belangrijkste natuurwaarden van de Wadden wordt toegebracht. Zij dienen dus buiten gebieden te liggen waar zich mosselbanken of zeegras kunnen ontwikkelen, waar grote aantallen vogels foerageren, of waar andere belangrijke biotopen worden verstoord. Indien ze aldus gekozen worden zal de kokkelkweek, mede gezien het tot een vaste 1% van de Waddenzee beperkte oppervlak voor de kweekpercelen, naar verwachting geen significante schade aan het ecosysteem van de Wadden meer toebrengen.”

“De sector moet zelf bepalen of het binnen deze randvoorwaarden mogelijk is voldoende kokkels te produceren om rendabel te werken. Na de overgangperiode van zeven jaar moet bovendien gebleken zijn of duurzame kweek binnen circa 1% van de Waddenzee economisch rendabel uit te voeren is. Zo niet dan betekent dit het einde van de mechanische kokkelvisserij in de Waddenzee.” (Ruimte voor de Wadden, eindrapport adviesgroep Waddenzeebeleid, maart 2004.)

Specificatie M1.3

Het gebied van de Waddenzee moet zo min mogelijk worden blootgesteld aan schadelijke invloeden. (Luchtverontreiniging, Bodemverontreiniging, Waterverontreiniging, Geluidshinder.)

De Waddenzee heeft de status van stiltegebied met uitzondering van een gebied rondom Harlingen.



figuur 5 Stiltegebieden in de Waddenzee met in groen gearceerd: de uitzonderingsgebieden

Doelstelling M2

Harlingen moet het imago krijgen van dynamische havenstad aan het Wad.

Specificatie M2.1

In Harlingen moet economische ontwikkeling mogelijk blijven, maar de ontwikkelingen moeten geïnspireerd zijn op het feit dat Harlingen aan de Waddenzee ligt. Dat wil zeggen dat zij zoveel mogelijk gericht moeten zijn op waddenzeegebonden producten die op duurzame wijze worden geproduceerd en verhandeld. Breng bijvoorbeeld vanuit oogpunt van toerisme en bedrijvigheid de vissersboten met garnalen, harder, schar de stad in. Laat ze aanleggen in de Noorderhaven of

Willemshaven. Daar komen toeristen op af. Milieu is niet tegen de visserij, zolang deze maar duurzaam gebeurt en men vangt naar wat het jaargetijde te bieden heeft.

Specificatie M2.2

De economische ontwikkelingen mogen geen nadelige invloed hebben op de Waddenzee.

In de specificatie van doelstelling M1 zijn een aantal van de regels en richtlijnen aangegeven ter behoud en bescherming van de Waddenzee. Nieuwe economische ontwikkelingen zullen aan dit soort regels getoetst worden. Daarom is het van groot belang vooraf goed te onderzoeken waar de mogelijkheden liggen: wat is mogelijk, ondanks die regels?

In het geval van Harlingen zeehaven zou dat bijvoorbeeld het volgende betekenen:

- Uitgangspunt is de Westelijke Waddenzee met een natuur- én havenfunctie. Inventariseer eerst wat er precies aanwezig is rondom Harlingen, bijvoorbeeld aan:
 - foeragerende vogels,
 - ongestoorde lagunegebieden voor de monding van de haven,
 - eidereenden en andere duikeenden.
- Wat kan er verbeterd worden aan de veiligheid van de Waddenzee? Daar zou bijvoorbeeld de aanleg van een tweede havenmond heel goed in passen.
- Wat maakt een Waddenzeehaven anders dan de andere (Noord)zeehavens en wat voor type uitbreiding zou daar voor nodig zijn?

Specificatie M2.3

De economische ontwikkelingen mogen geen nadelige invloed hebben op de cultuurhistorische waarden. (Zie doelen M1 en M3.)

Specificatie M2.4

De bedrijven moeten een meer dan minimaal vereiste interne milieuzorg hanteren. (Niet verder uitgewerkt.)

Specificatie M2.5

Het toerisme in Harlingen moet zich verder kunnen ontwikkelen. Dat wil echter niet zeggen dat Harlingen een uitstraling mag krijgen als Belgische kustplaatsen (hotel en appartementencomplexen tot op het strand) of als Scheveningen (geen ongebreidelde groei der commercie). (Zie M2.1.)

Specificatie M2.6

Het onderwijs en de wetenschap over waddengerelateerde onderwerpen moet in Harlingen gestimuleerd worden.

Doelstelling M3

De cultuurhistorische waarden van Harlingen en de beleving ervan moeten behouden blijven.

Specificatie M3.1

Te behouden elementen van cultuurhistorische waarden:

- de monumentale kern,
- de galerieën,
- de vissershaven,

- de aanwezigheid van de Waddenzee,
- het silhouet van Harlingen.

Specificatie M3.2

Harlingen mag geen museum worden.

Doelstelling M4

De inrichting van bedrijventerreinen moet geïnspireerd zijn op de ligging aan de Waddenzee.

Specificatie M4.1

Bij het binnenrijden van een bedrijventerrein moet je kunnen ervaren dat je bij de Waddenzee bent door middel van gebiedseigen begroeiing, ruim opgezette verkaveling, etc. (Niet verder uitgewerkt.)

BIJLAGE 3 VERKENNENDE KOSTEN-BATENANALYSE UITBREIDING WADDENZEEHAVEN HARLINGEN

Het bedrijfsleven heeft tijdens de eerste conferentie aangegeven dat een uitbreiding van de huidige zeehaven in de toekomst wat hem betreft onvermijdelijk is (zie bijlage 1). Daarbij zijn drie mogelijke locaties genoemd, plus een aantal voorwaarden voor de keuze van een van deze drie (zie bijlage 2 doelstelling B3). Gevoelsmatig was men het er bij het bedrijfsleven over eens dat de buitgaatse mogelijkheid het beste zou zijn.

Naar aanleiding hiervan is tijdens de bespreking van het materiaal uit de eerste conferentie besloten een verkennende kosten-batenanalyse uit te voeren om de vraag te kunnen beantwoorden waar de nieuwe havenuitbreiding het best ontwikkeld zou kunnen worden: buitengaats, aansluitend op de huidige nieuwe haven of ergens langs het Van Harinxmakanaal. Gezien het korte tijdsbestek waarbinnen deze analyse gemaakt zou moeten worden, is gebruik gemaakt van het instrument voor contourkeuze dat onder andere voor dit soort analyses is ontwikkeld.

Met dit instrument kan iedere mogelijke vorm en plaats (samen: de contour) van een te ontwikkelen functie binnen een zoekgebied op wenselijkheid beoordeeld worden. Wenselijk wordt dan uitgedrukt in de mate waarin een contour tegemoet komt aan de wensen (criteria) en randvoorwaarden die in het model zijn opgenomen. De randvoorwaarden komen overeen met de uitgangspunten en kenmerken van het zoekgebied; de criteria worden afgeleid van de doelen die door de betrokken partijen ten aanzien van het zoekgebied worden geformuleerd. Het “tegemeet komen aan” een criterium wordt uitgedrukt in een percentage van de hoogste score die dat criterium, gezien alle invoerwaarden, ooit zou kunnen behalen.

WERKING VAN HET MODEL

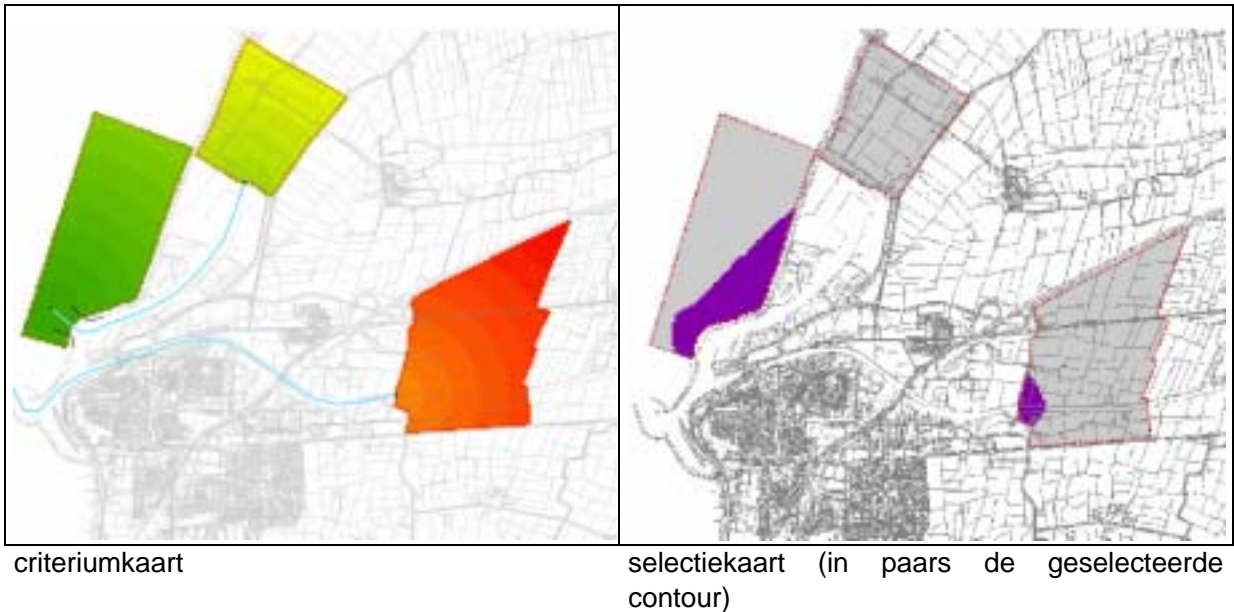
Een contourkeuzemodel bestaat uit twee onderdelen: een grafisch model en een numeriek model.

In het grafische model is een ondergrond van de betreffende gemeente ingelezen, met daarop één of meerdere zoekgebieden. Over de zoekgebieden is een raster gelegd van 25 bij 25 meter. Dit raster is een hulpmiddel om de verschillende criteria die de gebiedskeuze van een bedrijventerrein beïnvloeden, goed in kaart te brengen. Het rastervlakje dat binnen of op de grens van het zoekgebied valt wordt meegenomen in de contourkeuze.

In het numeriek model kan per één of meerdere rastervlakjes de waarden voor de criteria worden ingevoerd. Daarnaast bevat het numeriek model een rekenmodule waarmee op basis van prioriteiten, de meest geschikte ligging en omvang van het bedrijventerrein kan worden bepaald. Iedere waardering komt voort uit de specificatie van een criterium. Per criterium worden de rastervlakjes ten opzichte van elkaar beoordeeld. Bijvoorbeeld voor het criterium ‘natuurbehoud’ zullen de rastervlakjes ter plaatse van de Waddenzee een andere waardering meekrijgen dan die ter plaatse van de akkerbouwgrond ten oosten van Harlingen. Elk rastervlakje wordt op deze manier voor ieder criterium van waarden voorzien. Afhankelijk van het gewenste oppervlak aan bijvoorbeeld bedrijventerrein en de gewichten die aan de verschillende criteria worden toegekend kan het model vervolgens berekenen welke rastervlakjes, gezien de verschillende waarderingen, het best als bedrijventerrein kunnen worden bestemd.

Het grafisch model wordt direct aangestuurd door het numerieke model. Per criterium kan een “criteriumkaart” worden afgebeeld waarin de waarderingen, zoals in het numerieke model zijn

ingelezen, in verschillende klassen met kleuren worden afgebeeld. In figuur 6 is het zoekgebied voor de havenuitbreiding bijvoorbeeld voor het criterium "bereikbaarheid Waddenzee" in vier geschiktheidsklassen ingedeeld: groen = het meest gunstig; rood = het minst gunstig, en geel en oranje daar tussenin.



figuur 6 Respectievelijk criteriumkaart en selectiekaart

Als op basis van de criteria en de gewichten die aan de criteria worden toegekend een variant is bepaald, is bekend hoe het gewenste oppervlak aan bedrijventerrein het best verdeeld kan worden over de rastervlakjes. Deze variant wordt weergegeven in een selectiekaart (zie figuur 6) met bijbehorende scores per criterium. Iedere score geeft aan in hoeverre de selectie tegemoet komt aan het betreffende criterium.

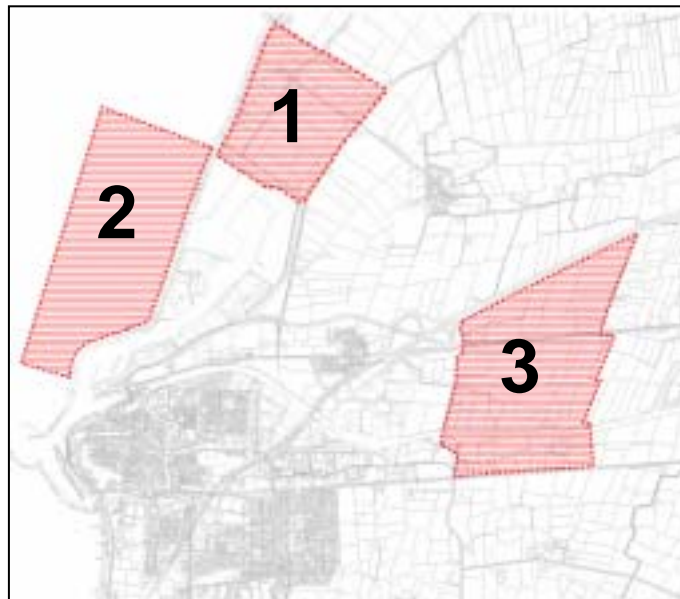
ZOEKGEBIED, CONTOUROPPERVLAKE EN CRITERIA

Tijdens de startconferentie zijn 3 mogelijke locaties voor uitbreiding van de huidige zeehaven ter sprake gekomen:

1. in noordelijke richting aansluitend op de huidige zeehaven,
2. in westelijke richting aansluitend op de huidige zeehaven (buitendijks)
3. langs het Van Harinxmakanaal, in oostelijke richting aansluitend op het bedrijventerrein Oostpoort.

In overleg met de gemeente Harlingen zijn op grond hiervan 3 gebieden aangewezen, die gezamenlijk het zoekgebied vormen van de contourafweging (zie figuur 7).

1. zoekgebied noord (129 ha)
2. zoekgebied west (211 ha)
3. zoekgebied oost (224 ha)



figuur 7 Zoekgebieden havenuitbreiding

Gehoord hetgeen tijdens de startconferentie vanuit het bedrijfsleven en vanuit de milieubewegingen naar voren is gebracht en in overleg met de opdrachtgevers, zijn de volgende voorwaarden (criteria) in de analyse meegenomen:

1. de havenuitbreiding moet van voldoende omvang zijn;
2. zo min mogelijk verwervings- en aanlegkosten;
3. slib moet zoveel mogelijk worden vermeden;
4. zo min mogelijk verstoring van het maritiem milieu en de geomorfologie van de Waddenzee;
5. zoveel mogelijk behoud van cultuurhistorische waarden;
6. zoveel mogelijk behoud van natuur- en landschappelijke waarden;
7. geluidsoverlast moet zoveel mogelijk worden vermeden;
8. zo goed mogelijk bereikbaar (inclusief: met zo min mogelijk hindernissen);
9. zo veel mogelijk aansluiten op bestaand haven- en/of bedrijventerrein;
10. zo min mogelijk op slot voor verdere uitbreiding.

SPECIFICATIE CRITERIA

criterium 1: De havenuitbreiding moet van voldoende omvang zijn.

Specificatie

In overleg met de gemeente Harlingen is besloten voor de havenuitbreiding uit te gaan van dezelfde omvang als die van de huidige nieuwe haven. Die heeft een bruto omvang van 70 ha, waarvan 50 ha uitgeefbaar bedrijventerrein. De beslissing om 70 ha bruto terrein aan te leggen werd toen ingegeven door het feit dat bij die omvang het exploitatiesaldo op 0 zou uitkomen. Daarbij werd rekening gehouden met alle kosten voor verwerving, omlegging zeewering en inrichting.

De uitbreiding van zeehaventerrein in Harlingen is op dit moment nog niet onderbouwd met behoefteonderzoek. Wel doet de huidige vraag naar en snelheid waarmee gronden in de huidige nieuwe haven verkocht worden, vermoeden dat die behoefte er op de langere termijn zeker zal zijn.

criterium 2: De exploitatiekosten van de havenuitbreiding moeten zoveel mogelijk door de opbrengsten gedekt worden.

Specificatie

In dit stadium kan alleen in globale zin iets over de te verwachten kosten en opbrengsten gezegd worden. De drie mogelijke locaties zullen voor een deel vergelijkbare kostenposten kennen, maar ook een aantal specifieke.

In de volgende tabel zijn de te verwachten kostenposten per locatie aangegeven.

| kostenposten | zoekgebied noord | zoekgebied west | zoekgebied oost |
|---|------------------|-----------------|-----------------|
| verwerving | + | | + |
| omleggen zeewering | + | | |
| aanleg 2 ^e havenmond | + | + | |
| landmaken | | + | |
| opwaarderen Harinxmakanaal + aanpassen sluizen | | | + |
| inrichting | + | + | + |
| compenserende maatregelen | | + | |

- De verwerving betreft zowel in noord als in oost akkerbouwgrond met een paar boerderijen.
- Aangezien in zoekgebied noord de haven in open verbinding zal komen te staan met de Waddenzee moet de aansluiting met het land, net als bij de huidige nieuwe haven, aan de noord en oostzijde op zeeweringniveau gebracht worden.
- Bij toename van het aantal zeeschepen wordt de noodzaak tot een aparte, snel te bereiken havenmond steeds groter. Bij realisatie van zo'n 2^e havenmond zal het slibdepot dat nu voor de kust ligt, verplaatst moeten worden.
- Voor het realiseren van een haven in west zal zand aangevoerd moeten worden om land te maken. In noord en zuid zal de haven moeten worden uitgegraven. De grond die daarbij vrijkomt kan gebruikt worden als ophoogmateriaal voor het bedrijventerrein.
- Zoekgebied oost is voor zeeschepen alleen bereikbaar als het Van Harinxmakanaal tot klasse 5 kanaal wordt opgewaarderd en de Tjerk Hiddessluizen grondig worden aangepakt.

- De kosten voor inrichting (bouwrijp-maken) is voor de drie zoekgebieden waarschijnlijk niet onderscheidend.
- In het geval van de buitendijkse locatie (zoekgebied west) zullen gezien verschillende richtlijnen compenserende maatregelen getroffen moeten worden voor het verlies aan oppervlakte Waddenzee.

De opbrengsten als gevolg van de prijs voor uitgeefbaar bedrijventerrein zal sterk bepaald worden door de markt. De grondprijs zal waarschijnlijk per locatie niet onderscheidend zijn. Wel is het voorstelbaar dat overheid of het bedrijfsleven zo'n sterke voorkeur heeft voor één van de locaties, dat men daar extra geld (subsidies) voor wil inzetten.

Bij pogingen om voldoende gegevens boven tafel te krijgen om onderscheid te kunnen maken in de financiële consequenties van de drie zoekgebieden, is gebleken dat hiervoor op dit moment onvoldoende bekend is. Het ingenieursbureau, dat verantwoordelijk is geweest voor de exploitatieberekeningen van de huidige nieuwe haven en dat met deze vraag benaderd is, heeft voor de beantwoording meer tijd nodig. Het criterium is daarom vooralsnog niet meegenomen in het model.

Criterium 3: Slib moet zoveel mogelijk worden vermeden.

Specificatie

Slibvorming is zonder uitgebreid onderzoek, vooraf bijzonder moeilijk te voorspellen. Waarschijnlijk zullen alle drie de locaties met dit probleem te maken krijgen. In hoeverre er verschil zal zitten in de mate waarin, is op dit moment niet te zeggen. Het criterium is daarom vooralsnog niet in het model opgenomen.

Criterium 4: Zo min mogelijk verstoring van het maritiem milieu en de geomorfologie van de Waddenzee.

Specificatie

Door landmaken in de Waddenzee (zoeklocatie 2) of door verdere uitgraving van het huidige wateroppervlak van de bestaande haven (locatie 1) zullen veranderingen optreden in de stroming langs de kust, de komberging van de Waddenzee en de waterstand in de haven. Deze effecten zullen waarschijnlijk het sterkst zijn in het geval van de buitendijkse uitbreiding (zie figuur 8).



figuur 8 *Maritieme en geomorfologische verstoringsgevoeligheid*

Criterium 5: Cultuurhistorische waarden moeten zoveel mogelijk behouden blijven.

Specificatie

In het nieuwe bestemmingsplan van het buitengebied van de gemeente Harlingen worden de cultuurhistorische waarden aangegeven. Deze zijn overgenomen in onderstaande criteriumkaart. Rood zijn de gebieden die zo min mogelijk in aanmerking moeten komen voor havenuitbreiding, groene gebieden zijn het minst bezwaarlijk. Daar tussenin wordt het oranje gebied gewaardeerd (ondergronds restant van een kwelderrug, loopt ook onder het gebied van de huidige nieuwe haven) (Zie figuur 9.)



figuur 9 *Archeologische en cultuurlandschappelijke waarden*

Criterium 6: De natuur- en visueel landschappelijke waarden moeten zoveel mogelijk behouden blijven.

Specificatie

In het nieuwe bestemmingsplan van het buitengebied van de gemeente Harlingen worden gebieden met hoge natuurwaarden aangegeven. Deze vallen echter geen van alle in het zoekgebied.

De Waddenzee wordt algemeen erkend als zijnde een gebied met grote natuurwaarden. Daarom zou het zoekgebied in de Waddenzee zo min mogelijk in aanmerking moeten komen voor havenuitbreiding.



figuur 10 Natuurwaarden

Naast natuurwaarden is ook het behoud van de visueel landschappelijke waarden van een gebied van belang. Per zoekgebied is sprake van de volgende waarden:

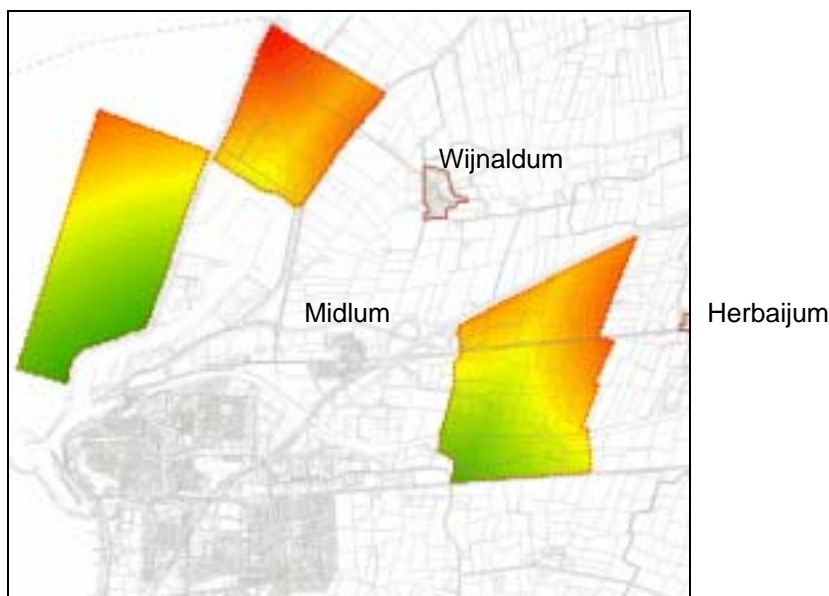
| visueel landschappelijke waarden | zoekgebied noord | zoekgebied west | zoekgebied oost |
|----------------------------------|------------------|-----------------|-----------------|
| ervaren open ruimte | x | | x |
| beleving dijk vanaf het land | x | | |
| open water | | x | |
| verstoring kustlijn | | x | |
| hoogtebeleving | | | x |

Aangezien alle drie de zoekgebieden elk op hun eigen manier visueel-landschappelijk waardevol genoemd kunnen worden, zonder daar op dit moment een onderscheidende waardering aan te kunnen geven, is dit criterium vooralsnog niet apart meegenomen in het model.

Criterium 7: Geluidshinder moet zo veel mogelijk worden vermeden.

Specificatie

Geluidshinder kan een rol spelen als de havenuitbreiding te dicht bij bestaand woongebied of stiltegebieden komt. Wettelijk is vastgelegd dat er zonder speciale maatregelen geen woningen mogen liggen binnen de 55 dB(A) contour rond een nieuw aan te leggen bedrijventerrein. Ook het stiltegebied in de Waddenzee kent een maximaal toelaatbaar geluidsniveau: minder dan 45 dB(A). Aangezien er op dit moment geen gegevens voor handen zijn over de te verwachten geluidscontouren rond de drie zoekgebieden, is er voor gekozen alleen het risico op geluidsoverlast van de bestaande woningbouw en stiltegebieden in beeld te brengen. Dat heeft tot de formulering geleid dat de afstand van het nieuwe haventerrein tot de bestaande woonkernen van Wijnaldum en Herbaijum (zie figuur 11) en de afstand tot het stiltegebied in de Waddenzee zo groot mogelijk moet zijn. Midlum is niet opgenomen in dit criterium omdat tussen het dorp en de twee linker locaties al de huidige haven als afscherming ligt en tussen het dorp en de locatie aan het Van Harinxmakanaal het te ontwikkelen bedrijventerrein Oostpoort.



figuur 11 Afstand tot geluidgevoelige objecten (blauwe stippellijn is grens stiltegebied)

Criterium 8: Het bedrijventerrein moet zo goed mogelijk bereikbaar zijn.

Specificatie

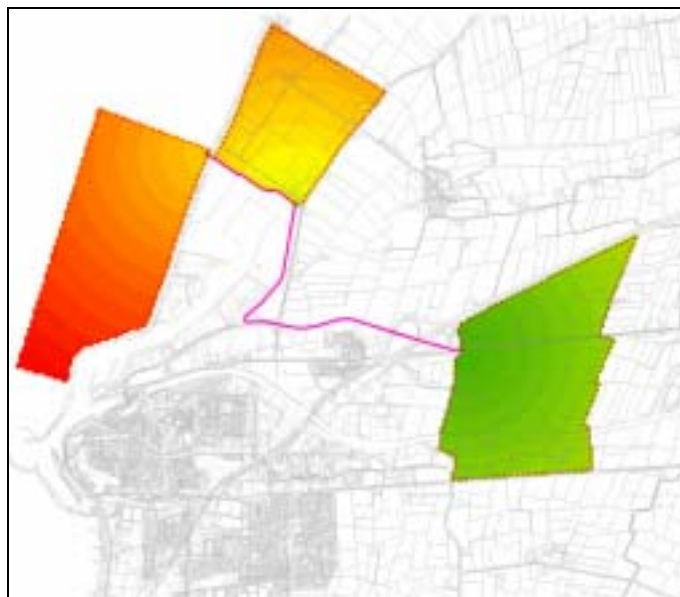
De bereikbaarheid van het nieuwe haventerrein kan op verschillende manieren geïnterpreteerd worden. In het model zijn vier specificaties opgenomen.

1. De nieuwe haven moet zo goed mogelijk bereikbaar zijn voor schepen die vanuit de Waddenzee naar Harlingen komen. Deze schepen moeten het nieuwe haventerrein zo snel mogelijk kunnen bereiken. (Zie figuur 12.)



figuur 12 Afstand tot de Waddenzee

2. Het transport tussen het haventerrein en de snelweg moet zo kort mogelijk zijn. Dat wil zeggen dat de afstand over het bestaande wegennet tussen het haventerrein en de op/afritten van de A31 bij Midlum zo klein mogelijk moet zijn.



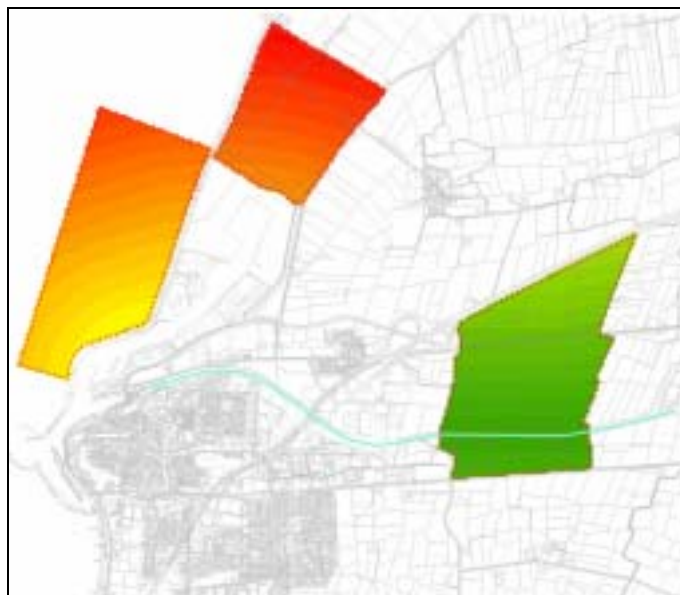
figuur 13 Afstand tot aan oprit van de snelweg

3. De mogelijkheid om goederen via het spoor te laten aan- en afvoeren moet zoveel mogelijk benut worden. De huidige spoorlijn loopt door zoekgebied Oost. Voor de andere twee zoekgebieden is het spoor, zoals het er nu ligt, onbereikbaar zonder tussentransport per auto.



figuur 14 *Afstand tot aan het spoor*

4. De mogelijkheid om goederen per schip naar het achterland te vervoeren moet zoveel mogelijk benut worden. Dat wil zeggen dat de afstand tot het Van Harinxmakanaal zo klein mogelijk moet zijn.



figuur 15 *Afstand tot aan het Van Harinxmakanaal*

Criterium 9: Het haventerrein moet zo veel mogelijk aansluiten op bestaand haven- en/of bedrijventerrein.

Specificatie

De belangrijkste bedrijventerreinen in Harlingen zijn de huidige haven met de nieuwe haven en het bedrijventerrein Oostpoort. Het nieuwe haventerrein moet zoveel mogelijk aansluiten op één van deze terreinen.



figuur 16 Afstand tot bestaande bedrijventerreinen

Criterium 10: De uitbreidingsmogelijkheden van het haventerrein moeten zo groot mogelijk zijn.

Specificatie

Alle drie de zoekgebieden zijn groter dan de 70 ha bruto terrein waar nu sprake van is. Uitbreiding zou bij alle drie mogelijk zijn, echter met verschillende beperkingen.

| beperkingen uitbreiding | zoekgebied noord | zoekgebied west | zoekgebied oost |
|--------------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|
| gemeentegrens | x | | x |
| risico geluidshinder | x | x | x |
| extra verplaatsing zeewering | x | | |
| extra verwervingskosten | x | | x |
| extra landmaken | | x | |

Het criterium is niet in het model opgenomen.

RESULTATEN

De criteria zoals beschreven in het vorige hoofdstuk, vormen de inhoud van het contourkeuzemodel waarmee varianten voor de ligging en omvang van een nieuwe haven in Harlingen gegenereerd en beoordeeld zijn. Samenvattend luiden deze criteria:

1. zo min mogelijk maritieme en geomorfologische verstoring
2. behoud cultuurhistorische / archeologische waarden
3. behoud natuurwaarden
4. beperk risico geluidshinder
5. zo goed mogelijk bereikbaar vanuit de zee
6. zo goed mogelijk bereikbaar per as
7. zo goed mogelijk bereikbaar per spoor
8. achterland zo goed mogelijk bereikbaar
9. zoveel mogelijk aansluiten op bestaand bedrijventerrein

Inmiddels zijn met dit model verschillende varianten bekeken. Hiervan worden er hieronder vijf besproken. Doordat de criteria over de financiën en visueel landschappelijke waarden van de drie zoekgebieden nog niet in het model konden worden opgenomen, is het nog te vroeg om daadwerkelijk keuzes te kunnen maken. Wel laten de vijf varianten vast zien hoe prioriteitstellingen ten aanzien van de verschillende, wel in het model opgenomen criteria, van invloed zijn op de mate waarin criteria gehonoreerd kunnen worden.

Onderstaande tabel geeft de scores per criterium voor elk van de varianten. Op de volgende pagina's worden de varianten toegelicht.

| Criterium | 1 milieu | 2 bedrijfs- leven | 3 idem2+ afstand zee | 4 idem2++ afstand zee | 5 door- steek |
|---|---------------|-------------------------|----------------------------|-----------------------------|---------------------|
| 1. zo min mogelijk maritieme en geomorfologische verstoring | * 100% | 100% | 15% | 0% | 70% |
| 2. behoud cultuurhistorische / archeologische waarden | * 100% | 99% | 100% | 100% | 41% |
| 3. behoud natuurwaarden | * 100% | 100% | 20% | 5% | 100% |
| 4. beperk risico geluidshinder | * 73% | 69% | 95% | 98% | 27% |
| 5. zo goed mogelijk bereikbaar vanuit de zee | 15% | * 15% | * + 85% | * ++ 100% | 63% |
| 6. zo goed mogelijk bereikbaar per as | 91% | * 95% | * 19% | * 1% | 47% |
| 7. zo goed mogelijk bereikbaar per spoor | 97% | * 93% | * 31% | * 16% | 20% |
| 8. achterland zo goed mogelijk bereikbaar | 99% | * 96% | * 49% | * 40% | 14% |
| 9. zoveel mogelijk aansluiten op bestaand bedrijventerrein | 69% | * 81% | * 86% | * 71% | 79% |

tabel 1 *Score per criterium*

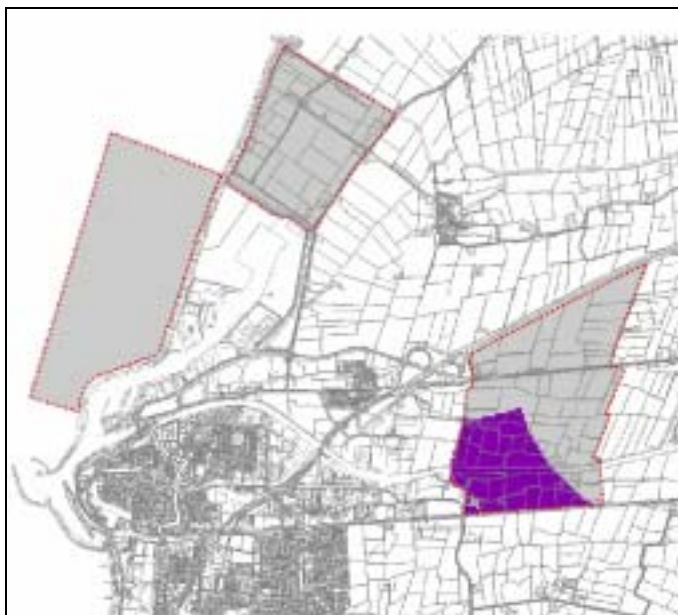
Variante 1: Milieu

De eerste variant is het resultaat van een prioriteitstelling waarin de criteria die het meest van belang worden geacht voor de milieubewegingen (1 t/m 4) prioriteit is meegegeven, waarbij geen onderscheid is gemaakt in prioriteit tussen de vier criteria.

Het resultaat is weergegeven in figuur 17. De contour wordt in het zoekgebied gelegd dat zo ver mogelijk verwijderd ligt van de Waddenzee, in de hoek van waaruit de minste geluidshinder voor omwonenden te verwachten is en met uitzondering van een kavel met cultuurhistorische waarde.

De bij deze variant behorende 'scores' worden in de eerste cijferkolom van tabel 1 weergegeven. In iedere rij van deze kolom wordt voor één van de criteria procentueel aangegeven hoe de score van de contour zich verhoudt tot de laagst mogelijke en hoogst mogelijk score die dat criterium ooit kan behalen in het model.

Over het algemeen scoort deze variant hoog. Ook voor vrijwel alle criteria die vooral voor het bedrijfsleven van belang worden geacht (5 t/m 9). Alleen gezien vanuit het criterium 'bereikbaarheid vanuit zee' is dit een onaantrekkelijke variant.



figuur 17 Selectiekaart 1: milieu

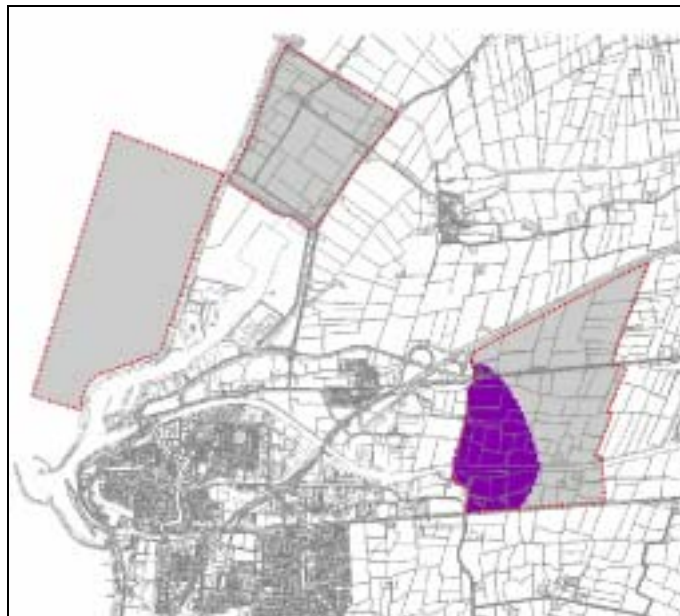
Variante 2: Bedrijfsleven

In de tweede variant (zie figuur 18) hebben de criteria prioriteit gekregen die het meest van belang worden geacht voor het bedrijfsleven (5 t/m 9). Tussen deze vijf criteria is geen onderling prioriteitsverschil meegegeven.

Ook in dit geval wordt de contour in het meest oostelijke zoekgebied gelegd. Nu als gevolg van drie van de vier bereikbaarheidscriteria: zowel voor het transport over de weg, via het spoor als via het Van Harinxmakanaal is het zoekgebied in het oosten het meest gunstig. Zonder extra prioriteit voor de bereikbaarheid vanuit zee wordt dit criterium overruled door de andere drie criteria.

De vorm van de contour wordt mede bepaald door het laatste criterium waarbij zoveel mogelijk gestreefd wordt naar aansluiting op bestaand bedrijventerrein.

Het resultaat van deze variant lijkt sterk op dat van variant 1. Het is dus niet verwonderlijk dat ook variant 2 ook hoog scoort op de eerste vier criteria (zie tabel 1).



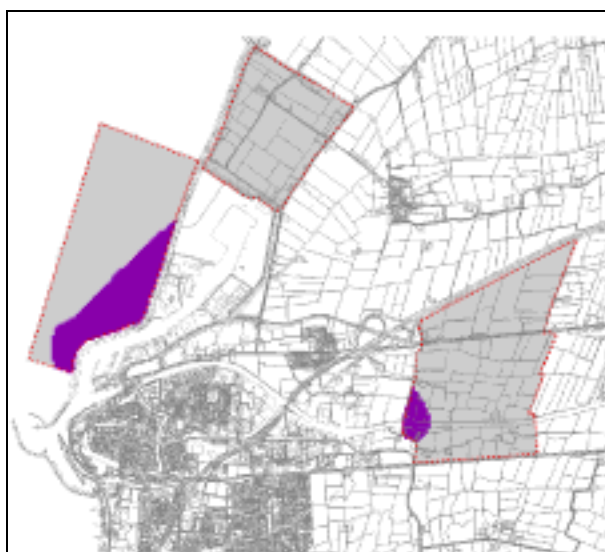
figuur 18 Selectiekaart 2: bedrijfsleven

Variant 3 en Variant 4: Variant 2 met extra prioriteit voor bereikbaarheid vanuit zee

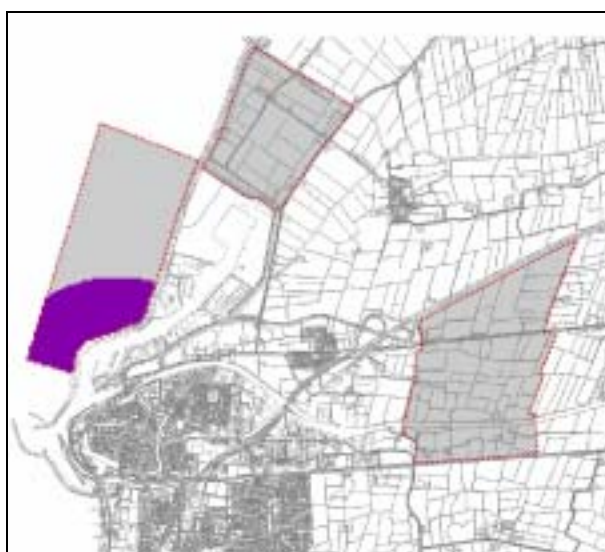
In de derde en vierde variant (zie figuur 19 en figuur 20) zijn dezelfde prioriteiten gesteld als in variant 2, met uitzondering van een hogere (variant 3) en nog hogere (variant 4) prioriteit voor de bereikbaarheid vanuit zee (criterium 5).

Het resultaat is in variant 3 een gedeelde contour, doordat de drie andere bereikbaarheidscriteria nog iets van hun invloed kunnen laten gelden.

In variant 4 is de prioriteit voor de bereikbaarheid vanuit zee zo hoog, dat de hele contour in de Waddenzee, rondom een nieuwe havenmond zou komen te liggen. In de vierde kolom van tabel 1 is af te lezen hoe de scores voor de andere bereikbaarheidscriteria afnemen ten opzichte van variant 2, terwijl ook de score van twee van de vier milieucriteria tot min of meer 0% wordt gereduceerd.



figuur 19 Selectiekaart 3: hogere prioriteit voor bereikbaarheid vanaf zee

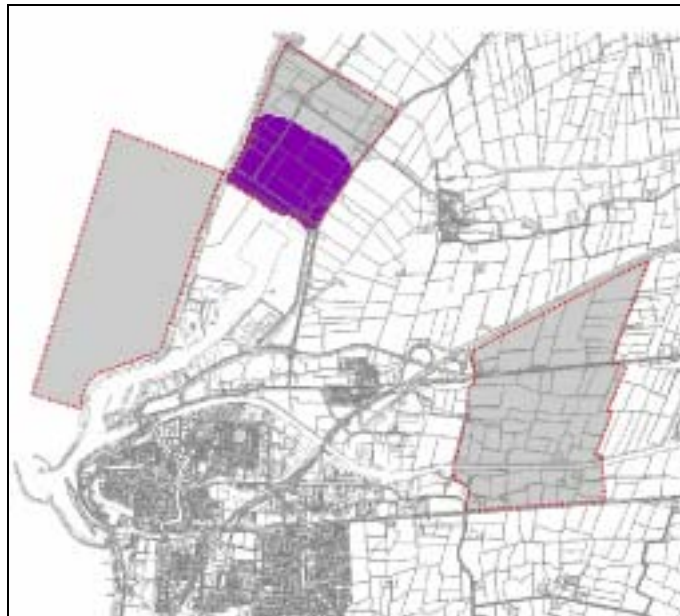


figuur 20 Selectiekaart 4: nog hogere prioriteit aan bereikbaarheid vanuit zee

Variant 5: Doorsteek

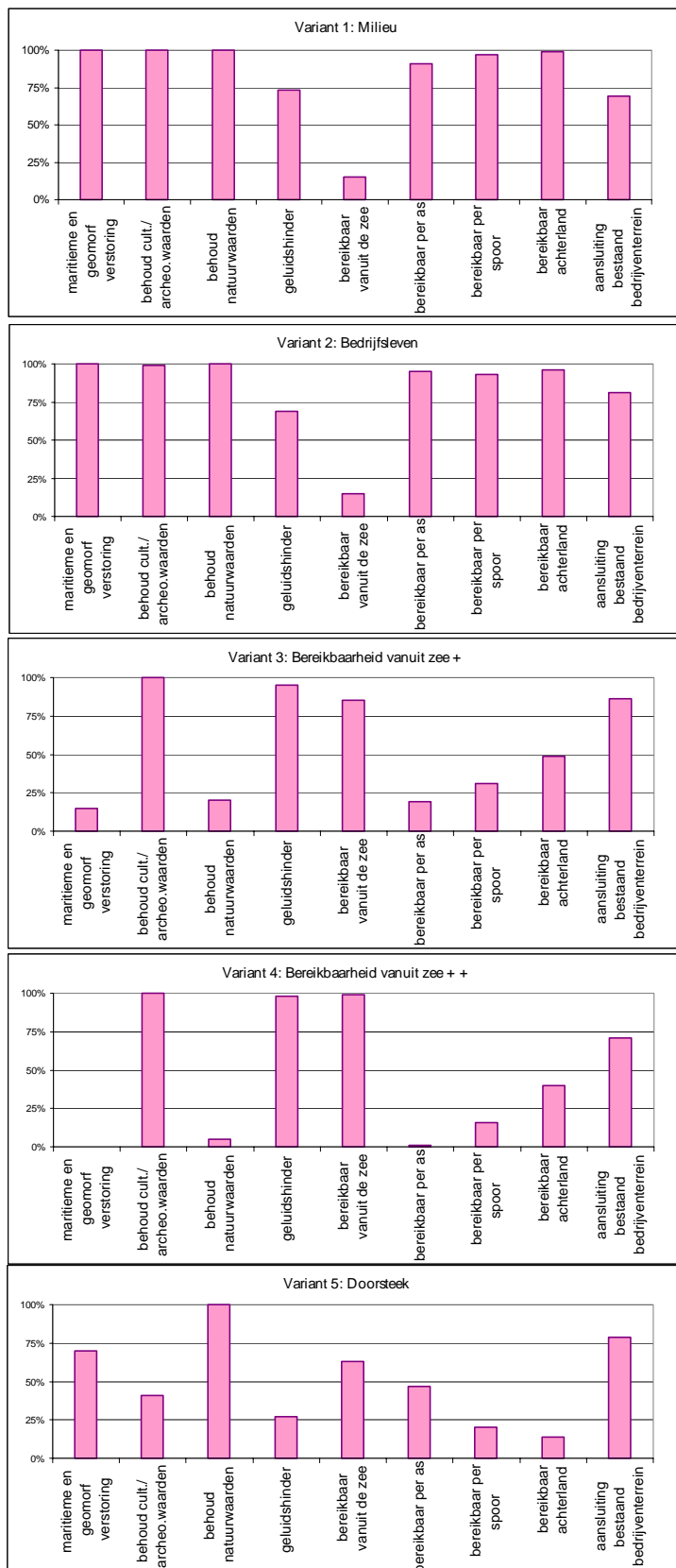
In variant 5 is gekeken wat het voor de scores van de verschillende criteria betekent als de huidige nieuwe haven nog verder naar het noorden toe doorgestoken zou worden (figuur 21). In deze variant is dus een gegeven contour in het model ingebracht.

De scores in de vijfde cijferkolom van de tabel laten een gemengd resultaat zien, waarin zowel voor het milieu (1 t/m 4) als voor het bedrijfsleven (5 t/m 9) criteria slecht, redelijk dan wel goed scoren.



figuur 21 Selectiekaart 5: doorsteek

Ter verduidelijking worden de scores uit de tabel hierna nogmaals weergegeven in de vorm van vergelijkbare staafdiagrammen.



Het zal duidelijk zijn dat op basis van deze vijf varianten nog geen advies gegeven kan worden over concreet te maken keuzes. Daarvoor zullen de betrokkenen zich eerst zelf over hun prioriteiten ten aanzien van de criteria moeten uitspreken. Wel kunnen daarvoor alvast een paar handvatten worden aangedragen:

1. hoe minder waarde het bedrijfsleven toekent aan het criterium 'bereikbaarheid vanuit zee', des te groter is de kans op het vinden van een gezamenlijk (bedrijfsleven en milieubewegingen) gedragen locatiekeuze;
2. in het geval het bedrijfsleven het criterium 'bereikbaarheid vanuit zee' wel sterk wil benadrukken, moet men zich ervan bewust zijn dat dit niet alleen het zoekproces naar een gezamenlijk gedragen locatiekeuze zal bemoeilijken, maar ook de realisatie van een aantal van de eigen criteria (bereikbaarheid over de weg, via spoor en achterland);
3. gezien de scores behorend bij de doorsteek variant lijkt het zinvol, alvorens nadere specificatiestappen te nemen (bijvoorbeeld opdracht tot nadere specificatie van de financiële consequenties), eerst te kijken of er in het noordelijk zoekgebied contouren te vinden zijn die over het geheel genomen beter scoren. Als dit laatste niet het geval is, zou men zich moeten afvragen of men het zoekgebied niet nu al zou kunnen laten vallen.

BIJLAGE 4 VERKENNING VAARWEG AMSTERDAM-HARLINGEN

De verkenning van Rijkswaterstaat (directie IJsselmeergebied) van de vaarweg Amsterdam-Harlingen omvat de gehele route van Amsterdam naar Harlingen. Ten behoeve van het project Ruimte voor duurzame economie rond Harlingen zeehaven zijn hieronder een aantal passages uit de rapportage Verkenning vaarweg Amsterdam-Harlingen (RDIJ rapport nr.: 2001-23) overgenomen, die betrekking hebben op de vaargeul de Boontjes.

Achtergrond en aanleiding

Eind jaren negentig ontving het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vanuit de maatschappij het signaal dat (gedeeltes van) de vaarweg op het traject tussen Amsterdam en Harlingen niet meer zouden voldoen aan de eisen of wensen van de tijd. Er werd getwijfeld aan de technische staat van

de Lorentzsluizen (...) en de scheepvaart zou fysieke beperkingen ondervinden voor de gewenste diepgang op het traject.

Knelpunt de Boontjes

Knelpunt de Boontjes betreft de hinder die de beroepsscheepvaart, de grotere recreatievaart en de verladers in Harlingen ondervinden als gevolg van een ondiepte over een beperkte lengte (ongeveer 1000 meter) in de vaargeul in relatie tot de aanwezige getijdenbeweging op de Waddenzee.

Deze hinder manifesteert zich op de aspecten:

a. bereikbaarheid

- de diepte van het vaarwater: de drempel in het traject de Boontjes is onder maatgevende omstandigheden zelfs bij hoog water voor diepstekende vissers- en kustvaartschepen (met een diepte groter dan 3,75 meter) ontoegankelijk en vormt daarmee een bottleneck (in de rest van de vaargeul is bij hoog water een diepte van ongeveer 4,45 meter en de toegelaten diepgang bij de Lorentzsluizen bedraagt 3,90 meter). De verwachting is dat het aandeel schepen met deze diepgang ook in de toekomst beperkt zal zijn. Dit betekent dat een verdieping van dit deel van de vaarweg tot een relatief kleine winst leidt voor deze categorie schepen.

Van groter belang is de beperking van de ondiepte ten aanzien van het beschikbare tijvenster voor de scheepvaart. Hiervan heeft vrijwel al het scheepvaartverkeer op de Boontjes last. Verdieping betekent derhalve een voordeel voor alle passerende scheepvaart. Daarnaast kan het leiden tot een spreiding van het scheepvaartaanbod bij de Lorentzsluizen, waardoor de wachttijden kunnen afnemen of bij een groei van de scheepvaart minder snel zullen oplopen.

Het niet oplossen van dit knelpunt betekent voor het aspect bereikbaarheid dat vervoerders in toenemende mate moeite zullen hebben om een dienstregeling op Harlingen te handhaven. Bij een groei van de goederenvolumes en daarmee gepaard gaande hogere beladingsgraden zal immers binnen een nog krappere tijvenster moeten worden gevaren dan op dit moment het geval is. Een ander punt is dat de verwachte groei van het scheepvaartverkeer bij een gelijkblijvend tijvenster zorgt voor een grotere piekdrukke zowel in de geul zelf als ook bij de Lorentzsluizen met onder andere langere wachttijden tot gevolg.

b. veiligheid

- de interactie tussen de scheepvaart in de geul: bij een toename van de intensiteiten kan de huidige geulbreedte van 100 meter ter hoogte van de drempel onveilige situaties opleveren voor al het scheepvaartverkeer ter plaatse.

- de bestuurbaarheid van het schip: vanwege de beperkte tijvensters zullen de dieper stekende schepen zo lang mogelijk proberen de ondiepte te passeren. Hierbij wordt met een zeer kleine kielspeling gevaren, hetgeen nadelig is voor de bestuurbaarheid en daarmee voor de veiligheid van het verkeer in de geul.

Indien deze situatie niet wordt aangepast, zal gezien de verwachte ontwikkeling van de scheepvaart, de onveiligheid in de vaargeul de Boontjes toenemen als gevolg van een verslechtering van de bestuurbaarheid in combinatie met een toename van interacties in een smalle geul.

c. efficiency

- belading: door het krappe tijvenster op de Boontjes moet de scheepvaart vanuit Harlingen in korte tijd worden geladen en gelost. Dit heeft een inefficiënte inzet van personeel en materieel tot gevolg. Uit gesprekken die met verladingsbedrijven zijn gevoerd is gebleken dat voordelen van een verdieping van de drempel verwacht worden. Indicatieve jaarlijkse baten in geval van verdieping van de geul met 0,80 meter of 1,60 meter bedragen naar schatting 1 respectievelijk 1,5 miljoen gulden.
- beladingsgraad: het komt voor dat schepen niet volledig beladen uit Harlingen vertrekken om nog met voldoende water de geul de Boontjes te kunnen passeren. Hierdoor ontstaan jaarlijks extra vervoerskosten (indicatief f 250.000,-) die zouden verminderen bij een verdieping van de drempel.

Indien de huidige ondiepte in de Boontjes wordt gehandhaafd, betekent dit dat het goederenvervoer over water op dit deel van de vaarweg Amsterdam-Harlingen relatief inefficiënt zal blijven. Voor een aantal goederensoorten die traditioneel over water worden vervoerd (zoals zout en zand) betekent dit dat er hogere vervoerskosten gemaakt moeten worden. Andere goederen waarvoor alternatieve vervoerswijzen mogelijk zijn, zullen als gevolg van de hinder van de ondiepte in concurrentie met het wegvervoer wellicht per as vervoerd (blijven) worden. Op deze wijze vormt de ondiepte in de Boontjes een belemmering voor de ontwikkelingsmogelijkheden voor de binnenvaart op de vaarweg Amsterdam-Harlingen. Dit vormt een minder gunstige uitgangssituatie voor de gewenste modal shift.

Oplossingsrichtingen vaarweg de Boontjes

De problemen op de Boontjes worden veroorzaakt door het ondiepe gedeelte in de vaargeul. Door verdieping van dit ondiepe gedeelte kunnen de bereikbaarheid, de veiligheid en de efficiency op de vaarweg Amsterdam-Harlingen worden verbeterd. De volgende varianten zijn uitgewerkt:

| | huidige situatie | variant 1 | variant 2 | variant 3 | variant 4 |
|---|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| nautische diepte (m t.o.v. NAP)* | -2,80 | -3,20 | -3,50 | -3,80 | -4,40 |
| breedte geulbodem (m) | 75 | 75 | 100 | 100 | 150 |
| bovenbreedte geul (m) | 100 | 100 | 120 | 120 | 200 |
| totale lengte realisatieproject (m) | - | 1.000 | 4.000 | 6.000 | 8.000 |
| hoeveelheid te ontgraven materiaal (m3) | - | 21.261 | 137.794 | 266.755 | 1.145.173 |
| aantal uren dat gevaren kan worden per getij (eb en vloed, ca 12 uur) bij diepgang: | | | | | |
| 2,90 meter | 5 u | 6,5 u | 8,5 u | 10 u | 12 u |
| 3,15 meter | 3,5 u | 4,5 u | 6,5 u | 8 u | 11 u |
| 3,95 meter | 0 u | 0 u | 1,5 u | 3 u | 6,5 u |

* de weergegeven diepte betreft de minimale bodemdiepte in de geul de Boontjes

figuur 22 Beschrijving varianten de Boontjes

Op basis van huidige inzichten (mede gevoed door een baggerproef in het verleden) wordt verwacht dat de geul na aanpassing naar de oorspronkelijke situatie zal terugkeren. Vermoedelijk zal twee keer per jaar gebaggerd moeten worden om de geul op de gewenste diepte te houden. Dit onderhoud zal toenemen bij een grotere te handhaven diepte. Er zal dan ook rekening gehouden moeten worden met het nodige onderhoudsbaggerwerk na aanpassing van de geul.

| Aspect | Bereikbaarheid | | | | Veiligheid | | | | | | | Efficiency | | | | Overig | | |
|--------------------------------|-------------------|------------------|-------------------------|------------------------|-------------|------------------------|------------------------------|-------------|-------------------|---------------------|-----------------------|------------|----------------|----------|----------|---------------|------------------|-------------|
| | Breedte vaarwater | Diepte vaarwater | Wachttijden scheepvaart | Wachttijden wegverkeer | Waterkering | Interactie scheepvaart | Nautische vormgeving vaarweg | Getijstroom | Hinder spuistroom | Wind- en golfhinder | Bestuurbaarheid schip | Wegverkeer | Beladingsgraad | Belading | Reistijd | Scheepsklasse | Natuur en Milieu | Modal shift |
| Huidige knelpunten De Boontjes | -- | --- | - | | | -- | - | - | - | - | -- | | -- | --- | - | | | |
| variant 1 | 0 | + | 0/+ | 0/+ | 0 | 0/+ | 0 | 0 | 0 | 0 | + | 0 | + | + | 0 | + | - | + |
| variant 2 | + | ++ | + | + | 0 | + | 0 | 0 | 0 | 0 | ++ | 0 | ++ | ++ | 0 | ++ | -- | ++ |
| variant 3 | + | +++ | ++ | + | 0 | + | 0 | 0 | 0 | 0 | +++ | 0 | +++ | +++ | 0 | +++ | --- | +++ |
| variant 4 | ++ | ++++ | +++ | ++ | 0 | ++ | 0 | 0 | 0 | 0 | ++++ | 0 | ++++ | ++++ | 0 | ++++ | ---- | ++++ |

figuur 23 Effecten varianten de Boontjes

Voor de verschillende varianten zijn de volgende effecten in kaart gebracht:

De effecten op de wachttijden onder het aspect bereikbaarheid hebben te maken met de verwachte effecten van verdieping van de Boontjes op de piekbelasting bij de Lorentzsluizen. De precieze effecten op natuur- en milieuwaarden zijn niet in deze verkenning onderzocht. Globaal kan worden verwacht dat hoe groter de afwijking ten opzichte van de huidige vaargeul, des te groter de kans op mogelijk nadelige effecten op aanwezige planten- en diersoorten. De

Waddenzee is een beschermd natuurgebied. Conform de derde Nota Waddenzee zullen deze effecten moeten worden afgewogen tegenover het maatschappelijke belang. Dit zal in een vervolg (plan)studie kunnen plaatsvinden. Dit geldt ook voor mogelijke morfologische effecten in de Waddenzee.

De varianten voor de Boontjes zijn op kosten geraamd volgens de PRI-systematiek. De bedragen zijn alleen de realisatiekosten (de kosten voor beheer en onderhoud zijn hierin niet meegenomen). Van mogelijke risico's die kunnen optreden tijdens de uitvoering van het project, zijn kansen en gevolgen bepaald. Indien van toepassing zijn ze meegenomen in de raming of dragen ze bij aan de onzekerheden van het project.

| | (incl. BTW) | PRI-raming | Variatie coëfficiënt |
|------------------------|----------------|------------------------------|----------------------|
| variant 1 (NAP - 3,20) | | f2.082.959 (€945.205) | 123% |
| variant 2 (NAP - 3,50) | | f4.985.626 (€2.262.378) | 86% |
| variant 3 (NAP - 3,80) | | f7.598.022 (€3.447.832) | 74% |
| variant 4 (NAP - 4,40) | | f24.852.405 (€11.277.529) | 39% |

figuur 24 Kostenraming varianten de Boontjes

Beoordeling haalbaarheid varianten de Boontjes

Geredeneerd vanuit de scheepvaart zou de maximale verdieping van de geul de grootste voorkeur hebben. De huidige negatieve aspecten zouden zijn opgelost. Voor schepen tot 3,15 meter diepgang betekent deze variant een vrijwel onbeperkte doorvaart op de Boontjes (ook bij laagwater). Diepstekende schepen tot 3,95 meter kunnen bij hoogwater maximaal gedurende ongeveer 6 uur de geul gebruiken. De verwachte baten voor vervoerders en verladers zouden dan ook maximaal zijn, orde grootte f1,75 miljoen gulden per jaar. Deze variant kent echter ook de grootste negatieve effecten als het gaat om de kans op mogelijke aantasting van natuur- en milieuwaarden en de kans op morfologische effecten in andere geulen van de Waddenzee. Ook is de verwachting dat de kosten voor beheer en onderhoud in de Boontjes bij deze maximale variant aanzienlijk zullen zijn.

Een eerste inschatting is dat deze negatieve effecten een grote stempel drukken op de haalbaarheid van variant 4. Er is echter meer studie nodig naar de effecten van een dergelijke ingrijpende verdieping, om hierover meer gericht iets te kunnen aangeven.

Naarmate de ingreep kleiner wordt, neemt het oplossend vermogen ten aanzien van het knelpunt af, en daarmee ook de te verwachten totale baten. Vooral bij variant 1 blijven vrijwel dezelfde problemen op het gebied van bereikbaarheid en veiligheid bestaan en is daarmee eigenlijk niet interessant.

Variant 2 en 3 lijken gezien de kosten-batenverhouding het meest interessant. Variant 2 verruimt voor de huidige scheepvaart het tijvenster met enkele uren en maakt het in principe mogelijk om tijdens hoogwater met een maximale diepgang van 3,95 de Boontjes te passeren. Ook draagt de variant bij aan het gedeeltelijk oplossen van huidige negatieve aspecten. Met het oog op de overige verwachte effecten, waarbij een ingreep van kleine omvang wenselijk is, wordt variant 2 het meest haalbaar geacht.

De politiek-maatschappelijke haalbaarheid in de zin van het kunnen doorstaan van de toets op het Waddenzee-beleid, zal in een vervolg (plan)studie moeten worden aangetoond. Bepalend

zullen onder andere zijn de te onderzoeken effecten op aanwezige natuur- en milieuwaarden. Het kabinet biedt mogelijkheden voor een dergelijke studie door in het concept deel 3 van de PKB Waddenzee aan te kondigen een onderzoek te laten uitvoeren naar de effecten van een mogelijke verdieping van één of meer vaargeulen in het PKB-gebied. Op basis van de resultaten besluit men of de oorspronkelijke tekst uit 1993 wordt gehandhaafd. Een inschatting over de uitkomst is in dit stadium niet te maken.

Aanbeveling

Opstarten van een planstudie de Boontjes.

Een geringe verdieping van de drempel in de vaargeul de Boontjes betekent (onafhankelijk van de Lorentzsluizen) al een verbetering van de aspecten bereikbaarheid en efficiency. De verwachte baten wegen daarbij op tegen de aanlegkosten. De planstudie zal onder andere meer inzicht moeten geven in de effecten op de natuur, het milieu en de morfologie.

BRONNEN

- Verkenning vaarweg Amsterdam-Harlingen, Rijkswaterstaat, directie IJsselmeergebied, december 2001
- Maatregelenprogramma Waddenzee 2003-2008 en Handhavingsprogramma, Commissie tot Uitvoering Beheersplan Waddenzee en Wadden Handhavings Overleg, 14 april 2003
- PKB Deel 3 Derde Nota Waddenzee, internet
- Ruimte voor de Wadden, Adviesgroep Waddenzeebeleid, maart 2004
- Ruimte voor Duurzame Economie in Fryslân – Slotdocument, KvK Leeuwarden, januari 2003
- Grootschalige Basiskaart Nederland, gemeente Harlingen
- <http://www.waddenzee.nl/dutch/watlas.htm>
- <http://www.waddenzee.nl/dutch/watlas.htm>
- <http://www.stadaanhetwad.com/nieuwehaven.htm>
- Nota Belvedere, Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting, 1999
- A Particularly Sensitive Sea Area The Wadden Sea (PSSA), internet
- Bestemmingsplan buitengebied gemeente Harlingen, 1993
- Bestemmingsplan buitengebied gemeente Harlingen, 2004
- Om de kwaliteit fan de romte, Kadernota Streekplan Fryslân 2005-2015, januari 2004
- Regiovisie Stadsregio Leeuwarden en Westergozone, Het Fundament, mei 2002
- Voorontwerp Regiovisie Stadsregio Leeuwarden - Westergozone, 2002
- Officiële zeekaart voor kust- en binnenwateren 1811 Waddenzee (westblad) en aangrenzende Noordzeekust, Mercator projectie (WGS 84), 2004

- Gesprekken met E. Wind en A. van Weperen bij de Kamer van Koophandel Friesland op 23 maart en 29 april 2004
- Gesprek met J. Bijlsma bij de gemeente Harlingen op 2 april 2004
- Gesprek met H. Revier in Amersfoort op 20 april 2004