

Voorstel aan de gemeenteraad van Harlingen

Zaaknummer: 419242	Behandeld in commissies en raad	
	Datum beeldvormende commissie *	17 juni 2026
	Datum oordeelvormende commissie *	24 juni 2026
	Datum besluitvormende raadsvergadering	1 juli 2026
	Opsteller	Brandsma/van Kammen
	Telefoonnummer	0517 492222

*zie website voor de definitieve agenda.

Onderwerp:	Geld voor onderzoek verplaatsing Noordelijke Havendam
-------------------	---

Te besluiten om

1. Een budget van 375.000 beschikbaar te stellen als gemeentelijke bijdrage aan het proces tbv verkenningsfase HWBP en dit bedrag te dekken uit de algemene investeringsreserve;
2. Op grond van artikel 87 j° 88, lid 2, Gemeentewet juncto artikel 5.1, lid 2, onder b van de Woo, geheimhouding op te leggen op bijlage 1 bij dit voorstel.

Inleiding

De gemeente, Wetterskip en Provincie Fryslân werken samen aan een sterke en leefbare kustzone van Harlingen binnen het Programma Harlingen. De opgaven voor dit gebied en de daaruit voortvloeiende projecten kenmerken zich door een grote onderlinge samenhang. Dit leidt ertoe dat een integrale aanpak van opgaven en/of projecten noodzakelijk is.

In februari heeft het college een besluit genomen over het Integraal Ruimtelijk Ontwikkelperspectief (IRO) Kustzone Harlingen. Het IRO is voortgekomen uit een gezamenlijke gebiedsverkenning waarin opgaven, kansen en lange termijn scenario's voor de kustzone van Harlingen zijn onderzocht. Deze verkenning laat zien dat klimaatverandering, zeespiegelstijging, verzilting, zoetwaterbeschikbaarheid en nautische veiligheid grote uitdagingen vormen. De raad is over het IRO geïnformeerd middels een RIB in februari 2026 (zaaknummer 369854). Tevens vindt op 27 mei 2026 een informatieavond plaats over het IRO.

Het IRO biedt richting voor een toekomstbestendige kustzone en is een startpunt voor verdere samenwerking tussen genoemde partijen. Het koppelt meerdere gebiedsgerichte opgaven aan elkaar (zgn. koppelkansen). Dit voorstel gaat over één van deze koppelkansen.

De hoogwaterveiligheidsopgave voor Harlingen maakt onderdeel uit van het Hoogwater Beschermingsprogramma (hierna: HWBP). De noordelijke havendam voldoet niet meer aan

Voorstel aan de gemeenteraad van Harlingen

de waterveiligheidsnormen. Daarom heeft Wetterskip Fryslân besloten de dam te versterken¹ in het kader van het HWBP.

Provincie, gemeente en Wetterskip Fryslân zijn voornemens om op basis van het IRO te onderzoeken of de havendamversterking kan worden gecombineerd met het verbeteren van de nautische veiligheid in de haven van Harlingen en hiervoor een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan. Al jaren is duidelijk dat de haven nautische knelpunten kent en dat het nodig is om de nautische veiligheid in de haven te verbeteren en te laten voldoen aan de internationale richtlijnen (PIANC)². Het combineren van de water- met de nautische veiligheidsopgave biedt een (koppel)kans voor het gezamenlijk aanpassen van de Noordelijke havendam/kop van de Zuiderpier (havenmond).

Het HWBP kent echter strikte deadlines. Om de koppelkans m.b.t. het verbeteren van de nautische veiligheid te kunnen realiseren moet verkenning van de koppelkans tijdig starten. Hoewel er nog afspraken tussen provincie Fryslân, en de gemeente over de samenwerking m.b.t. de koppelkansen in de brede zin (zoals het IRO voorstelt) gemaakt gaan worden, is het nu gezien de deadlines van het HWBP zaak dat er een samenwerkingsovereenkomst wordt gesloten en dat er zicht is op financiering van de verkenningsfase van deze koppelkans. Dit zijn harde indieningsvereisten voor het HWBP. Dit is de reden dat deze koppelkans naar voren wordt gehaald en dat het nodig is om de raad hierover op 1 juli 2026 te laten besluiten.

Beoogd effect

Kennismemen van de koppelkans en het vervolgproces.

Middelen beschikbaar te stellen voor de verkenningsfase van het HWBP om het haalbaarheidsonderzoek mede te financieren met het oog op een mogelijke toekomstige verplaatsing van de noordelijke havendam en aanpassing havenmond om de nautische veiligheid van de haven te verbeteren.

Argumenten

1.1. De koppelkans maakt onderdeel uit van de strategie voor de toekomst van de haven en het toekomstige Waddenfront

Het IRO schetst scenario's met een inspirerend toekomstbeeld met kansen om de connectie tussen stad en Wad te verbeteren en één groot verbonden Waddenfront te realiseren. Er zijn twee grote keuzes die de toekomst van de haven bepalen: de sluisen en een mogelijke tweede havenmond om de beroepsvaart van de recreatievaart te kunnen scheiden. Op lange termijn worden grondige investeringen gedaan aan de sluisen (vervanging, dan wel grootschalige renovatie). Deze investeringen bieden aanknopingspunten voor koppelkansen om uiteindelijk het waddenfront toekomstbestendig in te kunnen richten (na 2050). De toekomstbeelden uit het IRO zullen hierbij als gezamenlijk vertrekpunt dienen op het moment dat investeringen aanstaande zijn. Voor de gemeente biedt het IRO en de daarin opgenomen toekomstbeelden belangrijke bouwstenen voor de ruimtelijke ontwikkelrichting van Harlingen en is daarom belangrijke input voor het toekomstbeeld "Harlingen 2050" aan de hand waarvan de Omgevingsvisie 2050 wordt opgesteld.

Voorstel aan de gemeenteraad van Harlingen

Binnen de samenwerking van Programma Harlingen zal e.e.a. in nauwe samenhang en afstemming met elkaar moeten worden gerealiseerd. Het splitsen van beroeps- en recreatievaart door een mogelijke tweede havenmond en de aanpassingen aan de sluizen zijn in het IRO uitvoeringsprogramma opgenomen in de doorkijk ná 2050. Gezien het investeringsmoment voor (vervaging van) de sluizen nog ver in de tijd ligt, wordt nu nog niet ingezet op onderzoek naar deze keuzes.

Met de inzet op deze koppelkans wordt echter al wel voorgesorteerd op een toekomstige splitsing van de beroeps- en recreatievaart. Ook daarvoor is een aanpassing aan de Noordelijke havendam nodig. Bij het ontwikkelen van een voorkeursalternatief/ontwerp (zie ook later in dit voorstel) moet ook rekening worden gehouden met de toekomstscenario's die met het IRO zijn geschetst.

Door het HWBP ontstaat nú een kans om werk met werk te maken. Deze kans zal zich de komende jaren niet weer voordoen. De investeringen vanuit het HWBP worden gedaan voor een periode van 50 jaar. Een volgende mogelijkheid voor een koppelkans ontstaat pas weer bij mogelijke investeringen aan/vervanging van de sluizen, waarvan nu al bekend is dat deze mogelijk pas richting 2070 plaats gaan vinden.

1.2. Het proces rond het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) is grotendeels bepalend voor de koppelkans

Om de urgentie en timing van het voorstel goed voor het voetlicht te kunnen brengen, is het van belang om een korte uitleg te geven over het HWBP en de subsidieregeling.

Het HWBP is een samenwerking van 21 waterschappen en Rijkswaterstaat en onderdeel van het Nationale Deltaprogramma. Het doel van het HWBP is om voor 2050 primaire waterkeringen (dijken, dammen, duinen, sluizen en gemalen) aan de veiligheidsnorm te laten voldoen. Zonder deze waterkeringen zou 60% van Nederland regelmatig onder water staan.

Waterschappen kunnen voor 90% van de geraamde projectkosten een subsidie krijgen van het HWBP voor dijkversterkingsmaatregelen.

Om aan de subsidievoorwaarden te kunnen voldoen, moet verschillende fases doorlopen en zich aan indieningsvereisten houden. Dit heeft (grote) invloed op de tempo en voorwaarden voor de koppelkans.

Wetterskip Fryslân heeft reeds de voorverkenningfase grotendeels doorlopen waarin de technische en omgevingsscope nader zijn beschouwd. Wetterskip onderzoekt in de verkenningfase van het HWBP project voor de waterveiligheidsopgave de verschillende oplossingsrichtingen.

De programmering en daarmee de planning van het HWBP project is leidend voor het tempo van de verkenning, planuitwerking en realisatie. Dit betekent dat de Verkenningfase begin 2027 start. Daaraan vooraf gaat de subsidieaanvraag HWBP en het besluit van het Algemeen Bestuur hierop in december 2026. Verder betekent dit dat op het moment dat Wetterskip Fryslân de Kansrijke alternatieven gaat afwegen in Q4 2027 er duidelijkheid moet zijn over de financiële en juridische haalbaarheid van de koppelkans (zie ook onder uitvoering).

Voorstel aan de gemeenteraad van Harlingen

1.3. Het onderzoeken van de koppelkans brengt kostenvoordelen met zich mee

De onderzoekskosten voor de koppelkans (alle onderzoeken die te maken hebben met het verplaatsen van de havendam) worden niet vanuit het HWBP gedekt, maar moeten gefinancierd worden door gemeente en provincie. Daarnaast is het aan gemeente en provincie om zelf ook onderzoeken uit te zetten en actief mee te draaien in het proces. De kostenvoordelen ontstaan door 'werk met werk' te maken. Zo hoeven bepaalde onderzoeken maar éénmalig worden uitgevoerd en kunnen de kosten die beide opgaven tegenmoet komen gedeeld worden tussen partijen. Bovendien neemt Wetterskip Fryslân de verantwoordelijkheid om de overheadkosten en –inspanningen op zich te nemen en regie te voeren op het proces. Ook zullen zij bij een mogelijk haalbaar gebleken plan de aanbesteding voor hun rekening nemen.

1.4. Om de koppelkans uit te kunnen voeren is een samenwerkingsovereenkomst noodzakelijk

Er is een concept samenwerkingsovereenkomst (SOK) opgesteld tussen de genoemde partijen om de koppelkans binnen het HWBP project te onderzoeken. Deze overeenkomst is nog in bewerking en nog niet gereed voor openbaarheid. Voor september 2026 zullen alle partijen deze moeten ondertekenen. Dat betekent dat de overeenkomst (waarschijnlijk) voor het zomerreces 2026 ter instemming aan het college zal worden voorgelegd. Een overzicht van de uitgangspunten en afspraken van de SOK is in een geheime bijlage aan deze stukken toegevoegd. De concept SOK is bij de griffie in te zien.

De samenwerkingsovereenkomst legt de afspraken vast voor de verkenningsfase. De afspraken gaan over het onderzoeken van de technische en juridische haalbaarheid van de waterveiligheidsopgave in combinatie met de nautische veiligheidsopgave.

1.5. Knelpunten nautische veiligheid

De haven is historisch gegroeid en de inrichting van de haven is onvoldoende afgestemd op het huidige scheepvaartaanbod. De toegang van de haven wordt bemoeilijk door beperkt beschikbare breedtes en de vele, krappe bochten in de haven. Om de ambitie van de haven van Harlingen te kunnen realiseren (om in 2035 het duurzame maritieme en logistieke hart van Noord-Nederland te zijn) moeten deze knelpunten voor de scheepvaart worden opgelost. De nautische knelpunten zorgen voor een verhoogd risico op ongevallen en beperken de verdere ontwikkeling van de haven.

In december 2022 heeft ingenieursbureau Witteveen+Bos een rapport knelpuntenanalyse haven van Harlingen opgeleverd. Zij hebben de knelpunten en oplossingsrichtingen in kaart gebracht. Voor de schepen die de Haven van Harlingen accommodeert voldoet de toegang van de haven niet aan de PIANC normen om een veilige en vlotte scheepvaartafwikkeling te garanderen. De toegangsvaarweg is te smal, heeft te veel bochten en heeft niet voldoende grote draaikommen. De veiligheidsrisico's die verbonden zijn aan het niet voldoen aan de norm kunnen worden ondervangen met sleepbootassistentie. Dit werkt voor reders vertragend en kostenverhogend wat de concurrentiepositie van de haven niet ten goede komt. Hier komt nog bij dat de hoge frequentie en samenkomst van scheepvaartbewegingen

Voorstel aan de gemeenteraad van Harlingen

van verschillende aard (zee-, en binnenvaart, veerterminal, bunkeractiviteiten en pleziervaart) significant risico verhogend zijn.

In het rapport 'Toekomstbestendig havenontwerp' van 24 december 2024 is een vervolg gegeven aan het eerdere onderzoek en zijn kansrijke oplossingen gepresenteerd voor het verbeteren van de nautische veiligheid. Er is uit drie kansrijke oplossingen één voorkeusoplossing gepresenteerd. Deze voorkeursvariant zal in een voorverkenning (eind 2026) nog tegen het licht worden gehouden om naast nautische veiligheid ook waterveiligheid en ecologische onderdelen/belangen mee te wegen. Zodat er een weloverwogen variant als één van de voorkeursvarianten kan worden onderzocht in de verkenningsfase (zie uitvoering).

1.6. Er wordt ingeschat dat er een budget nodig is van 375.000 euro voor uitvoering van de verkenningsfase. Het grootste deel daarvan is nodig voor dekking van de onderzoekskosten. Deze zijn door Wetterskip Fryslân geraamd op ongeveer 250.000 ex btw. In tegenstelling tot gemeenten en provincies, kunnen waterschappen niet-aftekbare btw **niet** compenseren via het Btw-compensatiefonds (BCF). Dit betekent dat in het te reserveren budget rekening moet worden gehouden met een deel btw wat niet gecompenseerd kan worden. We hanteren daarvoor een opslag van 10%. Voor de onderzoeken die gemeenten en/of provincie zelf uitzetten geldt dit namelijk niet. Het gevraagde bedrag voor de onderzoekskosten komt daarmee uit op 275.000

Aanvullend is een bedrag van 100.000 extra geraamd. Dit is bedoeld voor dekking van kosten voor het opstellen en uitvoeren van een goede financiële strategie en voor meerkosten t.b.v. onderzoek naar mogelijke toekomstige aanpassingen aan de zuidelijke havendam (zie onder kanttekeningen).

Indien het proces eerder stopt (zie ook onder de kanttekening bij de GO-NO-GO momenten), vloeit het niet bestede deel van het budget weer terug in de investeringsreserve.

Kanttekeningen

Besluitvorming andere partijen

1. De SOK is nog in ontwikkeling en voor 80% gereed. Ook zal de SOK door alle partijen getekend moeten worden. Pas daarna is er zekerheid over doorgang van de verkenningsfase. De raad wordt met dit voorstel wel al eerder gevraagd de financiële middelen beschikbaar te stellen. Dat is inherent aan het proces dat momenteel doorlopen wordt en strakke deadlines kent.
2. Op het moment van schrijven van dit voorstel is er nog onduidelijkheid over besluitvorming van de financiële middelen door de provincie (dat gebeurt in juni door vaststelling van de kadernota). Als de raad gevraagd wordt over de middelen te besluiten (1 juli) is hier al wel duidelijkheid over.

Onzekerheden proces

Het proces bevat een onzekerheden. Deze hebben voornamelijk betrekking op:

Voorstel aan de gemeenteraad van Harlingen

- Het proces van het HWBP (kaders waar WF mee te maken heeft in de subsidieaanvraag)
- De resultaten van onderzoek
- Toekomstige financiering van de realisatie

Het proces kent daarom een aantal "GO, NO-GO" momenten waarover tevens afspraken worden gemaakt in de samenwerkingsovereenkomst. Op het moment dat één of meerdere onderstaande punten zicht voordoen, komt er geen vervolg op de samenwerkingsovereenkomst tot stand en/of stopt het proces:

1. *Aanpassing technische scope waterveiligheid.*

Voor de havendamversterking vindt nader onderzoek plaats naar de technische opgave voor de kop van de Zuiderpier en Noorderhavendam tbv de waterveiligheidsopgave. Dit kan betekenen dat de waterveiligheidsopgave op deze locaties vervalt of wordt aangepast. Gevolg kan zijn dat er dan geen combinatie mogelijk is met de aanpassing van de havenmond op deze locatie. Indien er geen of beperkte opgave op de kop van de Zuiderpier meer is, zal een eventuele benodigde aanpassing aan de kop van de Zuiderpier voor nautische veiligheid onder regie en kosten van Gemeente en provincie uitgevoerd moeten worden.

2. *Geen financiële middelen beschikbaar voor de meekoppelkans als gevolg van geen akkoord vanuit gemeente en/of provincie voor het beschikbaar stellen van capaciteit en middelen voor planuitwerkings- en realisatiefase.*

De HWBP subsidieregeling is van toepassing is op de waterveiligheidsopgave, wat onder meer betekent dat als uitgangspunt geldt een sobere, doelmatige en beheerste uitvoering. Initiatieven van derden in de vorm van een koppelkans kunnen onder voorwaarden worden meegenomen bij de havendamversterking indien uit andere bronnen wordt voorzien in de financiering van de meerkosten ten opzichte van de kosten die gemaakt worden bij een versterking die gebaseerd is op de uitgangspunten sober en doelmatig.

3. *Negatieve besluitvorming van gemeente, provincie of waterschap over het combineren van waterveiligheid met nautische veiligheid.*

4. *Negatief advies vanuit de resultaten van bijvoorbeeld quick-scan vergunbaarheid*

Alsmede vanuit (voor)overleggen met bevoegde gezagen en vanuit de inzichten die op juridische en procedurele aspecten ontstaan in de Verkenningsfase. Deze kunnen, op basis van grote risico's, leiden tot een negatief advies voor het combineren van de koppelkans in het HWBP project.

5. *GO NO GO vanuit de technische onderzoeken.*

Tijdens de verkenningsfase vinden meerdere (technische) onderzoeken plaats. Dit start met de onderzoeken naar de positiebepaling van de te verleggen dam en eventuele aanpassing Zuiderpier.

Daarna dienen ondermeer onderstaande onderzoeken door gemeente en Provincie plaats te vinden:

- Onderzoek impact waterveiligheid tgv verleggen Noorderhavendam en aanpassen havenmond ter hoogte Zuiderpier
- Grond- en labonderzoek naar de opbouw en sterkte van de ondergrond

Voorstel aan de gemeenteraad van Harlingen

- Morfologisch onderzoek gericht op de bewegingen van de geulen inclusief impact morfologie op verleggen Noorderhavendam en aanpassen havenmond ter hoogte van de Zuiderpier

Op basis van de uitkomsten van deze serie onderzoeken dient beoordeeld te worden wat de impact is voor de GO NO GO voor de koppelkans. Bij een GO kan het volgende serie onderzoeken worden uitgevoerd. Deze zijn vooral gericht op conditionerende onderzoeken en onderzoek naar het verplaatsen van slib.

6. *Deadline opstellen samenwerkovereenkomst Planuitwerkingsfase wordt niet gehaald.*

Zuidelijke havendam

Een mogelijke verlegging van de zuidelijke havendam is onderdeel van het ISP 4 'het waddenfront' uit het IRO rapport. Door de havendam te verleggen kunnen het openbaar gebied en de Waddenpromenade beter worden verbonden. Door de havendam te verleggen kan meer ruimte worden gecreëerd in de Willemshaven die hiermee een alternatief kan bieden voor de binnenhavens, die als gevolg van zeespiegelstijging naar de toekomst te minder goed bereikbaar zullen zijn via de keersluis. In het IRO rapport is daarbij opgenomen dat Wetterskip Fryslân de integrale herinrichting en de mogelijke verlegging van de zuidelijke havendam zal opnemen in de voorverkenning van de dijkversterking voor nadere uitwerking in de verkenningsfase. Inmiddels is uit onderzoek van Wetterskip Fryslân duidelijk geworden dat er geen grote waterveiligheidsopgave is voor de zuidelijke havendam (alleen het noordelijk deel van de zuiderpier inclusief de kop).

Vandaar dat er geen korte termijn mogelijkheden worden gezien voor een koppelkans van deze ambitie aan de waterveiligheidsopgave, zoals bij de noordelijke havendam wel het geval is. Waar mogelijk/haalbaar worden de onderzoeken die voor de noordelijke havendam worden uitgevoerd ook voor de zuidelijke havendam worden uitgevoerd om toch deels de haalbaarheid voor het verleggen van de dam deels te kunnen onderzoeken (dit is meegenomen in deze financieringsvraag aan de raad). Dit is dan eerst alleen bedoeld om onderzoeken efficiënt te kunnen inzetten.

Afhankelijk van de uitkomst van deze onderzoeken, kan op latere termijn de ambitie voor het verleggen van de zuidelijke havendam aan de orde komen. Ook bij de ontwikkeling van het Westerzeedijkgebied zal deze ontwikkeling een rol spelen. Waar in de concept SOK de zuiderpier wordt aangehaald, wordt de het noordelijke deel van de zuiderpier bedoeld (havenmond).

Financiën

Budget verkenningsfase

Het gevraagde budget bestaat uit een deel onderzoekskosten voor de verkenningsfase (275k) een geraamd deel voor meerkosten t.b.v. het opstellen en uitvoeren van een financieringsstrategie en onderzoeken zuiderpier. De dekking vindt plaats vanuit de algemene investeringsreserve.

Benodigde budget vervolg

Als na de verkenningsfase het project een vervolg krijgt en de plannen kunnen worden uitgewerkt, zal een vervolgvraag voor financiering worden voorgelegd.

Voorstel aan de gemeenteraad van Harlingen

Mogelijke kosten realisatie

Door Witteveen+Bos is in het rapport van 2024 een kostenraming gemaakt, waarbij de investeringskosten voor het ontwerp neerkomen op ongeveer 64 miljoen met een speling van –35% en +45%. Hierbij is geen rekening gehouden met een koppelkans met de waterveiligheids/dijkversterkingsopgave (HWBP), waarmee er een bepaalde verdeling/voordeel in kosten kan ontstaan. Daarnaast is er door Wetterskip Fryslân aangegeven dat dit rapport niet in samenwerking met hen tot stand is gekomen en de waterveiligheidsaspecten missen. Dit geeft ook een vertekend beeld in de kostenindicatie.

Wetterskip Fryslân heeft een grove inschatting van de kosten opgesteld:

De Planuitwerkingsfase kost ongeveer 7,5 miljoen, wat volgens de kostenverdeling nu zou betekenen dat 3,75 miljoen voor rekening gemeente en provincie komt. De kostenverdeling moet nog nader worden bepaald aan de hand van de verhouding waterveiligheid/nautische veiligheid.

Grove inschatting totale kosten realisatiefase komt neer op ongeveer 80 miljoen, wat volgens de kostenverdeling nu zou betekenen dat 40 miljoen voor rekening gemeente en provincie samen komt. De kostenverdeling moet nog nader worden bepaald aan de hand van de verhouding waterveiligheid/nautische veiligheid. Bedragen zijn excl btw.

Bovenstaande inschattingen geven een globaal inzicht. Het ontwerp/voorkeursalternatief en een kostenraming zijn resultaat van de verkenningsfase in 2027. Pas dan ontstaat er een reëler inzicht in kosten.

Financieringsstrategie

In de verkenningsfase wordt door de gemeente en provincie gezamenlijk onderzocht hoe de planvoorbereidings- en realisatiefase kan worden bekostigd. Hiervoor stellen provincie en gemeente een financieringsstrategie op die gericht is op het verwerven van financiële middelen om alle kosten van de koppelkans, die niet gedekt kunnen worden vanuit het HWBP, te dekken. Port of Harlingen wordt betrokken voor input en expertise.

In de loop van 2028 moet er duidelijkheid zijn over de beschikbaarheid van voldoende financiële middelen voor de planuitwerkings- en realisatiefase van de koppelkans. Dat betekent dat er dan voldoende mate van zekerheid moet zijn op financiering op basis van bestuurlijke besluitvorming en/of vergevorderde toezeggingen van de betrokken partijen en partijen met belangen in de uitvoering van het project en daaraan financieel willen bijdragen. Gemeente treedt op als coördineerde partij bij het ontwikkelen en uitvoeren van deze strategie.

Juridisch

Communicatie

Persbericht na besluitvorming raad

Voorstel aan de gemeenteraad van Harlingen

Participatie

De samenwerkingsovereenkomst is een gezamenlijk product van de drie samenwerkende partijen. In de mogelijke planvoorbereidingsprocedure en tijdens de benodigde formele procedures zullen verschillende partijen betrokken worden die een rol hebben in dit gebied.

Fatale termijn

Zie onder uitvoering

Uitvoering

Vanuit het programma Harlingen wordt reeds een Quicksan vergunbaarheid en ecologie opgesteld door Sweco. Hiermee wordt de kansrijkheid op een positief resultaat van de benodigde ruimtelijke en juridische procedure in beeld gebracht. Het resultaat hiervan wordt medio 2026 opgeleverd.

Na besluitvorming raad wordt in de tweede helft van 2026 een aantal activiteiten opgestart in een zgn pre-verkenningfase:

- Inventariseren reeds uitgevoerde onderzoeken in verleden
- Organiseren van expertsessie(s) met partijen om de gewenste alternatieven voor het voorkeursontwerp van het verleggen van de Noordelijke havendam/havenmond in beeld te brengen.

De verkenningfase HWBP kent onderstaande processtappen:

15-12-2026	PvA Verkenning HWBP bestuurlijk vastgesteld inclusief kredietverlening Verkenningfase.
16-12-2026	Indienen subsidieaanvraag Verkenning bij het HWBP
Feb 2027	Subsidiebeschikking verleend door HWBP & Start Verkenning
Q2 tm Q4-2027	Doen van onderzoek / Uitwerken alternatieven
Sept/okt 2027	Start afwegen kansrijke alternatieven (alle info uit onderzoeken nautische veiligheid en waterveiligheid beschikbaar en reëel zicht op financiering planuitwerking en realisatie)
April 2028	Concept VKA (financiering realisatie meekoppelkans in meerjaren (investerings)begroting van gemeente en provincie, dan wel een andere overheid geregeld danwel toezeggingen van externe fondsen). Opstellen SOK voor vaststellen VKA en bij voorkeur ook direct voor de Realisatiefase, waarbij budget vanuit de partners beschikbaar dient te zijn voor deze fasen en er zekerheid is voor financiering van de realisatie.
Sept 2028	Definitief VKA bestuurlijk vastgesteld
2029-2031	Planuitwerkingsfase Begin van deze fase dient de definitieve toezegging voor het geld vanuit gemeente en provincie er te zijn.
2032-2034	Realisatiefase

GEMEENTE HARLINGEN

Voorstel aan de gemeenteraad van Harlingen

Relevante documenten

Eerder genomen besluiten:	
Intrekken beleidsnota's:	
Gevolgen ander beleid:	

Bijlagen

1. Uitgangspunten SOK (geheim)
2. Begrotingswijziging

Harlingen, 19 mei 2026

Burgemeester en wethouders van Harlingen,
de secretaris, de burgemeester,

J. van Delden

C.M. Sjerps

GEMEENTE HARLINGEN

Voorstel aan de gemeenteraad van Harlingen

Besluit van de gemeenteraad van Harlingen

Onderwerp:	Programma Harlingen - Noordelijke havendam HWBP
-------------------	---

DE RAAD VAN DE GEMEENTE HARLINGEN

Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 19 mei 2026

Besluit

3. Een budget van 375.000 beschikbaar te stellen als gemeentelijke bijdrage aan het proces tbv verkenningsfase HWBP en dit bedrag te dekken uit de algemene investeringsreserve;
4. Op grond van artikel 87 j° 88, lid 2, Gemeentewet juncto artikel 5.1, lid 2, onder b van de Woo, geheimhouding op te leggen op bijlage 1 bij dit voorstel.

Besluit aangepast

Vastgesteld door de raad in zijn
vergadering van 1 juli 2026

, de voorzitter

, de raadsgriffier