



Adviesnota voor Stuurgroep Holwerd aan Zee

24 november 2022

Kernteam Holwerd aan Zee

Inhoud

1. Inleiding	3
2. De natuurlijke variant, een introductie en schets proces	4
3. Voorwaarden per partij voor deelname aan Holwerd aan Zee	5
4. Conclusies deelsporen	11
5. Kansen, risico's en aandachtspunten	13
6. Stand van zaken financiën en MKBA	16
7. Scenario's	18
8. Advies van kernteam aan stuurgroep	20

1. Inleiding

Aanleiding

Op welke manier moet het project Holwerd aan Zee (HaZ) een vervolg krijgen? Deze vraag stond centraal tijdens de stuurgroepvergadering van 23 juni 2022. De stuurgroepleden kozen voor het verder laten uitwerken van de natuurlijke variant met de mogelijkheid tot een dijkdoorbraak. Deze variant werd gepresenteerd als het meest kansrijk op het gebied van vergunningverlening, financiering en uitvoerbaarheid.

Om duidelijk te kunnen maken of de natuurlijke variant geschikt is voor een vervolg van het project zijn alle onderzoeksvragen verzameld en verdeeld onder de volgende deelsporen:

- a) Eigendom, Beheer en Onderhoud
- b) Ontwerp natuurlijke variant buitendijks
- c) Ontwerp bevaarbaar regelwerk en ringdijk
- d) Gevolgen natuurlijk ontwerp voor sliblast, vismigratie en natuurontwikkeling binnendijks
- e) Gevolgen ontwerp voor vergunbaarheid
- f) Toeristisch recreatieve positionering en ontwikkeling
- g) Nuttig toepassen van slib
- h) Ruimtelijke kwaliteit

Per deelspoor is één van de betrokken partijen verantwoordelijk gesteld als trekker. Bij de uitwerking van elk deelspoor zijn wel meerdere partijen betrokken geweest om de integrale samenwerking te waarborgen, zowel stakeholders als deskundigen. Naast de deelsporen zijn ook het MKBA en de SSK-raming (financiën) geactualiseerd.

Doel

In dit adviesstuk komen de uitkomsten van alle verschillende deelsporen bij elkaar tot een uiteindelijk advies vanuit het kernteam naar de stuurgroep. Om een goede afweging te kunnen maken, is meegenomen in welke verhouding de natuurlijke variant staat ten opzichte van het oorspronkelijke plan voor Holwerd aan Zee en in hoeverre voldaan is aan de voorwaarden van de betrokken partijen en financiers. Dit is opgenomen in de conclusies.

Advies

In 2023 is het tien jaar geleden dat het project Holwerd aan Zee als groot maatschappelijk initiatief is ontstaan. De natuurlijke variant, zoals deze nu is uitgewerkt, sluit niet één op één aan op het oorspronkelijke plan. Gezien alle ontwikkelingen in tien jaar tijd zou dat ook een unicum zijn. De uitkomsten die in dit adviesdocument worden gepresenteerd, doen, voor zover mogelijk, recht aan de natuur en de leefomgeving en voldoen grotendeels aan de gestelde voorwaarden van de gezamenlijke partijen. Het is uiteraard aan de stuurgroep om dit advies wel of niet over te nemen en vervolgens aan de Provinciale Staten van Fryslân, de gemeenteraad van Noardeast-Fryslân, het dagelijkse bestuur van Wetterskip Fryslân en het bestuur en RvT van Vogelbescherming Nederland om hierover een besluit te nemen.

2. De natuurlijke variant, een introductie en schets proces

De natuurlijke variant richt zich op de verdere verbetering van natuur. Natuurontwikkeling en doelen op het gebied van leefbaarheid, recreatie en toerisme worden bij deze variant zo optimaal mogelijk met elkaar in balans gebracht. Hierbij wordt gewerkt vanuit het principe *building with nature*. Met één ondiepe natuurlijke geul of een ondiep natuurlijk geulensysteem en meer natuurontwikkeling in de kwelder. Bij dit scenario is de mogelijkheid onderzocht om gebruik te maken van een doorvaarbaar regelwerk ten behoeve van kleine en niet diepstekende schepen bij de doorgang in de dijk. Verder bestaat de natuurlijke variant puntsgewijs uit:

- Geen extra zoetwatertoevoer.
- Verbindingsgeul in de kwelder passend bij het Waddensysteem.
- Het nuttig toepassen van slib.
- Wel een regelwerk, maar geen sluis (mogelijk doorvaarbaar).
- Onderzoeken naar de mogelijkheden voor toerisme en recreatie.
- Onderzoeken mogelijke beperkende effecten natuurontwikkeling op huidige en toekomstige functies waaronder landbouw/recreatie/wonen/bedrijvigheid, alsmede parkeren Holwerd-Ameland.
- Toetsen van sociaaleconomische effecten.
- Het onderzoeken van de koppelkans met de bereikbaarheid van Ameland.

Bovenstaande vragen/thema's zijn uitgewerkt in acht verschillende deelsporen, waarbij leden van het kernteam zoveel mogelijk trekker van de deelsporen waren. Om dit proces te begeleiden zijn [REDACTED] (Wing) en [REDACTED] (Witteveen + Bos) gevraagd als projectleider.

Voor het beantwoorden en uitwerken van bepaalde openstaande vragen is een beroep gedaan op verschillende advies- en onderzoeksbureaus, zoals Arcadis, Waterproof, Ginder en Witteveen en Bos. Aan Buro Harro is gevraagd om de resultaten samen te voegen tot integraal ontwerp.

Naast de uitwerking van de deelsporen zijn de SSK-raming en de MKBA geactualiseerd t.o.v. het vorige voorkeursalternatief om zo een beeld te krijgen van de kosten en baten van deze natuurvariant. De uitkomsten hiervan worden in hoofdstuk 4 besproken.

3. Voorwaarden per partij voor deelname aan Holwerd aan Zee

Holwerd aan Zee is een initiatief vanuit de lokale gemeenschap (mienskip) dat brede steun krijgt van diverse maatschappelijke organisaties en overheden. Op 16 december 2019 is de intentieovereenkomst Holwerd aan Zee getekend voor de voorbereiding van de realisatie van fase 2 door Stichting Holwerd aan Zee, Vogelbescherming Nederland (mede namens It Fryske Gea, Staatsbosbeheer en Waddenvereniging), gemeente Noardeast-Fryslân, Wetterskip Fryslân en provincie Fryslân. Ook LTO heeft in de zomer van 2020 aangegeven de intentieovereenkomst te ondersteunen. Met deze overeenkomst hebben de partijen de intentie uitgesproken om fase 2 van Holwerd aan Zee te realiseren. Ook is door de partijen afgesproken om gezamenlijk te komen tot een voorlopig ontwerp en een samenwerkingsovereenkomst. Rijkswaterstaat, dat eerst alleen agendalid was, is sinds 23 juni 2022 volwaardig lid van de stuurgroep en vertegenwoordigt daarin ook de belangen van de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW). In het kernteam zijn sindsdien zowel de PAGW als Rijkswaterstaat vertegenwoordigd.

Iedere partij die zich heeft verbonden aan het project Holwerd aan Zee, heeft daar voorwaarden aan verbonden. In deze paragraaf geven we aan hoe die voorwaarden per partij luiden.

Gemeente Noardeast-Fryslân

Omdat gaandeweg het proces steeds duidelijker werd dat Holwerd aan Zee zich steeds meer ging ontwikkelen tot een natuurvariant, en dit op 23 juni 2022 ook zo is vastgelegd, was dat voor de gemeente reden om extra randvoorwaarden aan een natuurvariant te verbinden:

1. Het project levert een aantoonbare economische impuls op voor de leefbaarheid.
2. De gemeentelijke bijdrage voor de uitvoering van het project zal maximaal 5 miljoen zijn.
3. De gemeentelijke bijdrage aan eigendom, beheer en onderhoud staat in verhouding tot de gemeentelijke opbrengsten van het project.
4. De gemeente draagt niet bij in de kosten voor eigendom, beheer en onderhoud van objecten die betrekking hebben op- en/of voortvloeien uit het onderdeel vaarrecreatie en de natuurdoelstellingen.
5. Het project heeft geen negatieve en/of beperkende effecten op de bestaande en toekomstige functies, waaronder landbouw, wonen, recreatie, parkeren en bedrijvigheid.
6. De plannen voor Holwerd aan Zee mogen niet leiden tot een versnelde verzilting van het landbouwgebied.
7. De plannen voor Holwerd aan Zee mogen niet leiden tot schade aan landbouwgronden en gebouwen.
8. Een oplossing voor de ruimtebehoefte voor de (toekomstige) functies van parkeren en opwekking van duurzame energie is meegenomen in de planuitwerking van Holwerd aan Zee.
9. Een toeristisch-recreatieve ontwikkeling Holwerd aan Zee dient onderscheidend en aanvullend te zijn op het bestaande aanbod in de gemeente en het Lauwersmeergebied.
10. Planologische procedures en grondaankopen voor het project Holwerd aan Zee moeten door de provincie Fryslân uitgevoerd worden.
11. Het project heeft voldoende draagvlak en er is een participatietraject met inwoners en belanghebbenden doorlopen.

Deze voorwaarden zijn door college van B&W van de gemeente Noardeast-Fryslân vastgesteld op 1 november 2022.

LTO Noord

LTO Noord hanteert vier duidelijke uitgangspunten om een keuze te kunnen maken naar aanleiding van de geschetste scenario's voor wat betreft Holwerd aan Zee. De landbouw wil dat, met inachtneming van de 'Bouwstenen Landbouw', welke inmiddels bekend zijn bij de overheden, wordt voldaan aan criteria, zoals verbetering van de verkavelingsstructuur, de beschikbaarheid van voldoende zoetwater en geen verzilting in het gebied, zodat zoutintrusie wordt voorkomen. Verder wil de landbouw dat alle werkzaamheden in één keer worden uitgevoerd. Deze informatie is ook terug te vinden in het Programma van Eisen van de Werkgroep Landbouw & Zoet Water. Het project in één keer uitvoeren betekent voor wat LTO betreft dat er geen bouwfaserings in de uitvoering kan zijn. De LTO voert onderstaande redenen aan waarom de landbouw nu geen keuze kan maken:

1. De boeren uit het gebied bepalen de voorkeur voor het scenario wat de LTO betreft. Echter, bepaald is dat definitieve stukken niet worden gedeeld met de achterban voordat de stuurgroep op 24 november 2022 bij elkaar is gekomen. Door de landbouw is altijd aangegeven dat een definitieve keuze wordt bepaald op basis van de definitieve stukken. Deze zijn bij het schrijven van dit kernteamadvies niet beschikbaar. LTO Noord kan dus ook nu niet in alle haast een conceptkeuze kenbaar maken, omdat dat volgens LTO niet strookt met wat er in de stuurgroep door de LTO is kenbaar gemaakt.
2. De LTO wil graag een duidelijke onderbouwde calculatie van de kleirijperij/kleiwinkel en inzicht in de definitieve MKBA voordat de boeren kunnen bepalen welk scenario moet worden gekozen (dit conform besluit stuurgroep 13 oktober 2021, waarin duidelijk is aangegeven dat het MKBA beschikbaar is voordat besluitvorming plaatsvindt). Het kernteam en dus ook LTO Noord, heeft tot op heden geen inzicht gekregen in het definitieve MKBA-rapport
3. De LTO wil duidelijkheid over de route van Rijkswaterstaat inzake de keuze van de vaarverbinding Holwerd – Ameland en hoe deze keuze wordt vertaald naar de scenario's. De LTO vraagt zich af wat een en ander betekent voor de recreatievaart. Indien RWS geen (bagger)onderhoud aan de vaarroute Holwerd-Ameland meer gaat uitvoeren, vraagt LTO zich af wat voor impact dat heeft op de recreatievaart en de daaraan verbonden (sociaal)economische impuls voor het dorp.
4. De LTO wil duidelijkheid of er wel of geen duiker in de zeedijk wordt geplaatst, indien er gekozen wordt voor een alternatief scenario, waarbij er sprake is van een gebiedsontwikkeling. Uit de landbouwbijsluit in het voorjaar is naar voren gekomen dat een binnenmeer voor de natuur absoluut niet gewenst is. Dit kan op de langere termijn (juridische) schaduwwerking veroorzaken en de problematiek ten aanzien van verzilting wordt alleen maar versterkt. Dit betekent dat een duiker, dan wel alleen een regelwerk ten behoeve van het binnenmeer, ook niet moet worden aangelegd, wat de landbouw betreft. Wat de landbouw wil, kan in principe in een gebiedsproces worden opgepakt en uitgevoerd.

De LTO geeft aan van mening te zijn dat er op dit moment op bovengenoemde punten nog niet in voldoende mate sprake is van de gewenste duidelijkheid.

Provincie Fryslân

Voor de provincie Fryslân zijn de onderstaande punten van belang:

1. Holwerd aan Zee is een groot maatschappelijk initiatief uit de samenleving, een burgerinitiatief, in termen van onze beleidsbrief Grote maatschappelijke initiatieven, zoals vastgesteld op 20 september 2020 door Provinciale Staten. Dergelijke initiatieven heet de provincie welkom en wil de provincie ondersteunen en faciliteren, voor zover ze bijdragen aan de provinciale beleidsdoelstellingen.

2. Holwerd aan Zee is één manier om een antwoord te geven op de uitdagingen waar deze regio voor staat, die demografisch sterk in ontwikkeling is. Holwerd aan Zee kan een plus zijn, als het er om gaat de leefbaarheid en landschappelijke kustontwikkeling van de regio duurzaam en toekomst- en klimaatbestendig te maken.
3. De provincie vindt het van belang dat Holwerd aan Zee enerzijds doelen op het gebied van natuur- en klimaatontwikkeling nastreeft, maar ook bijdraagt aan de economische ontwikkeling van de regio, bijvoorbeeld op het gebied van toekomstbestendige landbouw, recreatie en toerisme. Voor de provincie is het kortom van belang dat Holwerd aan Zee bijdraagt aan de provinciale doelen op het gebied van het economisch beleid, het leefbaarheidsbeleid en de natuur- en klimaatontwikkeling.
4. Voor de provincie is het van belang dat er niet alleen naar de kosten, maar ook naar de baten van het project wordt gekeken. In termen van de business case (wat het project kan opleveren, als het gaat om slib als grondstof, en inkomsten uit recreatie en toerisme) en in termen van natuurontwikkeling (zowel binnen- als buitendijks) en leefbaarheidseffecten.
5. Holwerd aan Zee zou voor wat betreft de vaar- en zout-zoetverbinding niet tegen het natuurlijke Waddensysteem in moeten werken. Het plan zou de werking en het functioneren van het Waddensysteem kunnen versterken door een samenwerking met en vanuit het belang van de Wadden aan te gaan. Ontwerpprincipes als *building with nature* helpen daarbij.
6. Uitgangspunt is dat er voorlopig geen extra aanzienlijke zoetwaterhoeveelheid naar Holwerd komt vanuit het IJsselmeer via de Friese Boezem. Afwatering van de omliggende landbouwgronden op Holwerd aan Zee is een duurzame klimaatadaptieve insteek die nog verkend wordt. Op lokaal niveau is vismigratie zout-zoet daarmee mogelijk.
7. De keuze hoe er in de toekomst naar Ameland wordt gevaren is onlosmakelijk verbonden met Holwerd aan Zee.
8. De provincie Fryslân hecht er aan dat Holwerd aan Zee vanuit de principes van de omgevingsvisie *De Romte Diele* wordt vormgegeven. Daarbij gaat het om een integrale benadering waarbij meerdere functies worden verweven en de nieuwe ontwikkelingen aansluiten bij bestaande omgevingskwaliteiten.
9. Voor wat betreft de dijkdoorbraak Holwerd aan Zee is het voor de provincie van belang dat er voor de meest haalbare en betaalbare constructie wordt gekozen. Haalbaar in termen van vergunbaarheid en draagvlak bij de medeoverheden en betaalbaar in termen van beheer en onderhoud van e.e.a.
10. De kosten voor eigenaarschap, beheer en onderhoud, die gepaard gaan met Holwerd aan Zee in algemene zin, en met de objecten van de kunstwerken van Holwerd aan Zee in het bijzonder, worden door de meest logische en relevante partijen met elkaar gedragen, en komen niet alleen bij één (overheids-)partij te liggen. Daarover worden goede (samenwerkings)afspraken gemaakt door partijen.

Stichting Holwerd aan Zee

De stichting is ervan overtuigd dat Holwerd aan Zee met een open verbinding met zee haalbaar is. Dat is volgens de stichting de kern en iconische waarde van Holwerd aan Zee; een doorbraak voor mens en natuur.

De verbinding tussen Waddenzee en het achterland is samen met het van onderop ontstaan ervan de reden dat Holwerd aan Zee beschikt over een breed draagvlak, een hoge pr-waarde heeft en een succesvolle lobby voert op de tot nu toe verworven financiering, zo stelt de stichting. De stichting

vindt het daarom belangrijk dat Holwerd aan Zee een project van, voor en door iedereen blijft. Zonder dat overheden de uitvoering overnemen (motie PS).

De stichting benadrukt dat het project niet van de stichting is, maar dat de stichting wel hoeder van het gedachtegoed van Holwerd aan Zee wil zijn en blijven. Een en ander betekent volgens de Stichting dat het DNA van Holwerd aan Zee geborgd moet zijn; Holwerd aan Zee is en blijft een project van onderop, dat het beste kan worden gerealiseerd in co-creatie. Met duidelijkheid over taken, rollen, verantwoording, verantwoordelijkheden in een transparant proces. Met vertrouwen en respect naar elkaar als basis van een sterk netwerk dat sterker is dan de som der delen. De stichting benadrukt dat Holwerd aan Zee alleen kan slagen als partijen het samen (blijven) doen. Een blijvende open communicatielijn met de shareholders en achterbannen vindt de stichting belangrijk; dat past volgens de stichting bij een transparante manier van werken. De stichting komt zo tot de volgende randvoorwaarden:

1. Zolang er zicht is op realisatie van de hoofddoelen van Holwerd aan Zee en HaZ technische uitvoerbaar is - en dat is in optiek van de stichting tot heden het geval - blijven de hoofddoelen en het brede welvaartspectief zoals de afgelopen negen jaar is gecommuniceerd met het dorp, grondeigenaren, de regio, de gemeenteraad en PS en alle partners van Holwerd aan Zee leidend.
2. De ambities en opgaven met ecologie en economie in balans, gesteld in de beschikkingen van o.a. Waddenfonds. Droomfonds en Regiodeal en de financiële steun van de provincie en gemeente blijven richtinggevend voor de stichting.
3. Er moet sprake zijn van een bij voorkeur bevaarbare verbinding buitendijs-binnendijs met een bevaarbare coupure (waarbij varen op tij bespreekbaar is) en kansen voor getijdennatuur realistisch blijven. Mocht een bevaarbare verbinding niet haalbaar zijn dan is de nadrukkelijke wens een minimale variant van een open verbinding met getijdenatuur die in balans is met economie.
4. Koppelkansen moeten worden benut om de landbouwstructuur te verbeteren, denk aan ontsluitingen, ecologische opgaven en beschikbaarheid en afvoer van (overtollig) zoet water.
5. Het brede draagvlak van het plan in de streek moet worden behouden.
6. Planontwikkeling binnendijs blijft wat de stichting betreft onveranderd. Indien de situatie het toelaat, kan er ingezet worden op een betere zonering van ecologie en economie. Dat kan betekenen dat de economische ontwikkeling zich meer concentreert aan de westkant van het dorp.
7. Oplevering HaZ fase II is altijd no-regret, en maakt een eventueel vervolg niet onmogelijk, zoals voorbeeld de transformatie van de Holwerter Feart (motie PS) en de transformatie van de pier tot groene looper van het Wad.
8. Er moet sprake zijn van een zo natuurlijk mogelijk systeem en maximale inspanning met betrekking tot *building with nature*, waarbij slib als kans wordt gezien.
9. Er moet duidelijkheid komen over eigendom en verantwoording per object per partij. Hierbij ligt de optie op tafel om als huidige gebiedscoöperatie Holwerd aan Zee in een consortium van private partijen en NOG('s) verantwoordelijkheid te nemen voor het eigendom, beheer en onderhoud van het getijdenmeer
10. Na HaZ fase II zijn we niet klaar; voor het rendement op de investering is het nodig dat we blijven werken aan toekomstperspectieven van de regio, op het gebied van leefbaarheid, ecologie en economie.
11. Een interdisciplinaire benadering en crossovers blijven essentieel om de integraliteit van het project zoveel mogelijk recht te doen.

12. Een blijvende samenwerking met het onderwijs via de Holwerd Coast Academy is van groot belang (triple helix).
13. Inzet op bijpassende place based governance in verdere planuitwerking en SOK/ROK, passend bij een burgerinitiatief en faciliterende overheden (zie ook motie PS).
14. Bij de altijd inclusieve planuitwerking en -realisatie is er altijd sprake van samenwerking en gelijkwaardigheid tussen partijen, waarbij de bottom-up gedachte gerespecteerd wordt, net zoals de democratische verhoudingen.
15. Werk met werk maken (KLM-PAGW-bereikbaarheid Ameland).

Vogelbescherming Nederland

Vogelbescherming Nederland steunt het project Holwerd aan Zee, omdat hiermee voor het eerst een doorbraak door een dijk gerealiseerd wordt van een behoorlijke omvang. Daarmee wordt voor het eerst een deel van de connectiviteit tussen Waddenzee en achterland hersteld. De harde scheiding tussen Wad en achterland is een van de grote problemen voor het Waddensysteem en de daarvan afhankelijke natuur. Het herstel van de verbindingen tussen Waddenzee en achterland behoort tot de belangrijkste opgaven om te komen tot ecologisch herstel.

Wat praktischer komt dat erop neer dat de financiering van Holwerd aan Zee door Vogelbescherming afhankelijk is van het realiseren van de hoofddoelen op natuurgebied, zoals geformuleerd in het voorstel aan de Postcode Loterij en aan het Waddenfonds, te weten:

1. Realisatie van een daadwerkelijke verbinding tussen getijdemeer en Waddenzee;
2. Realisatie van vismigratiemogelijkheden;
3. Realisatie van een getijdemeer met droogvallende delen;
4. Realisatie van overgangen zoet-zout;
5. Realisatie van broedeilanden;
6. Realisatie van geulen in het meer, die bijdragen aan mogelijkheden voor vis om op te groeien.

Aanvullend op de voorwaarden ten aanzien van het getijdemeer stelt Vogelbescherming een aantal voorwaarden ten aanzien van de verbinding tussen Waddenzee en getijdemeer:

1. De verbinding tussen het meer en de Waddenzee door de kwelder dient een zo natuurlijk mogelijke loop te hebben en passen bij de kwelder;
2. Na aanleg dient er niet in de kwelder gebaggerd te worden;
3. Met de aanleg van de verbindingsgeul worden ook een aantal verbeteringen voor de natuur in de kwelder gerealiseerd;
4. Vaarrecreatie alleen als dit aantoonbaar niet ten nadele werkt van de natuurdoelen zoals verstoring van vogels.

Daarnaast is voor Vogelbescherming van belang dat Holwerd aan Zee een gedragen plan blijft van de regio en dat er tegelijkertijd gewerkt wordt aan een toekomstperspectief waarin bijgedragen wordt aan natuurherstel en aan de sociaaleconomische ontwikkeling van de regio.

Wetterskip Fryslân

Voor wat het Wetterskip betreft zijn de volgende randvoorwaarden met betrekking tot Holwerd aan Zee van belang:

1. Financiën. Holwerd aan Zee moet volledig gedekt worden in kosten, inclusief de kosten die nodig zijn voor toekomstig beheer en onderhoud van een aantal onderdelen. De lcc-methode (onderhoud berekend over 100 jaar) van Rijkswaterstaat is hiervoor bruikbaar. Voordeel van

deze methode is dat ook inzichtelijk wordt wat de toekomstbestendigheid is van een en ander.

2. Eigendom, beheer en onderhoud moeten zijn uitgewerkt. Het Wetterskip is kaderstellend in deze ruimtelijke ingreep, waarbij de vraagstukken op het gebied van beheer en onderhoud voor waterstaatkundige objecten worden vastgelegd in de watervergunning. Voor het eigendom, beheer en onderhoud van de kunstwerken in het plangebied, zoals in de zeedijk en rond het meer, ziet Wetterskip Fryslân geen rol voor zichzelf. Dit is in lijn met de beleidsuitgangspunten in de legger en het beleid dat initiatieven van derden niet kostenverhogend werken op de heffing van het Wetterskip.
3. De planning is om eind 2022 te starten met de dijkversterking met betrekking tot de planfase van het gebied rond Holwerd. Dat is het moment dat het ontwerp van Holwerd aan Zee (inclusief financiën, eigendom beheer en onderhoud) klaar moet zijn om mee te kunnen lopen met de planfase van de dijkversterking in het gebiedsproces 1DYK.
 - a. De kans om grond te gebruiken uit het binnenmeer voor de *griene dyk* variant is bekeken en mogelijk. De hoeveelheid grond vanuit Holwerd aan Zee is een welkome grondstroom, maar niet noodzakelijk.
 - b. De projecten kunnen elkaar versterken in het mitigatie- en compensatievraagstuk vanuit de natuurwetgeving. Dit vraagstuk wordt opgepakt in het overkoepelend gebiedsproces vanuit 1DYK, waarbij Holwerd aan Zee een onderdeel is van de natuurpuzzel, maar niet noodzakelijk is voor het kunnen realiseren van de *griene dyk* variant.

Rijkswaterstaat (RWS)

RWS heeft in het projectgebied Holwerd aan Zee meerdere (wettelijke) taken en rollen. Zo is RWS onder meer verantwoordelijk voor de nautische veiligheid, voor beheer en onderhoud van de vaargeul, eigendom van de buitendijkse kwelder en uitvoering van de PAGW (in opdracht van de ministeries IenW en LNV). Deze multiple taken vragen van RWS een brede beschouwing van het project, en een zorgvuldige afweging van kansen, mogelijkheden, verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden. Voor RWS kent het projectplan Holwerd aan Zee feitelijk twee kanten: de verbinding met de Waddenzee, via de buitendijkse kwelder en de aanleg van een getijdemeer met grote mogelijkheden voor natuurontwikkeling (binnendijks).

Vanaf het begin is RWS met name terughoudend geweest over buitendijkse deel. Redenen die hieraan ten grondslag liggen zijn onder meer de nautische veiligheid Holwerd-Ameland, de technische bestendigheid van het beoogde 'regelwerk', de verwachtingen over de haalbare slibreductie, het graven van een vaargeul in de huidige kwelder en het daarmee aantasten van de huidige natuurwaarde, en de beperkte natuurontwikkelingsopgave buitendijks. Holwerd ligt op een van de meest aanslibbende locaties van de Waddenzee. Een bevaarbare doorgang naar de Waddenzee heeft RWS om genoemde redenen als niet wenselijk en passend beschouwd.

Voor het binnendijkse deel, de aanleg van een getijdemeer ziet RWS goede mogelijkheden, voornamelijk in verband met de plus die hier realiseerbaar is voor de Waddenzee natuur en de daar te behalen wettelijke doelen van N2000 en KRW. Met name vanuit het programma Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) is participatie hierin, goed mogelijk.

4. Conclusies deelsporen

De uitkomsten van de verschillende deelsporen worden besproken in de notitie van bevindingen van Wing, die als bijlage is toegevoegd. In dit hoofdstuk volgt een korte samenvatting van de conclusies uit dat rapport.

Technisch mogelijk

Het is mogelijk om een natuurlijke variant, passend bij het Waddensysteem te realiseren. Hierbij is een natuur-plus binnen – en buitendijks mogelijk, passend bij de doelstellingen N2000 en PAGW. Met het voorgestelde debiet en de inzet van een regelwerk is het niet nodig om additioneel te baggeren in de kwelder om de verbindingsgeul schoon te houden. De hoeveelheid slib in het meer is bovendien aanzienlijk lager dan in de oorspronkelijke plannen. Door de ecologische natuurplus buitendijks is de kans op vergunningverlening vergroot. Dit is echter nog niet definitief te beoordelen.

Bevaarbaar of niet?

Er is de keuze tussen een bevaarbaar en een niet bevaarbaar regelwerk. Uit de onderzoeken is gebleken dat het technisch mogelijk is een bevaarbaar regelwerk te realiseren. De kosten van het bevaarbare en het onbevaarbare regelwerk zijn vergelijkbaar. Hierbij is wel gerekend met de huidige normen van de zeedijk. Met de aanleg van de nieuwe dijk wordt rekening gehouden met de klimaatverandering. Dit betekent in ieder geval dat de constructie langer wordt in verband met een nieuw dijkprofiel.

Het bevaarbare regelwerk leidt tot een 0,5 meter hogere ringdijk om het getijdemeer (4,16m +NAP). De ringdijk bij het niet bevaarbare regelwerk blijft even hoog als de oorspronkelijke variant (3,66m +NAP). Het bevaarbare regelwerk vraagt om een complexer beheer. Het niet bevaarbare regelwerk bestaat uit één systeem met één beheerder. Bij het bevaarbare regelwerk kunnen regelwerk en stormvloedkering onafhankelijk van elkaar aangestuurd en beheerd worden. Vanuit oogpunt van nautische veiligheid is het niet wenselijk om een doorvaarbaar regelwerk te realiseren.

De mogelijkheid van een duiker als niet doorvaarbaar regelwerk is ook nog kort onderzocht door Arcadis, omdat dit mogelijk een goedkopere meer realistische oplossing zou kunnen zijn voor het gat in de dijk. Bij nader inzien is gebleken dat dit geen oplossing biedt vanwege vergelijkbare kosten als andere oplossingen en de complexiteit van het beheer.

Op basis van de natuurlijke variant is een nieuwe recreatieve positionering opgesteld. Hierin is Holwerd als expeditiedorp aan de Waddenzee het centrum van persoonlijke en unieke Wad-ervaringen waar gasten verbinding vinden met zichzelf, elkaar en de natuur. Vanuit dit profiel is ook de variant zonder recreatievaart positief.

Kosten van aanleg

1. De kosten van de natuurlijke variant bedragen 80 mln. excl. (97 mln. incl. btw). De aanlegkosten vallen hoger uit (de sluis vervalt, maar de kosten voor grondverzet op de kwelder zijn hoger (waar een mogelijke baat tegenover staat).
2. Het batenkostensaldo van de natuurlijke variant is minder ongunstig dan in de oude variant. Dit komt niet door het ontwerp, maar met name door een verdubbeling van de verwachte verblijfsrecreatiebaten. Dit is op basis van een potentieel recreatieprofiel voor Holwerd aan Zee en aan een daarop gebaseerde betere prognose van wat er mogelijk is qua verblijfs- en dagrecreatie.
3. De baten van een natuurlijke variant met en zonder vaarrecreatie lijken vergelijkbaar (verschil zit alleen in woongenot/ landschapsverfraaiing)

Financiering

Voor de overbrugging van de kosten en de eerder toegezegde middelen lijken er een aantal mogelijkheden om dit gat te overbruggen, zowel publiek als privaat: daadwerkelijke interesse van de markt, zowel vanuit de toepassing van klei/slib als investeringen in het recreatie-ontwikkeling, mogelijke bijdrage PAGW, aanvullende bijdrage IKW/Waddenfonds, hogere opbrengst kleiwinning, Postcode Loterij)

Beheer en onderhoud

Het eigendom, beheer en onderhoud is nog niet geregeld. Wel is er het volgende over te zeggen:

1. De kosten voor beheer en onderhoud vanwege de sliblast in het binnenmeer is sterk minder in deze natuurlijke variant.
2. De discussie spitst zich toe op het eigenaarschap, beheer en onderhoud van het kunstwerk door de dijk. De meeste partijen zien ten aanzien van de doorgang door de dijk voor zichzelf geen rol in het beheer en onderhoud. In de gesprekken zijn het beheer en onderhoud en de financiering ervan veelal aan elkaar gekoppeld.
3. Een mogelijkheid is om te kijken of aanvullende middelen vrij te maken zijn en vanuit de bijdragen van partijen een 'beheerpot' of aparte reservering te maken, zodanig dat de kosten voor beheer en onderhoud niet drukken op de reguliere uitgaven voor beheer bij partijen. Een integraal project vraagt om integrale financiering van beheer en onderhoud. Daarbij kan ook gekeken worden naar de bijdrage van marktpartijen. Een nadere specificering van de kosten en baten is opgenomen in hoofdstuk 6 'Stand van zaken financiën en MKBA'.

Natuurlijke variant mogelijk?

4. Is een natuurlijke variant te ontwerpen passend bij het Waddensysteem: ja.
5. Is een natuur-plus buitendijks en binnendijks mogelijk passend bij doelstelling N2000 en PAGW: ja.
6. Is het beheersbaar qua sliblast in het meer: de jaarlijkse hoeveelheid baggerspecie is aanzienlijk afgenomen in deze variant door minder debiet.
7. Is het vanuit natuurwetgeving vergunbaar: beter, maar nog niet definitief te beoordelen.

Bevaarbaar of niet-bevaarbaar

8. Een bevaarbare variant van Holwerd aan Zee is van iconische (economische) meerwaarde voor Holwerd aan Zee en draagt bij aan het iconisch karakter van Holwerd aan Zee.
9. Echter, ook met de niet bevaarbare natuurlijke variant is een goed recreatief profiel neer te zetten.
10. Kan het technisch (is een bevaarbaar regelwerk mogelijk): ja.
11. Is het betaalbaar: de aanleg- en beheerlasten zijn vergelijkbaar (bevaarbaar – niet bevaarbaar).
12. Is het wenselijk: in het van nautische veiligheid niet, aldus Rijkswaterstaat en Wagenborg. De Vereniging van Wadvaarders ziet geen nautische veiligheidsproblemen en wijst op de kans van een extra vluchthaven op het Wad tijdens noodweer.
13. Is het beheerbaar: bevaarbaar leidt tot hogere dijk, en complexer beheer kunstwerk.

5. Kansen, risico's en aandachtspunten

In dit hoofdstuk worden ontwikkelingen benoemd die het vervolg van Holwerd aan Zee kunnen beïnvloeden, zowel positief als negatief.

Bereikbaarheid Ameland

De betrouwbare bereikbaarheid van Ameland staat al geruime tijd onder druk. De Waddenzee verzandt en de baggerinspanningen rondom met name Holwerd nemen toe. Experts verwachten dat de verzanding van de Waddenzee zich de komende decennia doorzet.

De hoofdconclusie van het in 2015-2016 doorlopen Open Plan Proces vaarverbinding Ameland – Holwerd is dat er een totaalonderzoek nodig is om die betrouwbare bereikbaarheid op de lange termijn te kunnen garanderen. Voor de korte termijn zijn er vijf maatregelen benoemd waarvan er vier zijn gerealiseerd.

In 2018-2019 is een studie uitgevoerd naar mogelijke oplossingsrichtingen. In 2020 heeft de minister van IenW op basis hiervan besloten dat de toekomstige oplossing varende zal zijn. Momenteel loopt het Vervolgonderzoek Bereikbaarheid Ameland 2030 (VBA 2030), waarin de varende varianten verder worden uitgewerkt. Aan vaste walzijde zijn twee locaties onderdeel van het onderzoek: de huidige locatie Holwerd, en een nieuwe locatie Ferwert.

Het doel van het Vervolgonderzoek is een betrouwbare en duurzame bereikbaarheid van Ameland voor de periode na 2030. VBA 2030 moet leiden tot beslisinformatie voor o.a. een keuze tussen deze beide locaties. Het VBA 2030 wordt in de tweede helft van 2023 afgerond.

Onderdeel van het Vervolgonderzoek zijn oplossingen waarin de afmetingen van de vaargeul worden teruggebracht en met kleinere schepen wordt gevaren. In het Vervolgonderzoek wordt beoordeeld wat de gevolgen zijn voor medegebruik van de vaargeul wanneer de afmetingen worden verkleind, bijvoorbeeld voor recreatievaart.

Een toekomstige keuze voor Ferwert in plaats van Holwerd zal waarschijnlijk tot gevolg hebben dat Rijkswaterstaat stopt met het baggeren van de geul naar de veerinrichting bij Holwerd. Deze geul neemt dan zijn natuurlijke vorm weer aan. De breedte en diepte van de natuurlijke geul zijn kleiner dan het gebaggerde profiel.

Wanneer de keuze op Ferwert zou vallen is nog niet duidelijk wat er met de huidige veerinrichting inclusief dam/grondlichaam gaat gebeuren. Een eventuele toekomstige verplaatsing zal ook inhouden dat deze reizigersstroom niet meer langs Holwerd komt.

Project dijkversterking Koehool-Lauwersmeer

De opgave Wadden van de provincie Fryslân kijkt integraal naar het Waddengebied, om een zo groot mogelijke plus te creëren voor verschillende opgaven. De Agenda voor het Waddengebied 2050, de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW), het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) en het Fries Programma Waddenkust (FPW) zijn prominente beleidskaders hiervoor. Vanuit het FPW is de dijkverbetering Koehool-Lauwersmeer een belangrijk vliegwiel, met doelstellingen om de randen van het Wad te verzachten, zoetwaterbeschikbaarheid te vergroten en behouden, het landbouwgebied vitaal en veerkrachtig te houden en de brede welvaart aan de Waddenkust te vergroten. Holwerd aan Zee bevindt zich in dit werkgebied en is een initiatief dat in grote mate kan bijdragen aan deze verschillende doelstellingen.

Vanuit het technische aspect van de dijkversterking Koehool-Lauwersmeer is de opgave voor Holwerd aan Zee 'een gat in de dijk'. Het is daarom afwachten wat het besluit zal zijn van de

stuurgroep. Het deeltraject van de dijk, waarin Holwerd zich bevindt, is aan de achterkant van de planning geplaatst (eind 2022) zodat er zoveel mogelijk ruimte is voor de planvorming van HaZ. Op dit moment wordt door betrokken partijen samen met het Wetterskip gekeken hoe het beste kan worden samengewerkt in de procedure en in de uitvoering.

In het kader van de vergunbaarheid van de brede groene dijk ligt er een opgave om natuur te compenseren. HaZ zou een rol kunnen spelen bij de uitbreiding van het natuurareaal, wat een koppelkans kan zijn.

Fries programma waddenkust

In het kader van het integrale proces rondom 1DYK speelt HaZ een veel grotere rol. Er zijn drie thema's: zoetwater, brede welvaart en ecologie. HaZ zou op alle drie de aspecten invulling kunnen geven en dat is dan ook gelijk de kans. De komende tijd wordt benut om te kijken naar financieringsmogelijkheden, bijvoorbeeld bij het IKW/Waddenfonds. De grote uitdaging voor het gebiedsproces is tijd.

Programmatische aanpak grote wateren (PAGW)

In opdracht van de ministeries IenW en LNV werkt RWS samen met Staatsbosbeheer en de Rijksdienst voor ondernemend Nederland aan de PAGW, met het doel een extra impuls te geven ten aanzien van de benodigde verbetering van de natuur- en waterkwaliteit in de Nederlandse grote wateren en het halen van de wettelijke doelen van N2000 en KRW. De Waddenzee is binnen deze beleidsmaatregel aangewezen als een van de zes Nederlandse grote wateren waarop de PAGW zich richt.

PAGW kent geen zelfstandige realiserende rol: voor de uitvoering wordt primair meegelift op bestaande initiatieven langs de Friese Waddenkust tussen Koehool en Lauwersmeer (KLM): het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) van Wetterskip Fryslân en het Fries Programma Waddenkust (FPW) van de provincie Fryslân. De partijen zijn verenigd in 1Dyk en hebben als missie voor dit gebied: *dijk versterkt, randen verzacht, gebied verrijkt*.

Naast de mogelijkheden binnen bovengenoemde samenwerking ziet PAGW-KLM het project Holwerd aan Zee als een majeure kans om natuurmaatregelen te realiseren op het traject Koehool – Lauwersmeer, en daarmee de beleidsdoelstelling PAGW in te vullen. Vanuit PAGW-KLM is de natuuropgave helder: we zien mogelijkheden primair binnendijs middels het getijdemeer, waar oplossingen voor vogels en vissen worden getroffen: fourageergebied, hoogwatervluchtplaats en broedgebied voor vogels en paai- en opgroeigebied voor vissen.

Een binnendijkse oplossing gaat niet zonder een ingreep buitendijs, waarmee ook natuurverbetering kan worden gerealiseerd: met binnendijs als uitgangspunt, kan PAGW 'meebewegen' buitendijs, met een minimale natuurgeul in het voorland. Een niet-bevaarbare verbinding met de Waddenzee (duiker, hevel of andere oplossing) zou daarbij van belang zijn om een –zeldzaam- brak waterhabitat te laten ontwikkelen. Bij maatregelen die uiteindelijk vanuit PAGW-gelden worden toegekend is een overgangsperiode van maximaal 10 jaar voor beheer en onderhoud inbegrepen.

Ecologisch perspectief Friese Waddenzeekust

Het Ecologisch Perspectief is op verzoek van Wetterskip Fryslân ontwikkeld door ecologen van Rijkswaterstaat, Staatsbosbeheer, It Fryske Gea, Altenburg&Wymenga, Artemisia kwelderonderzoek, Wetterskip Fryslân en Witteveen+Bos. In het Ecologisch Perspectief wordt geconstateerd dat het Voorkeursalternatief (VKA) voor de dijkverbetering Koehool – Lauwersmeer, zoals dat op 23 november 2021 is vastgesteld door het bestuur van het Wetterskip, nog onvoldoende antwoord

geeft op de integrale opgave, om naast waterveiligheid ook ecologie (de Programmatische Aanpak Grote Wateren (de PAGW) en andere gebiedsopgaven te realiseren.

Het Ecologisch perspectief vormt de eerste stap in de zoektocht naar een integraal én vergunbaar VKA op en rond het bestaande dijktracé met significant positieve effecten voor de natuur. Ook draagt het ecologisch perspectief bij aan de zoektocht naar de koppeling met de PAGW-opgave 'verzachten van de randen van het Wad' in het bestaande dijktracé. Met het gebiedsproces Koehool-Lauwersmeer, onder regie van de provincie Fryslân, stellen de samenwerkende gebiedspartners een integraal gebiedsplan op, met als uitgangspunt 'Dijk versterkt, randen verzacht en gebied verrijkt.

In het Ecologisch Perspectief wordt geconstateerd dat er raakvlakken zijn tussen de ambities en doelstellingen van het Wetterskip en PAGW (RWS) op het gebied van ecologie en natuur en Holwerd aan Zee.

Hoogwaternormen

Voor het kunstwerk in de zeedijk is gerekend met de huidige normen voor waterveiligheid. De nieuwe normen voor waterveiligheid hebben effect op de zeedijk en dus ook op het beoogde kunstwerk. Het kunstwerk moet naar alle waarschijnlijkheid groter, in ieder geval langer. De kosten voor aanleg van het kunstwerk zijn dan ook de minimale aanlegkosten.

Prijspeil en vervangingskosten

De SSK-raming geeft een indicatie van de investerings- en onderhoudskosten van Holwerd aan zee. Hierbij moeten nog een aantal kanttekeningen geplaatst worden die van invloed kunnen zijn op de daadwerkelijke kosten.

- De kostenraming is gebaseerd op het prijspeil van 2020/2021, omdat op deze manier een vergelijking gemaakt kan worden met de SSK van het voorkeursalternatief in 2021.
- Na ongeveer 100 jaar moet het regelwerk vervangen worden. De vervangingswaarde van het regelwerk is niet meegenomen in de kostenraming, omdat deze berekend is over een periode van 50 jaar. Deze kosten zijn ook niet meegenomen in de doorrekening in de MKBA. De opbrengsten in de MKBA zijn wel over een periode van 100 jaar berekend.

6. Stand van zaken financiën en MKBA

In dit hoofdstuk wordt een kort overzicht gegeven van de nu bekende kosten en baten. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de belangrijkste conclusies uit het MKBA dat op basis van de resultaten van de deelsporen is geactualiseerd door Witteveen & Bos. Het MKBA is in concept gereed, maar waar vanwege de hoge tijdsdruk nog gekeken moet worden naar consistentie. De conclusies zullen naar aanleiding hiervan echter niet wijzigen.

Investeringskosten

De totale investeringskosten voor Holwerd aan Zee bedragen 80 miljoen excl. btw. De kosten voor beheer en onderhoud (instandhoudingskosten) zal circa [REDACTED] per jaar bedragen, exclusief de bedieningskosten van 1 fte. Hierbij is gerekend met een termijn van 50 jaar. Als gerekend zou worden met een termijn van 103 jaar worden ook de vervangingskosten van de objecten meegenomen.

Baten

Op dit moment is er 45,8 miljoen gereserveerd voor Holwerd aan Zee, hier hebben de volgende partijen aan bijgedragen:

Provincie Fryslân	10 mln.
Gemeente	5,5 mln.
Waddenfonds	8,3 mln.
Droomfonds	15 mln.
Regiodeal LNV	7 mln.
Totaal	45,8 mln.

Van dit budget is op dit moment ruim 2 miljoen euro besteed aan voorbereidingskosten.

Voor verdere financiering van de benodigde 80 miljoen, te weten 34,2 mln., liggen er onder andere kansen bij het IKW/het Waddenfonds, het Droomfonds en de PAGW. Hierover zijn de partijen momenteel in gesprek. Ook de verkoop van klei uit voorkomend slib is een mogelijkheid voor financiering.

Samenvatting MKBA

Overtreffen de maatschappelijke baten van de meest recente versies van het plan Holwerd aan Zee de kosten, die er mee gemoeid zijn? Uit een maatschappelijke kosten baten analyse (MKBA) volgt dat het antwoord op deze vraag 'nee' luidt voor de niet-bevaarbare variant en 'misschien, maar niet waarschijnlijk' voor de wel bevaarbare variant. De bevaarbare variant heeft weliswaar een nipt positief saldo, maar bij kleine tegenvallers qua kosten of baten, slaat dit om naar een negatief saldo.

De MKBA-uitkomsten leveren geen aanknopingspunten op, om hier verandering in te brengen. Hoewel de bevaarbare variant qua maatschappelijk rendement iets beter scoort dan de niet-bevaarbare, blijkt uit de MKBA dat de meerkosten van bevaarbaarheid niet gecompenseerd worden door extra toeristisch recreatieve exploitatiebaten en werkgelegenheidsbaten. Het zijn juist de extra woongenotsbaten van bevaarbaarheid die ervoor zorgen dat de bevaarbare variant iets gunstiger uitpakt dan de niet bevaarbare. Maar deze post is onzeker: als hij tegenvalt, krijgt ook de bevaarbare variant een negatief saldo.

Hoewel de verkoop van klei uit vrijkomend slib een beperkte bijdrage levert aan het maatschappelijk rendement, bestaat er een omslagpunt waarbij kleiverkoop wel en niet loont en dus het MKBA-saldo positief of negatief beïnvloedt. Bij een baggervolume van minder dan 40.000 kuub per jaar worden de kosten van het slibdepot niet terugverdiend en heeft kleiverkoop een negatief effect op het batenkostensaldo van het project. Bij een volume groter dan 40.000 heeft kleiverkoop een klein positief effect op het batenkostensaldo. De kleiopbrengsten zijn dan niet groot genoeg om de baggerkosten te compenseren. Dat neemt echter niet weg dat het dan toch zinvol is om klei te winnen uit het sediment dat bij onderhoud van het getijdemeer vrijkomt. Deze baggerkosten zijn immers niet te voorkomen en dan is het gunstig als er kleiopbrengsten tegen over staan.

7. Scenario's

Het kernteam adviseert aan de stuurgroep Holwerd aan Zee om een keuze te maken uit een van de onderstaande scenario's.

- A. Natuurlijke variant
- B. Integrale gebiedsontwikkeling
- C. Stoppen met Holwerd aan Zee

A. Natuurlijke variant

Scenario A is op verzoek van de stuurgroep (besluit d.d. 23 juni 2022) nader onderzocht is. Uit de notitie van bevindingen van Wing (november 2022) komt op het merendeel van de gestelde vragen in de geformuleerde deelsporen een antwoord.

De natuurlijke variant van Holwerd aan Zee richt zich ten opzichte van het eerdere voorkeursalternatief op de verdere verbetering van natuur. Met één natuurlijke geul of een ondiep natuurlijk geulensysteem is meer natuurontwikkeling in de kwelder mogelijk. Na onderzoek is helder dat dit passend te maken is op het Waddensysteem. Ook is bekend dat de natuurplus die binnen- en buitendijks uitgevoerd wordt, passend te maken is bij zowel Natura2000 als PAGW doelstellingen.

Binnen dit scenario is afgezien van een schutsluis en is gekozen voor een niet bevaarbaar regelwerk. Van een doorvaarbaar regelwerk is inmiddels bekend dat het technisch haalbaar is, maar vanuit oogpunt van nautische veiligheid niet wenselijk aldus Rijkswaterstaat en Wagenborg. Een getijdenmeer is een belangrijk onderdeel van deze variant.

Met deze aanpassingen van de natuurvariant ten opzichte van juni 2022 moet nog onderzocht worden welke financiering eventueel wegvalt als we de plannen nog meer veranderen. Wel is duidelijk dat wanneer de natuurdoelstellingen voor een getijdemeer niet gerealiseerd, worden de financiering van Vogelbescherming vanuit de middelen van het droomfonds van de Postcodeloterij en naar alle waarschijnlijkheid van het Waddenfonds wegvallen.

B. Integrale gebiedsontwikkeling

Bij dit scenario gaan we uit van geen dijkdoorbraak tussen de Waddenzee en Holwerd oftewel tussen mens en natuur.

Met dit scenario is er een nieuwe situatie ontstaan; de intentieverklaring houdt op en Holwerd aan Zee is van de baan, er komt namelijk geen verbinding met de Waddenzee. Partijen zullen bij dit scenario opnieuw in overleg moeten. Denken in meer integrale gebiedsontwikkeling voor de komende jaren. Geen gat in de dijk, maar wel denken vanuit Brede Welvaart en leefbaarheid van Holwerd en omgeving, en aansluiten bij het Fries Programma Waddenkust. Dit scenario heeft geen directe relatie meer met de huidige plannen ten aanzien van Holwerd aan Zee.

Feitelijk wordt er in het geval van dit scenario opnieuw gestart met een gebiedsproces en bekeken welke onderdelen wel kans van slagen hebben. Een en ander heeft consequenties voor wat betreft het draagvlak, de financiering en deelname van partijen. De Colleges van B&W van Noardeast-Fryslân en GS moeten bijvoorbeeld terug naar gemeenteraad en Provinciale Staten om met hen het gesprek aan te gaan over een alternatieve inzet van de gereserveerde middelen. De uitkomst hiervan is onzeker. De kans is bij gemeente groot dat bij goede plannen zeker de 5 miljoen in het gebied zal worden geïnvesteerd. Wel zeker is dat de financiering door de Vogelbescherming hiermee zal wegvallen en dat VBNL in gesprek gaat met de Postcodeloterij voor een alternatieve bestemming

over de inzet van de middelen. Tot slot zal ook met het Ministerie van BZK afgestemd moeten worden over de middelen uit de Regiodeal Noordoost-Fryslân.

Voorbeelden van vormen van gebiedsontwikkeling waaraan gedacht kan worden zijn:

- Versterking recreatiefunctie binnendijs in het van doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en recreatie en toerisme.
- Opwaardering van de pier na besluitvorming Holwerd-Ameland
- Natuurontwikkeling binnendijs en buitendijs in relatie PAGW.
- Uitvoering geven aan de zoetwaterstrategie voor de landbouw

Mogelijke (financiële) consequenties:

- Aan de voorwaarden in relatie tot de bijdrage van het Waddenfonds en de Droomfondsbijdrage wordt niet meer voldaan. Het is onwaarschijnlijk dat er in dit scenario nog met deze bijdragen gerekend kan worden.
- De bijdragen van provincie en gemeente zullen moeten worden heroverwogen. De Colleges zullen hierover in gesprek moeten gaan met raad en Staten.
- Het is onzeker of er gebruikgemaakt kan worden van de PAGW-middelen.
- Er zijn waarschijnlijk geen mogelijkheden voor multipliegelden uit bijvoorbeeld Europa.

C. Stoppen met Holwerd aan Zee

Bij dit scenario wordt de keuze gemaakt om niet door te gaan met de planvorming rond Holwerd aan Zee en ook niet verder te gaan met gebiedsontwikkelingsplannen. Reden daarvan kan onvoldoende vertrouwen zijn in de haalbaarheid en de betaalbaarheid van Holwerd aan Zee, zowel voor wat betreft de realisatie, als het beheer en onderhoud. Een en ander betekent de facto dat Holwerd aan Zee met de huidige fase wordt afgerond.

Er zullen dan gesprekken moeten plaatsvinden met overheden en overige financiers, over het vaststellen van de bijdrage aan Holwerd aan Zee tot en met deze fase. Daarbij gaat het om alle voorbereidingskosten die tot dat moment zijn gemaakt. De overige, niet bestede, en niet meer te besteden middelen hoeven in dit scenario niet langer gereserveerd te worden door de overheden, of moeten terug naar de overige financiers (IKW, Waddenfonds, Regiodeal Rijk, Droomfonds Postcodeloterij). Daar ligt ook een risico, omdat partijen het er dan over eens moeten worden op welk bedrag de bijdrage aan Holwerd aan Zee moet worden vastgesteld. Verder zal de reeds aangekochte grond door VBNL weer moeten worden verkocht.

8. Advies van kernteam aan stuurgroep

Alles bij elkaar optellende, komen we in dit hoofdstuk aan bij de aanbevelingen. Als eerste wordt per partij het standpunt gedeeld waarna een gezamenlijk advies volgt van het kernteam aan de stuurgroep.

Gemeente Noardeast-Fryslân

De gemeente staat positief tegenover het doel van Holwerd aan Zee: een economische impuls geven aan het gebied ten behoeve van de leefbaarheid. Holwerd aan Zee ziet de gemeente in dit verband als een middel.

De gemeente ziet dat het oorspronkelijke project Holwerd aan Zee gaandeweg meer verschoven is naar natuurontwikkeling. Na het besluit in juni 2022 in de Stuurgroep om de natuurvariant verder te onderzoeken en uit te werken, heeft het college van de gemeente daarom ook nadere randvoorwaarden aan het project verbonden (zie blz. 5).

Als scenario A de natuurvariant breed gedragen wordt onder de overige partijen, staat de gemeente dit niet in de weg. Natuurlijk moet wel rekening gehouden worden met de randvoorwaarden die de gemeente heeft aangegeven.

De gemeente wil zich hard maken voor scenario B een integraal gebiedsproces, als scenario A niet haalbaar en betaalbaar blijkt. De inzet is om met alternatieve plannen de toegezegde financiële middelen voor het gebied te behouden, waarbij er voor wat de gemeente betreft gekeken wordt naar het hele Waddenkustgebied binnen de gemeentegrenzen.

LTO Noord

LTO opteert voor B, alleen gebiedsontwikkeling. Maandagavond 21 november 2022 komt de landbouw bij elkaar om te bepalen of het advies van Wing andere en mogelijk nieuwe inzichten biedt die kan leiden tot een aanpassing van het standpunt. De uitgangspunten zoals in het voorjaar door de landbouw geformuleerd blijven overigens nog wel van kracht. [REDACTED] zal in de stuurgroepvergadering van 24 november 2022 het definitieve standpunt van de landbouw kenbaar maken.

Stichting Holwerd aan Zee

Stichting Holwerd aan Zee kiest er ervoor om zo dicht mogelijk bij de oorspronkelijke doelstelling te blijven van het plan zoals dat de afgelopen negen jaar is gecommuniceerd met o.a. het dorp, grondeigenaren, de gemeenteraad, Provinciale Staten en alle partners van Holwerd aan Zee. De stichting kiest in deze fase voor een variant met een open verbinding tussen Holwerd en de Waddenzee door de zeedijk die recht doet aan het systeem van de Wadden. Bij voorkeur met de voorgestelde extra plus op de natuur buitendijks, zonder de balans tussen economie en ecologie uit het oog te verliezen. Belangrijk streven voor de stichting blijft om toekomstgerichte en – bestendige keuzes te maken waar we in een vervolgfase geen spijt van zullen krijgen.

Vogelbescherming Nederland

Vogelbescherming kiest voor variant A, zonder vaarrecreatie en met natuurontwikkeling buitendijks. Variant B is naar ons idee gelijk aan C. De bijdrage van Vogelbescherming uit het Droomfonds zal dan vervallen.

Provincie Fryslân

Scenario A is technisch mogelijk en voorziet bovendien in belangrijke voordelen voor de natuurontwikkeling. Daarnaast is er ook een recreatieve potentie. Daarmee lijkt er ook sprake te zijn van economische voordelen en leefbaarheidseffecten. Ook bij de niet bevaarbare optie. Tegelijkertijd is scenario A alleen haalbaar als er door de partijen afspraken gemaakt kunnen worden over een

verdeling van de lasten die samenhangen met eigendom, beheer en onderhoud na voltooiing van het plan Holwerd aan Zee. Voor één partij alleen zijn deze lasten niet eeuwigdurend te dragen. Een alternatieve financiering van de beheer- en onderhoudskosten uit een speciaal fonds zou onderzocht kunnen worden. Scenario A wordt haalbaarder als beheer- en onderhoudskosten betaalbaarder worden. Om die reden zou onderzocht kunnen worden of een eenvoudiger kunstwerk tot de mogelijkheden behoort. Als partijen geen overeenstemming kunnen bereiken over beheer en onderhoud, er geen alternatieve financiering mogelijk blijkt, en beheer- en onderhoudskosten onverminderd hoog blijven, valt daarmee de basis voor Holwerd aan Zee weg. Plan B, een integraal gebiedsproces, komt dan in zicht waarmee in ieder geval een deel van de bijeingebrachte middelen (in overleg en afstemming met de subsidiënten en financiers) voor Holwerd en omgeving beschikbaar kan blijven.

Wetterskip Fryslân

Gezien de technische haalbaarheid kan scenario A worden geadviseerd. Echter is het vraagstuk eigendom, beheer en onderhoud niet op te lossen. Dat brengt ons tot de keus om voor scenario B te kiezen. Het argument daarvoor is dat er in Holwerd veel energie zit om het dorp en de regio vooruit te helpen op leefbaarheid in de breedste zin van het woord. Deze energie, creativiteit en vasthoudendheid wordt door de stichting goed ingezet en verdient een proces om op een andere manier dan Holwerd aan Zee de stichting hun opgaaf leefbaarheid vorm te geven.

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat geeft de voorkeur aan scenario A, de natuurlijke variant.

PAGW

PAGW ziet de natuurvariant met getijdemeer binnendijs als enige mogelijkheid om te participeren in HaZ. Een keuze voor variant B of C zal als consequentie hebben dat er binnen Holwerd aan Zee geen verdere activiteit wordt onderzocht vanuit de PAGW.

Algemene aanbeveling

Uit de voorgaande opsomming is op te maken dat bij vijf partijen het verder ontwikkelen van scenario A de voorkeur geniet, in de wetenschap dat er naar alle waarschijnlijkheid geen bevaarbaar regelwerk mogelijk is, maar wel een doorbraak in de dijk. Daarbij dient echter wel te worden aangetekend dat er bij scenario A nog voorzien moet worden in een oplossing voor het vraagstuk ten aanzien van beheer en onderhoud. De lasten die hiermee samenhangen moeten of door partijen gezamenlijk gedragen kunnen worden, of er moet op een alternatieve manier in voorzien worden, bijvoorbeeld in de vorm van een fonds.

Voor twee partijen geldt onomwonden dat de voorkeur uitgaat naar het alternatief voor Holwerd aan Zee, een nieuw integraal gebiedsproces in Holwerd. De reden hiervoor is dat er sterk getwijfeld wordt aan de wenselijkheid, de haalbaarheid en de betaalbaarheid van de natuurlijke variant van Holwerd aan Zee, in samenhang met het vraagstuk van beheer en onderhoud op de lange termijn.