

Ministerie Infrastructuur en Waterstaat
Ter attentie van Hare Excellentie Mevrouw van Nieuwenhuizen
Minister van Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Harlingen, 3 september 2020

Betreft: reactie ontwerp-agenda Waddengebied 2050

Hooggeachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

Port of Harlingen maakt gebruik van de mogelijkheid een reactie te geven op de ontwerp-agenda voor het Waddengebied 2050. Als een van de deelnemende partijen bij de ontwikkeling van de agenda, onderschrijft en bevestigt Port of Harlingen de koers en het integrale perspectief zoals is opgenomen in deze ontwerp-agenda.

Voorsortierend op de volgende fases van de agenda wil Port of Harlingen de aandacht vestigen op de uitkomst van een aantal inhoudelijke discussies die bij de totstandkoming van het document zijn gevoerd. Vanwege het abstractieniveau van de agenda is de uitkomst van deze discussies in meer algemene termen in het document opgenomen. Deze algemene bewoordingen laten ruimte over voor interpretatie en discussie. Port of Harlingen wil duidelijk maken vanuit welke interpretatie zij heeft ingestemd met de tekst zoals die is opgenomen.

In hoofdstuk 4 staan de thematische opgaven en strategieën beschreven en paragraaf 4.3 gaat over de duurzame bereikbaarheid. Een zeer belangrijk thema voor Harlingen als Waddenzeehaven en enige Friese zeehaven. Om de toekomstige bereikbaarheid te garanderen is een aantal strategieën opgenomen. Eén daarvan is de strategie om de huidige, zoals in het Beheerplan Natura 2000 2016-2022 en het Beheerplan Rijkswateren 2016-2021 vastgelegde, trajecten met bijbehorende streefdiepten en –breedten, ook op de lange termijn te blijven garanderen.

Concreet betekent dit een verwijzing naar de volgende tabel en tekstpassage uit beide genoemde documenten. Port of Harlingen gaat er daarmee vanuit dat tenminste deze breedtes en dieptes in stand worden gehouden zodanig dat de bereikbaarheid gewaarborgd blijft.

Natura 2000-beheerplan Waddenzee
Tabel B3.3. Afmetingen van frequent optredende knelpunten in de vaarroutes: dimensies bodembreedte en diepte.

Knelpunten in de vaarroutes	Minimum bodembreedte	Maximum bodembreedte	Streefdiepte (= minimum diepte)	Baggerdiepte (= maximum diepte)
Visjagersgaatje	100 m	120 m	-3,5 m	-4 m
Pollendam	125 m	140 m	-7,5 m	-8 m
Blauwe Slenk	200 m	220 m	-7,5 m	-8 m
Pannengat	200 m	220 m	-7,5 m	-8 m
Slenk vanaf 1 april 2010	120 m	130 m	-5 m	-5,5 m
Veerbootroute naar Ameland vanaf Holwerd t/m VA 25	50 m	60 m	-3,8 m	-4 m
Reegeul	50 m	60 m	-3,8 m	-4 m
Glider	55 m	60 m	-3,5 m	-4 m
Groote Siege	45 m	50 m	-3,5 m	-4 m
Inschot - Zuidwal	50 m	100 m	-3,5 m	-4 m
Boontjes	100 m	100 m	-3,8 m	-4,3 m
Toegangseul Eemshaven (verruiming 2016-2017 naar NAP -15 m)	286 m	300 m	-12,0 m	-13,0 m

Pagina 301 van 331

5.3.4 Vlot en veilig vervoer over water

Rijkswaterstaat houdt conform de uitgangspunten uit de Structuurvisie Waddenzee de vaargeulen tussen de (veer)havens, de Noordzee en de eilanden op de afgesproken diepte en breedte. Voor de overige vaarroutes bestaan geen te handhaven diepten en breedten. De bevaarbaarheid is daar afhankelijk van de natuurlijke ontwikkelingen in het gebied. In de afgelopen planperiode heeft Rijkswaterstaat de vaarweg Harlingen-Kornwerderzand (de Boontjes) verdiept tot NAP – 3.80 m. .

[Beheer- en ontwikkelplan voor de rijkswateren 2016 - 2021 | Hoofdstuk 5 | 179](#)

Daarnaast wordt op pagina 44 bij strategie 1 aangegeven dat om de effecten van baggeren te verminderen, bijstelling van de baggerinspanningen en dimensies in de toekomst mogelijk is. Deze bijstelling wordt mogelijk geacht als bijvoorbeeld nieuwe baggertechnieken dat mogelijk zouden maken of als de kennis van morfologische ontwikkelingen daartoe aanleiding geeft. Ook ontwikkelingen in de scheepvaart en mobiliteit zouden hier aanleiding voor kunnen zijn.

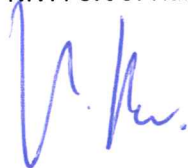
Port of Harlingen wenst te benadrukken dat indien sprake is van dergelijke bijstellingen zij hier als belanghebbende partij tijdig en actief over wordt geïnformeerd en betrokken bij het bijstellingsproces. Een borging in formele inspraakprocedures gekoppeld aan de zes-jaarlijkse cyclus van het Nationaal Waterprogramma is daarbij de meest minimale vorm. Gezien het belang en de impact van dergelijke bijstellingen, verwacht Port of Harlingen al in een eerder stadium betrokken te worden zodanig dat niet alleen maar reactief invloed kan worden uitgeoefend.

De gewenste betrokkenheid van Port of Harlingen geldt ook voor het optimaliseren van het vaargeulonderhoud door baggeren (strategie 3 op pagina 44-45). Port of Harlingen onderschrijft de keuze om dit per haven (en/of per kombergingsgebied) op te pakken. Alleen op die manier kan er maatwerk geleverd worden.

Resumerend ontvangt Port of Harlingen in reactie op deze brief graag:

- de bevestiging dat de tabel en tekstpassage zoals die zijn opgenomen in deze brief de concrete uitwerking zijn van de vastgelegde trajecten met bijbehorende streefdiepten en –breedten in de regio Harlingen;
- de bevestiging dat in geval van bijstellingen van baggerinspanningen en dimensies zij actief en tijdig op de hoogte wordt gesteld van dergelijke voornemens zodanig dat zij voordat besluitvorming heeft plaatsgevonden input kan leveren en invloed kan uitoefenen.

N.V. Port of Harlingen



P.J. Pot
Directeur

*Cc: Directeur Waterkwaliteit, Ondergrond en Marien – mw. van Duin
Projectleider Agenda Waddengebied 2050 - dhr. den Besten
Raad van Advies Waddenzeehavens – mw. Netelenbos
Provincie Friesland - mw. Fokkens
Waddenzeehavens - dhr. König (Groningen Seaports), dhr. Post (Haven Lauwersoog),
mw. Bolderheij (Port of Den Helder)*