

Haveninrichtingsplan Harlingen

Ontwikkelingen 2010 - 2013



Opdrachtgever:



Postbus 10.000
8860 HA Harlingen

Contactpersonen:
Mevrouw E. van der Kooij
(Projectleider Waterfront en Binnenstad)
en de heer F. Grijpstra (Havenmeester)

Opgesteld door:



Postbus 123, 8200 AC Lelystad
Tel. 0320 21 88 47, fax 0320 28 13 08
e-mail: info@waterrecreatieadvies.nl
Website: www.waterrecreatieadvies.nl

Inhoudsopgave

1.	Aanleiding	1
2.	Doel van het rapport	2
3.	Karakteristiek van Harlingen als watersportgemeente	2
4.	Beleid en ambities gemeente Harlingen	2
4.1.	Houtskoolschets 'Harlingen koerst naar 2025, voortvarend veelzijdig'	2
4.2.	Streekplan voor Fryslân	3
4.3.	Friese Merenproject, quickscan waterfront Harlingen	3
4.4.	Masterplan Toegangspoort Harlingen	3
4.5.	Ontwerp Structuurvisie Harlingen 2025	4
5.	Beleid voor de Waddenzee en havenontwikkeling	4
5.1.	Aanwijzing Natura 2000 gebied Waddenzee en Beheerplan	4
5.2.	PKB 3e Nota Waddenzee en Convenant Vaarrecreatie Waddenzee	4
5.3.	Havenvisie Wadden 'Verantwoord varen op het Wad'	5
5.4.	Evaluatie en vervolg Convenant Vaarrecreatie Waddenzee	6
6.	Economische betekenis van de watersport en chartervaart voor de lokale economie in Harlingen	7
7.	Trends en ontwikkeling van de watersport in de Waddenzee	8
7.1.	De economische crisis en de gevolgen voor de Havenvisie Wadden	9
7.2.	Huidige en gewenste capaciteit lig- en passantenplaatsen Waddenzee	10
7.3.	Het Haveninrichtingsplan van Harlingen	12
7.4.	Herinrichting Noorderhaven, Zuiderhaven en Nieuwe Willemshaven	12
7.5.	Oplegnotitie Cluster Centrale Wad (cluster C)	13
8.	Samenvatting, conclusie en vervolgstappen	14
Bijlagen		16
1.	Huidige verdeling vaste ligplaatsen, passantenplaatsen en charterplaatsen in Harlingen	16
2.	Deel uit Evaluatie Convenant ten aanzien van vorderingen uitbreiding lig- en passantenplaatsen	17

1. Aanleiding

De gemeente Harlingen heeft besloten om de voorzieningen voor de waterrecreatie te verbeteren en zo mogelijk uit te breiden. Conform de afspraken in het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee moet hiervoor een 'Haveninrichtingsplan' worden gemaakt. De PKB 3^e Nota Waddenzee¹, het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee² en de Natuurbeschermingswet 1998 vormen 3 belangrijke randvoorwaarden om plannen in de havens van Harlingen te realiseren.

In het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee zijn door de (27) convenantpartners afspraken gemaakt over de veiligheid en de kwaliteit van de havens in de Waddenzee. Deze afspraken houden in dat vanwege veiligheidsoverwegingen alle havens moeten beschikken over *voldoende veilige en beschutte ligplaatsen*. Daarnaast moet een *buffercapaciteit* worden gecreëerd die door de havenmeester nader kan worden bepaald afhankelijk van de lokale situatie.

De havens van Harlingen, Schiermonnikoog, Ameland en Terschelling voldoen niet aan deze afspraak. De havens liggen tijdens het vaarseizoen vol en er is onvoldoende manoeuvreerruimte. Dit leidt tot onveilige situaties en door plaatsgebrek tot ankeren en droogvallen op het Wad. Hierdoor wordt de natuur in de Waddenzee onnodig belast.

Op tot een evenwichtige oplossing te komen hebben de gemeenten rond de Waddenzee gezamenlijk een visie op laten stellen. Deze visie, de Havenvisie Wadden³ is met een Oplegnotitie⁴ door de Waddengemeenten aangeboden aan het Regiecollege Waddengebied (RCW). In de Havenvisie zijn de afspraken uit het Convenant verder uitgewerkt en is afgesproken dat de gemeenten de Haveninrichtingsplannen per cluster verder afstemmen. De Waddenzee is in de Havenvisie Wadden verdeeld in 4 clusters. Harlingen hoort met Terschelling en Vlieland tot Cluster C.

Naast het voldoen aan de afspraken uit het Convenant en de Havenvisie Wadden is de gemeente Harlingen van plan om door herinrichting van de Nieuwe Willemshaven een aantrekkelijk waterfront te ontwikkelen als vaardoel en visitekaartje van de stad. Hierdoor kan de verblijfsduur van watersporters worden verlengd. Dit is belangrijk omdat Harlingen wat te bieden heeft en het bestedingspatroon van watersporters tijdens een verblijf aan de wal relatief hoog is. De ontwikkeling van een waterfront kan daarom een belangrijke impuls betekenen voor de lokale economie en werkgelegenheid. Bovendien biedt deze ontwikkeling mogelijkheden om het havengebied te veranderen in een aantrekkelijk werk- en verblijfsgebied waar niet alleen recreanten en toeristen, maar ook eigen inwoners gedurende het hele jaar met plezier gebruik van kunnen maken.



¹ PKB 3^e Nota Waddenzee, deel 4, Ontwikkeling van de wadden voor natuur en mens, vastgesteld door het parlement in januari 2007. Vanaf februari 2007 is de Derde Nota Waddenzee rechtsgeldig geworden.

² Convenant Vaarrecreatie Waddenzee, ondertekend door 27 overheden en maatschappelijke organisaties op 3 december 2007

³ Havenvisie Wadden, initiatief van de Waddengemeenten verenigd in de Stuurgroep Uitvoering Convenant, 26 maart 2010

⁴ Oplegnotitie voor het RCW bij de Havenvisie Wadden. Het RCW stemt in met de Oplegnotitie en verdere uitwerking van de Havenvisie Wadden, 16 december 2010

2. Doel van het rapport

De ambities van Harlingen zoals opgenomen in de houtskoolschets 'Harlingen koerst naar 2025, voortvarend veelzijdig', zijn verder uitgewerkt in de Ontwerp Structuurvisie Harlingen 2025. In het nu voorliggend Haveninrichtingsplan Harlingen zijn de mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering van de Noorderhaven, Zuiderhaven en de Nieuwe Willemshaven uitgewerkt conform de afspraken die hierover gemaakt zijn in het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee en de Havenvisie Wadden. Na vaststelling door de gemeenteraad kunnen de plannen verder worden uitgewerkt en geconcretiseerd.

3. Karakteristiek van Harlingen als watersportgemeente

Harlingen is één van de oudste van de Friese elfsteden. Een belangrijke kernkwaliteit is de fysieke relatie van de stad met de Waddenzee. Karakteristiek voor Harlingen zijn de Friese zeehaven met de levendigheid die daarbij hoort, de cultuurhistorische binnenstad en het uitzicht over de Waddenzee. De stad presenteert zich als "het schoonst juweel der Vriezen" en ligt op een strategisch kruispunt van vier belangrijke vaargebieden voor de recreatievaart. Voor watersporters uit het IJsselmeergebied is Harlingen een aantrekkelijk vaardoel als uitgangspunt voor een tocht over de Waddenzee, om de 'sprong' naar de Waddeneilanden te maken of naar verder weg gelegen bestemmingen via de Noordzee. Daarnaast is Harlingen een toegangspoort voor een vaartocht over de Friese binnenwateren. De zeehaven bestaat uit een recreatiehaven en een industrie-, visserij- en veerhaven. Naast recreatievaart doen grote visserkotters, coasters, vrachtschepen, binnenschepen en tegenwoordig cruiseschepen de haven aan en onderhouden veerboten de verbinding met Terschelling en Vlieland.

4. Beleid en ambities gemeente Harlingen

4.1. Houtskoolschets 'Harlingen koerst naar 2025, voortvarend veelzijdig'⁵

In de Houtskoolschets is de ambitie van Harlingen opgenomen om de meest veelzijdige haven van het Noorden te worden. Vanuit het oogpunt van veiligheid wordt gestreefd naar een duurzame scheiding van de recreatiegebonden en bedrijfsgebonden vaart, door vergroting van de huidige havenmond of aanleg van een tweede havenmond.

De historische binnenstad is de 'parel van Harlingen' en vormt een interessant vaardoel. Gestreefd wordt naar het op peil houden van een voorzieningenniveau dat zorgt voor een sterk en bruisend centrum in de binnenstad. Dit is aantrekkelijk voor zowel eigen inwoners als voor recreanten. De stad heeft de ambitie om haar gezicht meer naar de zee te richten. Door integratie van kustverdediging en ruimtelijke ontwikkeling biedt de Nieuwe Willemshaven een unieke kans om een waterfront te ontwikkelen als visitekaartje van de stad. Door deze kwaliteitsverbetering beoogt Harlingen een zelfstandig vaardoel te worden in plaats van een tussenstop van het IJsselmeer naar het Wad of de Noordzee. Ook wil Harlingen haar toeristisch profiel als Waddenstad uitbouwen door niet alleen een goede watersportstad te zijn, maar ook door het Wad in al haar facetten beleefbaar te maken. Bijvoorbeeld door het opzetten van een Waddencentrum gericht op vier seizoenen beleving en educatie hoopt men ook bezoekers die naar Vlieland en Terschelling gaan langer in Harlingen vast te kunnen houden. Belangrijk is de aansluiting van het waterfront met het centrum, mede qua sfeer, schaal en maat. Doel van het nieuwe waterfront is het vergroten van de aantrekkelijkheid van Harlingen als jaarrond bestemming.

Voor kleinere boten wil Harlingen haar positie als poort naar de Friese meren versterken door een kwaliteitsslag te maken in de Noorderhaven, Zuiderhaven en de Singels. Om de bereikbaarheid te verbeteren wil Harlingen de vaarroute via Achlum en Hitzum naar Franeker opwaarderen als onderdeel van het Elfsteden vaarrouthenetwerk. Ook een betere doorvaart vanaf Bolsward via Witmarsum en het opwaarderen van de vaart via Arum kan een extra bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van Harlingen vanaf de Friese meren.

⁵ Houtskoolschets 'Harlingen koerst naar 2025, Stadsvisie deel 1, BVR, januari 2008, vastgesteld juni 2008

4.2. Streekplan voor Fryslân⁶

Op grond van het Streekplan voor Fryslân, vastgesteld op 13 december 2006, heeft Harlingen verschillende opgaven, waaronder de ontwikkeling van de haven van Harlingen. Een belangrijk element in het ontwikkelingsperspectief van Harlingen is de versterking van de recreatief-toeristische functie. Het gaat hierbij met name om nieuwe attracties en voorzieningen die het dag- en verblijfstoerisme versterken. De ontwikkeling van het havenfront kan hierbij volgens het Streekplan een belangrijke rol spelen. Daarnaast zijn o.a. van belang de verbreding van recreatie, waarmee wordt bedoeld het langer vasthouden van toeristen in de omgeving. In het streekplan is ruimtelijke kwaliteit speerpunt. Fryslân wil 'op afstand de mooiste provincie van Nederland' worden.

4.3. Friese Merenproject, quickscan waterfront Harlingen⁷

In 2009 en 2010 heeft Waterrecreatie Advies in opdracht van het Friese Merenproject een "quickscan" gemaakt van de (ruimtelijke) kwaliteit en functionaliteit van 20 Friese watersportkernen en toegangspoorten. Met afgevaardigden van de gemeente, provincie en/of architecten en stedenbouwkundigen werden de door de provincie geselecteerde dorpen en steden per boot bezocht. Van de bevindingen is een fotoverslag gemaakt en een sterkte-zwakte analyse (SWOT). Ook de bestedingsmogelijkheden van watersporters zijn in kaart gebracht. De uitkomsten van de quickscan in Harlingen zijn gebruikt bij het opstellen van het Masterplan Toegangspoort Harlingen.



4.4. Masterplan Toegangspoort Harlingen⁸

Harlingen is een van de toegangspoorten tot de Friese Meren. Samen met de provincie heeft Harlingen in 2011 het Masterplan Toegangspoort Harlingen opgesteld. Het doel van dit plan is om extra bestedingen in Harlingen te stimuleren en betreft maatregelen die gericht zijn op investeringen in de ruimtelijke kwaliteit van het Waterfront. De focus ligt hierbij op de herontwikkeling van de Nieuwe Willemshaven. In het kader van het Open Planproces Waterfront is de gemeente met betrokken partijen over verschillende onderwerpen, wensen en belangen in gesprek gegaan. Gesproken is over de inrichting van de havens, de omliggende kades en de openbare ruimten. Deze informatie zal worden gebruikt om na vaststelling van het Haveninrichtingsplan te komen tot een definitieve inrichting van de Noorderhaven, de Zuiderhaven en de Nieuwe Willemshaven.

De ontwikkeling van de Nieuwe Willemshaven omvat de herinrichting van de bestaande haven tot een veilige haven voor zeegaande jachten, charterschepen ("bruine vloot") en cruisevaart ("witte vloot"). Daarnaast wordt gedacht aan vertrekhaltes voor wadexcursies en ligplaatsen voor bijzondere schepen zoals de Willem Barentsz. Mogelijkheden voor vastgoedontwikkeling, winkels, horeca en bedrijvigheid kunnen nader worden onderzocht.

⁶ Streekplan Fryslân 2007, Om de kwaliteit fan de romte, Provinciale Staten Fryslân, 13 december 2006

⁷ Quickscan waterfront Harlingen, Waterrecreatie Advies, oktober 2009

⁸ Masterplan Toegangspoort Harlingen, vastgesteld door gemeenteraad op 7 juli 2011

4.5. Ontwerp Structuurvisie Harlingen 2025⁹

De Structuurvisie Harlingen 2025 geeft richting aan het ruimtelijke, economische en sociaal maatschappelijke beleid van de gemeente Harlingen en is het vertrekpunt voor het uitwerken van het verdere beleid voor de toekomst. Het is een visie in de zin van artikel 2.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en omvat het gehele gemeentelijke grondgebied.

In de Structuurvisie wordt gestreefd naar een verbreding van de economie en stimulering van werkgelegenheid in de toeristische sector. De binnenstad moet een sterk en bruisend centrum blijven, dat comfortabel en aantrekkelijk is voor inwoners, voor de regio en voor toeristen. De gemeente zet zich in om de watersportfaciliteiten van de Noorderhaven en de Zuiderhaven sterk te verbeteren. De Nieuwe Willemshaven wordt geherstructureerd tot een aantrekkelijk werk- en recreatiegebied. Het waterfront vormt nu, maar zeer zeker straks, vanuit de Waddenzee voor de zeepleziervaart de entree van Harlingen.

De bereikbaarheid van de jachthavens voor toerisme vindt plaats via één havenmond. De ligplaatsen in deze havens dienen kwalitatief goed en efficiënt te zijn. De ligplaatsen zijn gesitueerd op zichtlocaties. Verder geldt voor de ligplaatsen in de havens het volgende:

- Ligplaatsen voor de beroepsvaart (recreatie): passantenplaatsen in het centrum worden gefaciliteerd en hiervoor worden voorzieningen aangebracht.
- Ligplaatsen jachthaven (zoutwater, buiten de sluisen): passantenplaatsen in het centrum worden gefaciliteerd en er wordt capaciteit gerealiseerd voor de overdekte winterberging achter de sluis.
- Ligplaatsen jachthaven (zoetwater, binnen de sluisen): in de jachthaven wordt door optimalisatie en herstructurering de capaciteit aan goede ligplaatsen vergroot ten behoeve van het aantrekken van meer toerisme in de binnenstad.

In een reactie op de Ontwerp Structuurvisie heeft de provincie aangegeven dat uitbreiding van het aantal ligplaatsen met 250 in principe mogelijk is, mits deze passen in het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee¹⁰.

5. Beleid voor de Waddenzee en havenontwikkeling

5.1. Aanwijzing Natura 2000 gebied Waddenzee en Beheerplan¹¹

De Waddenzee is aangewezen als Natura 2000 gebied vanwege kwalificerende habitattypen en soorten. Voor de bescherming van de natuurwaarden in de Waddenzee zijn instandhoudingdoelstellingen geformuleerd. Deze worden nader uitgewerkt in ruimte en tijd in het Beheerplan Natura 2000. In december 2013 moeten alle beheerplannen in Nederland, dus ook het Beheerplan voor de Waddenzee klaar zijn. De beheerplannen hebben een geldigheidsduur van maximaal 6 jaar. Voor die activiteiten in een Natura 2000 gebied, waarvan in het beheerplanproces niet is komen vast te staan dat er geen significante gevolgen voor de instandhoudingdoelstellingen zijn, kan een vergunning nodig zijn in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Een haalbaarheidsnotitie Willemsaven, die op dit moment wordt opgesteld, zal inzicht geven welke projecten haalbaar zijn en welk planologisch spoor daarvoor moet worden gevolgd.

5.2. PKB 3^e Nota Waddenzee en Convenant Vaarrecreatie Waddenzee¹²

Het Rijksbeleid inzake recreatie op de Waddenzee is gericht op het beheersbaar maken en houden van het recreatief medegebruik en het ontwikkelen van duurzame vormen van recreatie, waarbij de natuurlijke draagkracht van het gebied uitgangspunt is. Hoofddoelstelling in de PKB 3^e Nota Waddenzee is de duurzame bescherming en ontwikkeling van de Waddenzee als natuurgebied (Natura 2000) en het behoud van het unieke open landschap. Nieuwe plannen en projecten met een

⁹ Ontwerp Structuurvisie Harlingen 2025, Stadsvisie deel 2, Arcadis, november 2010, vastgesteld 8 november 2012

¹⁰ Reactie provincie Fryslân op de Ontwerp Structuurvisie Harlingen, 25 januari 2011

¹¹ Procesgang en procedures, zie www.waddenzee.nl

¹² PKB 3^e Nota Waddenzee, deel 4, Ontwikkeling van de wadden voor natuur en mens, vastgesteld door het parlement in januari 2007. Vanaf februari 2007 is de Derde Nota Waddenzee rechtsgeldig geworden.

economische en/of recreatieve betekenis zijn alleen mogelijk, als zij geen belemmering vormen voor de instandhoudingdoelstellingen die in het kader van Natura 2000 zijn geformuleerd.

Tot 2007 was een ontwikkeling van de havens in Harlingen niet mogelijk, omdat in de PKB het aantal ligplaatsen in de Waddenzee was vastgesteld op maximaal 4.600, een plafond dat toen ongeveer bereikt was. Met dit capaciteitsbeleid dacht de rijksoverheid de recreatiedruk te kunnen sturen. Door (mede) ondertekening van het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee heeft het kabinet ingestemd met een andere aanpak, waarbij wordt uitgegaan van een integrale benadering. Veiligheid, milieu, invloeden vanuit het IJsselmeer, gedragspatronen van watersporters, het karakter van de vaarwaters en de verschillende categorieën vaartuigen spelen nu mede een rol. Het kabinet is bereid de PKB te herzien indien het Convenant leidt tot het inzicht dat het capaciteitsbeleid voor jachthavens niet adequaat en overbodig is.

5.3. Convenant Vaarrecreatie Waddenzee¹³

In het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee hebben de 27 convenantpartners afspraken gemaakt over 21 onderwerpen, waaronder de veiligheid en kwaliteit van de havens in de Waddenzee. Alle havens moeten beschikken over voldoende veilige en beschutte ligplaatsen. Op dit moment voldoen de havens van Harlingen, Schiermonnikoog, Ameland en Terschelling niet aan deze afspraak. Voor alle havens is “de maatgevende capaciteit” bepaald. Dit is een norm voor het minimale aantal plaatsen voor passanten dat bij voorkeur in de vorm van boxen beschikbaar moet zijn. Dit is om het “stapelen” (naast elkaar afmeren) van schepen te voorkomen. Daarnaast moet een buffercapaciteit aanwezig zijn om problemen op te kunnen vangen. De havenmeester kan deze capaciteit bepalen afhankelijk van de lokale situatie.



'Stapelen' in de Noorderhaven. Het hoogteverschil tussen kade en boot is bij laagwater aanzienlijk hetgeen het op- en afstappen en het aan boord brengen of van boord halen van materiaal (fiets) bemoeilijkt. Een drijvende steiger langs de kade kost ruimte, maar lost een kwaliteitsprobleem op.

¹³ Convenant Vaarrecreatie Waddenzee, ondertekend door 27 overheden en maatschappelijke organisaties op 3 december 2007.

Tijdens het vaarseizoen liggen de havens vol en er is onvoldoende manoeuvreerruimte tussen de rijen schepen. Dit leidt tot onveilige situaties. Bij gebrek aan plaats in de havens resulteert dit op de eilanden in droogvallende en/of ankerende schepen. Hierdoor wordt de natuur in de Waddenzee onnodig belast. Snel verslechterende weersomstandigheden kunnen leiden tot onveilige situaties buiten de havens. In het Convenant is verder afgesproken dat de havens met uitbreidingsplannen een Haveninrichtingsplan maken, dat vooral gericht is op het nemen van maatregelen om genoemde problemen te voorkomen en de watersport op een veilige, kwalitatief goede en ecologisch verantwoorde manier op te vangen. Een capaciteitsbeleid voor jachthavens zoals eerder bepaald in de PKB 3^e Nota Waddenzee bleek niet adequaat en is door de afspraken in het Convenant overbodig geworden.

5.4. Havenvisie Wadden 'Verantwoord varen op het Wad'¹⁴

Om te voorkomen dat de havens zonder verder overleg plannen gaan ontwikkelen, hebben de Waddengemeenten verenigd in de Stuurgroep Uitvoering Convenant een visie voor de ligplaatsproblematiek in de hele Waddenzee op laten stellen. Dit is de 'Havenvisie Wadden' Verantwoord Varen op het Wad, opgesteld door Oranjewoud en Waterrecreatie Advies. Hierin zijn de gegevens van alle havens inclusief de gewenste uitbreidingsplannen opgenomen. Ingegaan wordt op de verwachte toename van het aantal watersporters op de Waddenzee en op hun (vaar)gedrag. Aandacht wordt besteed aan veiligheid op het water. Er wordt aangegeven wat de ecologische waarden in het gebied zijn en waar kans op verstoring van vogels en zeehonden bestaat. De Waddenzee is in de Havenvisie verdeeld in 4 clusters:

1. De Eems waarin Delfzijl en Termuntenzijl;
2. Het ondiepe oostelijk Wad met Schiermonnikoog, Ameland, Lauwersoog en de vluchthaven van Noordpolderzijl;
3. Het centrale Wad met Harlingen, Terschelling en Vlieland
4. Het westelijk Wad met Den Oever, Den Helder en Texel.

Ieder cluster blijkt zijn eigen karakteristieken te hebben. Het sluit aan bij uitspraken van de Raad voor de Wadden die hebben gesteld dat bij waterrecreatie onderscheid gemaakt moet worden naar soort, tijd en plaats om generalisering bij mogelijke knelpunten te voorkomen.

Bij het opstellen van de Havenvisie Wadden is zoveel mogelijk aangesloten bij andere deelprojecten die in het kader van het Convenant zijn geïnitieerd, zoals: Het monitoringplan Convenant Vaarrecreatie Waddenzee, de Campagne 'Ik pas op het Wad', een Meldingssysteem voor passanten, een fysiek informatiesysteem en het onderwerp Gastheerschap. Het monitoringplan 'Convenant Vaarrecreatie Waddenzee' is bedoeld om inzicht te krijgen in de werking van het convenant en beoogt een bijdrage te leveren aan het beperken van de verstoring van natuurwaarden.



In de Havenvisie wordt aangegeven dat op korte termijn (voor 2015) een oplossing moet komen voor het ontbreken van voldoende veilige en kwalitatief goede passantenplaatsen en voor voldoende capaciteit voor de opvang van de autonome ontwikkeling van de watersport in het Wadengebied. Op basis van de sluisontwikkelingen werd in de periode 2009-2015 een groei verwacht van 13,1%. Voor de lange termijn (tot 2025) werd in het Centrale Wad een groei verwacht van 44,8%. In 2012 zouden de resultaten beschikbaar komen van een ecologisch monitoringprogramma en gegevens over verwachte scheepsbewegingen en sluispassages. Op basis daarvan zou de noodzaak tot het creëren van ruimte voor de lange termijn nader worden vastgesteld.

¹⁴ Havenvisie Wadden, initiatief van de Waddengemeenten verenigd in de Stuurgroep Uitvoering Convenant, 26 maart 2010.

5.5. Evaluatie en vervolg Convenant Vaarrecreatie Waddenzee in 2013

Eind 2011 is het lopende Convenant Vaarrecreatie Waddenzee officieel beëindigd en zullen zo mogelijk nieuwe afspraken worden gemaakt over resterende projecten in de komende periode. Opdracht om de mogelijkheden daarvoor te onderzoeken is onlangs verstrekt.

Het laatste Convenant is inmiddels geëvalueerd door Bureau Berenschot¹⁵. In de rapportage staat een samenvatting van de resultaten van de afspraken die in 2007 door de convenantpartners zijn gemaakt.

Over de Haveninrichtingsplannen wordt het volgende gesteld: “De haveninrichtingsplannen zijn voorgefinancierd door de provincies in afwachting van financiering door het Waddenfonds (afgewezen). De Havenvisie Wadden is vastgesteld door de betrokken gemeenten en met een Oplegnotitie aangeboden aan het RCW. De Oplegnotitie bij de Havenvisie Wadden is door het RCW vastgesteld en dat betekent dat de gemeenten verder kunnen met het opstellen en uitwerken van de Haveninrichtingsplannen. Conform het advies in de Havenvisie, worden de Haveninrichtingsplannen per cluster door betrokken gemeenten met elkaar afgestemd. De clusters B (Harlingen, Vlieland en Terschelling) en C (Ameland, Schiermonnikoog, Lauwersoog) zijn bijna klaar met het opstellen van Haveninrichtingsplannen en de onderlinge afstemming daarover. De resultaten zullen binnenkort worden aangeboden aan het RCW”.

Ook veel andere projecten liggen op schema of zijn afgerond zoals het onderzoek naar het gedrag van vaarrecreanten op de Waddenzee¹⁶. De monitoring van effecten van het gedrag van vaarrecreanten op natuur is gecompliceerd. Effecten van verstoring op de populatieomvang zijn niet meetbaar en er is te weinig budget voor ‘wadwachten’. Door samenwerking van natuur- en recreatieorganisaties in het Pact van Rede en met de Waddenunit van het Ministerie van EL&I zijn recent een aantal resultaten van gezamenlijke monitoring activiteiten verschenen¹⁷. Er is echter (nog) geen geld voor verdere monitoring en natuurorganisaties stellen zich op het standpunt dat er dan geen besluiten kunnen worden genomen over de uitbreiding van jachthavens. Dit ondanks het feit dat ieder het er over eens is dat de “geulgebonden watersport”, ca. 90 – 95% van het totaal, geen invloed heeft op de natuur en dat de gedragsbeïnvloeding door voorlichting op zich goed verloopt.

In bijlage 2 staan de resultaten van de Evaluatie van het Convenant ten aanzien van de Havenvisie Wadden en de gevolgen voor de Haveninrichtingsplannen.

6. Economische betekenis van de watersport en chartervaart voor de lokale economie in Harlingen

In 2002 is door Alterra onderzoek gedaan naar de bestedingen van de recreatievaart¹⁸. Een zeilboot in een haven op de Waddenzee gaf toen gemiddeld € 87,13 per dag uit, een motorboot in Nederland gemiddeld € 77,49¹⁹. Indien deze bedragen voor inflatie worden gecorrigeerd moet rekening worden gehouden met bestedingen van ca. € 95 per dag. Door deze bestedingen kunnen in tal van gemeenten lokale voorzieningen beter in stand worden gehouden en wordt een bijdrage geleverd aan het woon- en werkklimaat. De bestedingen van watersporters kunnen volgens het onderzoek van Alterra als volgt worden onderverdeeld: dagelijkse boodschappen 31%, horecabezoek 27%, recreatief winkelen 12%, brandstof 12%, liggeld 10% en overig 8%.

¹⁵ Convenant Vaarrecreatie Waddenzee, Evaluatie 2012, Een tussentijdse balans, Bureau Berenschot en Royal HaskoningDHV, juli 2012. www.ikpasophetwad.nl/fileadmin/ik_pas.../Eindrapp_eval_CVVW.pdf

¹⁶ Gedrag vaarrecreanten op de Waddenzee, Grontmij, Nulmeting, 10 maart 2010 en Effectmeting, 27 februari 2012

¹⁷ Oog voor het Wad 2012, Bevindingen over 2012 monitoring Convenant Vaarrecreatie Waddenzee, Michiel Firet, Staatsbosbeheer in opdracht provincie Noord-Holland, januari 2013

¹⁸ Recreatietoervaart 9 jaar later, Alterra-rapport 627, 2002

¹⁹ De bestedingen van motorboten zijn in het onderzoek van Alterra niet specifiek onderzocht voor de Waddenzee, in tegenstelling tot de bestedingen van zeilboten.

Het aantal bootovernachtingen van passanten bij de “zoutwater havens” in Harlingen in 2009 bedroeg volgens de Havenvisie Wadden 9.750. Op grond daarvan kunnen de bestedingen bij de middenstand worden geschat op $9.750 \times \text{€ } 95 = \text{ca. € } 925.000$. Ook vaste ligplaatshouders geven geld uit tijdens hun verblijf in de haven. Gemiddeld zijn zij 20 dagen in de eigen haven aan boord. De bestedingen van vaste ligplaatshouders hebben vooral betrekking op dagelijkse boodschappen, recreatief winkelen en horecabezoek en worden geschat op gemiddeld circa € 75 per boot per dag. Passanten en vaste ligplaatshouders in de Noorderhaven en de Zuiderhaven besteden derhalve ruim € 1 miljoen in Harlingen. Dit is excl. het liggeld van de ca. 100 vaste ligplaatshouders.

Het rapport de ‘Economische invloed van de chartervaart in Harlingen’²⁰ geeft een overzicht van de economische betekenis en bestedingen van de 70 schepen van de Harlinger chartervloot en van de 1.500 overnachtingen van bezoekende charterschepen die elders een vaste ligplaats hebben. In totaal besteedden de passagiers van de chartervaart ca. € 2,2 miljoen in Harlingen. Dit is excl. het lig- en kade geld (totaal ca. 55.000 per jaar).



Geconcludeerd kan worden dat de gasten van de recreatievaart en de chartervaart op jaarbasis ruim € 3 miljoen in Harlingen besteden. Daarmee is het een relevante groep voor de plaatselijke middenstand.

7. Trends en ontwikkeling van de watersport in de Waddenzee

De meeste schepen op de Waddenzee hebben een vaste ligplaats in het IJsselmeergebied. Daarom zijn ontwikkelingen in het IJsselmeergebied belangrijk voor de Waddenzee. Het aantal ligplaatsen in het IJsselmeergebied bedraagt ruim 36.000. In 2008 / 2009 werd nog een toename van het aantal boten verwacht, maar werd aangegeven dat de groei als gevolg van de economische crisis stagneerde. Begin dit jaar verscheen het rapport Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied 2012²¹. Daaruit bleek dat de economische- of onroerend goed crisis ook in de watersport zijn sporen na laat. Voor het eerst sinds 1994, en waarschijnlijk voor het eerst ooit, is het aantal boten in het IJsselmeergebied met ca. 500 netto gedaald. Uit de tabellen en grafieken blijkt dat ook de sluispassages dalen en het aantal overnachtingen van passanten is afgenomen. De afname van het aantal sluispassages en overnachtingen heeft te maken met de crisis, maar ook met een verandering van het vaargedrag en met het slechte weer in 2010 en 2011. Het aantal bootovernachtingen van passanten in het IJsselmeergebied daalde in 2011 ten opzichte van 2009 met 11,3%. De gemiddelde verblijftijd van passanten in havens steeg met 3%. Er zijn dus minder passanten, maar men blijft wel langer liggen.

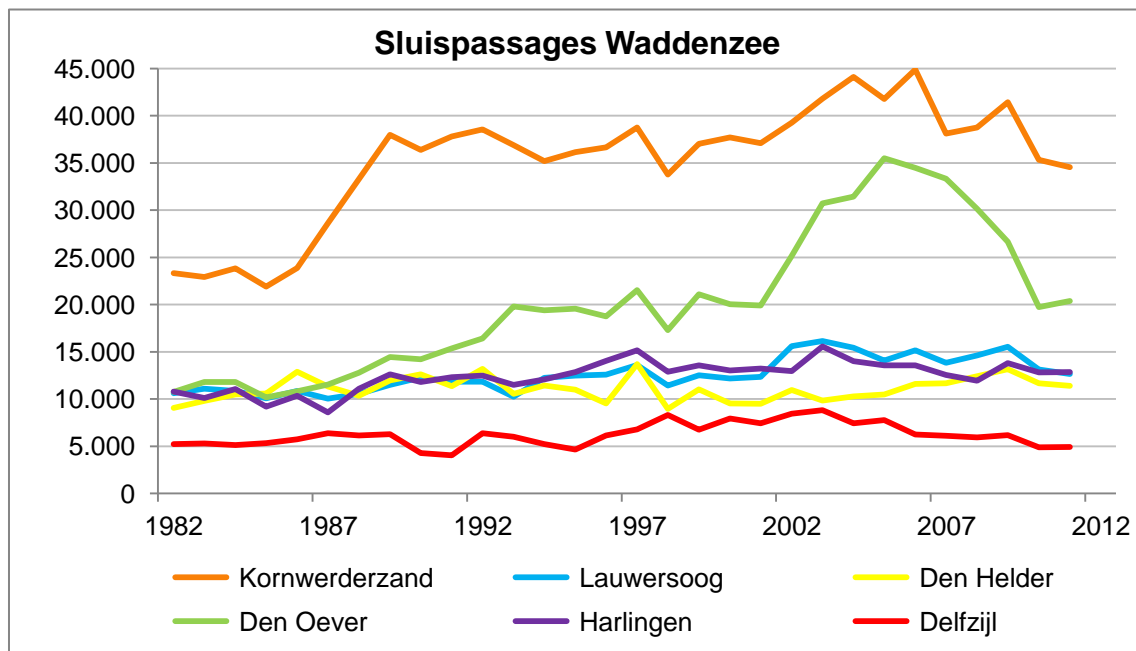
Als onderdeel van de monitor IJsselmeergebied worden ook de sluispassages naar de Waddenzee bijgehouden. De sluispassages naar de Waddenzee worden vooral beïnvloed door het weer. Als het slecht weer is probeert men zo snel mogelijk de eilanden te bereiken. Dit heeft een negatieve invloed op de overnachtingen in Harlingen. Instabiel weer of een weersverwachting die niet aangeeft wat er

²⁰ Economische invloed van de chartervaart in Harlingen, VBZH en BBZ, 17 april 2004)

²¹ Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied 2012, o.a. deelrapportage provincie Fryslân, Waterrecreatie Advies, januari 2013

verwacht kan worden (“windkracht 3 tot 6 met vlagen en soms een bui”) zijn funest voor de watersport op de Waddenzee en ook voor het IJsselmeer.

Van 2007 naar 2009 stegen de sluispassages bij Kornwerderzand van ruim 38.000 naar ruim 41.000. Mede op basis daarvan werd ten tijde van het opstellen van de Havenvisie Wadden een toename van het aantal passanten op het Wad verwacht. In 2010 en 2011 zijn de passages gedaald naar ca. 35.000. Gezien het betere weer in 2012 zullen de passages naar verwachting gelijk blijven aan 2011 of wat oplopen. De gegevens van 2012 zijn nog niet bekend.



De provincie Fryslân is verantwoordelijk voor het monitoren van de recreatievaart in de havens op de Waddenzee. Volgens de waddenhavens in het ‘Platform jachthavens IJsselmeergebied’²² is het niet zo dat het aantal bootovernachtingen evenredig daalt met de afname van de sluispassages. “Sommigen komen niet omdat het te hard waait, anderen blijven gezellig liggen en gaan of durven niet meer weg”. De sluispassages in Den Oever daalden in 2011 ten opzichte van 2009 met 23,5%, terwijl het aantal bootovernachtingen op Texel in dezelfde periode met slechts 4,3% daalde.

Geconcludeerd kan worden dat de crisis invloed heeft op de ontwikkeling en toekomst van de watersport. Blijvende monitoring is noodzakelijk om veranderingen te meten en te interpreteren. Er wordt veel onderzoek gedaan naar deze veranderingen. In opdracht van de provincie Fryslân is afgelopen jaar onderzoek gedaan naar jongeren en watersport²³. Daaruit blijkt dat de Waddenzee voor jongeren meer mogelijkheden biedt, dan de traditionele watersportgebieden. De Waddenzee is spannend, de eilanden gezellig en de natuur een bijzondere beleving.

7.1. De economische crisis en de gevolgen voor de Havenvisie Wadden

Na een systematische toename van het aantal sluispassages, is nu sprake van een stabilisatie of daling. Dat heeft te maken met de crisis, het weer, vergrijzing en veranderingen in het gedrag van watersporters. Om onderscheidend te zijn, gaat de kwaliteit van de voorzieningen in havens een belangrijke(re) rol spelen. Wat dat betreft blijven de uitgangspunten van de Havenvisie Wadden overeind. Het aanbieden van veilige havens en kwalitatief goede ligplaatsen kan wel eens bepalend zijn als de concurrentie in de watersportsector toeneemt. Afgelopen zomer lagen de Waddeneilanden regelmatig vol. Ook in Harlingen is weer flink “gestapeld” en zijn capriolen uitgevoerd om ‘s morgens of ‘s avonds bij laag water een hond van boord en op de kade te krijgen. De vergrijzende watersporter waardeert het omhoog klauteren via stalen trappen ook niet altijd. Het lijkt derhalve gewenst de lijn uit de Havenvisie Wadden aan te houden.

²² Overlegplatform van ca. 35 havens in het IJsselmeergebied en de Waddenzee

²³ Jongeren en watersport, Waterrecreatie Advies, september 2012 en Jeugd & Watersport, ETFI december 2012

7.2. Huidige en gewenste capaciteit lig- en passantenplaatsen Waddenzee

Voor de Havenvisie Wadden is onderzoek gedaan naar het aantal lig- en passantenplaatsen in alle Waddenhavens en naar de uitbreidingswensen. Behalve lig- en passantenplaatsen worden in het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee een aantal nieuwe begrippen geïntroduceerd zoals de “maatgevende capaciteit”, de “maximum capaciteit”, “de buffercapaciteit” en de “noodcapaciteit”. Op basis van deze begrippen en de lange termijn toekomstverwachtingen worden de uitbreidingsmogelijkheden van de havens bepaald.

De maatgevende capaciteit is het minimale aantal passantenplaatsen dat in de vorm van “boxen” moet worden uitgevoerd om aan de gewenste veilige en kwalitatief goede voorzieningen in havens te voldoen. Dit is om het “stapelen” van schepen te voorkomen. Als te veel schepen naast elkaar liggen, zoals in de Noorderhaven of de haven van Terschelling, gaat dit ten koste van de kwaliteit. Men moet over een aantal schepen heen lopen om de wal te kunnen bereiken. Voor de (vergrijzende) watersporter met een zeiljacht, motorboot of platbodem is dat lastig, zeker als er ook een hond aan boord is, maar dat geldt ook voor de opvarenden van charterschepen. Als bij gebrek aan plaats teveel schepen naast elkaar moeten afmeren, wordt de manoeuvreerruimte in de haven beperkt, met het risico van schade en/of problemen bij calamiteiten (brand).

Verder is het vervelend als een van de tussenliggende schepen of een schip aan de wal op een tijdstip wil vertrekken waarop de buurman bezig is met een bezoek aan het dorp of een wandeling of fietstocht wil maken. Dit is kwalitatief eigenlijk niet acceptabel.



De maximum capaciteit is het aantal schepen dat de havenmeester maximaal in zijn haven kan opvangen, rekening houdend met veiligheidsaspecten. Er zijn geen normen voor het aantal schepen dat maximaal naast elkaar mag afmeren. De havenmeester bepaalt wanneer een maximum is bereikt en geen boten meer kunnen worden toegelaten.

De buffercapaciteit is het verschil tussen de maximumcapaciteit en de maatgevende capaciteit.

De noodcapaciteit is extra ruimte die gereserveerd wordt (in aanvulling op de maximumcapaciteit) om in geval van calamiteiten, zoals bij plotselinge weersverslechtering schepen te kunnen opvangen. In Harlingen kan het bijvoorbeeld gaan om schepen die binnenkomen als de keersluis en SAS-brug door omstandigheden gesloten zijn. Op Vlieland en Terschelling kan het weer plotseling omslaan, waardoor ankerende schepen de haven in willen.

Huidige capaciteit	walhavens	eilandhavens	totaal
Vaste ligplaatsen	375	520	895
Specifieke passantenplaatsen	367	1.085	1.452
Maatgevende capaciteit	239	1.005	1.244
Maximum capaciteit	563	1.419	1.982
Buffercapaciteit	524	414	938
Noodopvang	75	155	230
Plaatsen voor de Chartervaart	91	135	226

Gewenste uitbreiding van de capaciteit	walhavens	eilandhavens	totaal
Vaste ligplaatsen	570	95	665
Specifieke passantenplaatsen	580	235	815
Buffercapaciteit	40	195	235
Noodopvang	10	145	155
Plaatsen voor de Chartervaart	20	60	80

Over Harlingen zijn de volgende gegevens in de Havenvisie Wadden opgenomen:

Capaciteit Harlingen	Bestaand	Uitbreiding	Totaal
Vaste ligplaatsen	96	+ 200	296
Specifieke passantenplaatsen	125	+ 100	225
Maatgevende capaciteit	150		150
Specifieke passantenplaatsen in boxen conform het convenant	0	+ 150	150
Maximum capaciteit	250		250
Buffercapaciteit	100		100
Noodopvang	50		50
Plaatsen voor de Chartervaart	70	0	70

Op basis van de maatgevende capaciteit heeft Harlingen "recht op" 150 ligplaatsen voor passanten in boxen. De achtergrond daarvan is veiligheid en kwaliteit. Er is verder een uitbreiding gewenst van 200 vaste ligplaatsen. Het aantal plaatsen voor charterschepen wordt conform de Havenvisie Wadden niet uitgebreid.

Of er voldoende ruimte was om deze wensen in de bestaande (zoutwater)havens; de Noorderhaven, de Zuiderhaven en de Nieuwe Willemshaven te faciliteren, was ten tijde van het opstellen van de Havenvisie Wadden niet bekend.

7.3. Het Haveninrichtingsplan van Harlingen

Na het verschijnen van de Havenvisie Wadden in 2010 en het akkoord van het Regiecollege Waddengebied (RCW) is in Harlingen gewerkt aan een Haveninrichtingsplan. Het is een zorgvuldig proces. In de Havenvisie is aangegeven hoe het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee verder moet worden uitgewerkt. Navolgend een samenvatting van de stappen die in de afgelopen periode in Harlingen zijn gezet.

Volgens de Havenvisie Wadden werd op korte (2015) en lange termijn (2025) de grootste groei van de recreatievaart verwacht in het centrale Wad (cluster C) en in het westelijke Wad (cluster D). Harlingen maakt met Terschelling en Vlieland deel uit van het centrale Wad. Om verstoring te voorkomen wordt conform het Convenant gestuurd op gedrag. Natuur en recreatie kunnen in een groot deel van het Wad prima samengaan, omdat 90% van de recreatievaartuigen via betonde geulen naar andere havens varen. In de Havenvisie Wadden is geconcludeerd dat vaarbewegingen via deze routes en verblijf in de havens nauwelijks tot verstoring van natuurwaarden leidt. Een beperkt deel van de recreatievaart (10%) beweegt zich buiten de betonde geulen en/of valt droog. Bij deze groep is sprake van een risico op verstoring door ongewenst gedrag van opvarenden die zich niet aan de Erecode voor Wadvaarders houden. De meeste problemen spelen in het ondiepe oostelijke Wad (Cluster A).

Als bij aankomst blijkt dat een haven vol is, leidt dit tot onnodige extra vaarbewegingen en droogvallen. In de Havenvisie wordt daarom uitbreiding van de capaciteit voor passanten in de Waddenhavens noodzakelijk geacht. Hierbij moet rekening worden gehouden met de autonome groei van het aantal passanten op lange termijn (2025), om te voorkomen dat de huidige problematiek zich over een aantal jaren zal herhalen. Over de groei zijn in de Havenvisie aannames gedaan. Uitgegaan werd van een groei van het aantal bootovernachtingen door passanten met 2,5% per jaar.

De Waddenhavens staan voor de opgave om deze groei op zodanige wijze te accommoderen dat negatieve effecten door verstoring van natuurwaarden zo klein mogelijk worden gehouden en de veiligheid wordt gediend. Uitbreidingen kunnen gefaseerd worden uitgevoerd. Aanpassing van de infrastructuur in en rond de havens vergen echter aanzienlijke investeringen. In verband met de financiële haalbaarheid en duurzame exploitatie is het noodzakelijk om haveninrichtingsplannen te ontwikkelen op basis van lange termijn verwachtingen. Afgesproken is dat op clusterniveau overleg zal plaatsvinden over de haveninrichtingsplannen, om er voor te zorgen dat men van elkaars plannen op de hoogte is en om te voorkomen dat problemen worden afgeschoven of verlegd.

7.4. Herinrichting Noorderhaven, Zuiderhaven en Nieuwe Willemshaven

Om te kijken of er ruimte is in Noorderhaven, de Zuiderhaven en de Nieuwe Willemshaven om aan de (door Harlingen opgegeven) wensen uit de Havenvisie Wadden te voldoen, zijn een aantal berekeningen en schetsen gemaakt.

De gemiddelde lengte van de boten van de vaste ligplaatshouders in de 'walhavens' bedraagt 10,9 meter, op de 'eilandhavens' is dit 8,6 meter. Op de eilanden verblijven de passanten gemiddeld 3,8 nachten, in Harlingen 1,3 nachten. In de Noorderhaven en de Zuiderhaven heeft 70% van de vaste ligplaatshouders een zeilboot, 28% een motorboot en 2% een platbodem of catamaran. De gemiddelde lengte van de boten is 13 meter. De boten in de havens van Harlingen zijn grotendeels gebonden aan de vaargeulen. Dit blijkt ook uit het Onderzoek vaargedrag IJsselmeergebied & Waddenzee²⁴. 90% van de recreatievaartuigen in het centrale en westelijke Wad is geulgebonden. Motorboten vanuit Harlingen op de Waddenzee zijn hoofdzakelijk gericht op Terschelling, Vlieland en Texel en/of op zeevissen. Platbodems, catamarans en de chartervaart vanuit Harlingen varen op het Wad waar de diepgang dat toelaat. De gewenste uitbreiding qua vaste ligplaatsen in Harlingen richt zich primair op grote zeiljachten, dus de geulgebonden vaart. Door een keuze voor deze doelgroep wordt het risico op verstoring geminimaliseerd.

In de Noorderhaven is in de huidige situatie plaats voor 80 passanten en 58 vaste ligplaatshouders. De Zuiderhaven biedt plaats aan 40 vaste ligplaatshouders en 45 passanten²⁵. Overigens is in de Zuiderhaven niet gelijktijdig ruimte voor 25 charterschepen, 45 passanten en 40 vaste

²⁴ Onderzoek vaargedrag IJsselmeergebied & Waddenzee, Waterrecreatie Advies, 2003

²⁵ Dit komt overeen met de Havenvisie Wadden

ligplaatshouders. Voor de (125) passanten in de Noorderhaven en de Zuiderhaven is 415 meter kade beschikbaar waar schepen naast elkaar kunnen worden afgemeerd ("stapelen"). Om aan de veiligheidseisen uit de Havenvisie Wadden te voldoen (maatgevende capaciteit Harlingen = 150), moeten op korte termijn (2015) 25 extra passantenplaatsen worden gerealiseerd en moeten de bestaande 125 passantenplaatsen langs de kades worden gewijzigd in boxen. Daarnaast bestaat de wens om voor de lange termijn (2025) 200 extra ligplaatsen (in boxen) te creëren. Over de huidige verdeling van de plaatsen voor de recreatie- en chartervaart in Harlingen is een tabel gemaakt (Bijlage 1: verdeling Noorderhaven, Zuiderhaven, Nieuwe Willemshaven, Plankenpad en Dok).

In overleg met de gemeente zijn inrichtingsschetsen gemaakt van de Noorderhaven, de Zuiderhaven en de Nieuwe Willemshaven om te kijken of aan de ruimtelijke wensen uit de Havenvisie kan worden voldaan. Uit de schetsen bleek dat de beschikbare ruimte in de 3 havens onvoldoende was. 150 specifieke passantenplaatsen in boxen of langs een kade zijn haalbaar ("maatgevende capaciteit" Harlingen). Met behoud van het aantal charterplaatsen (70) is in de 3 havenbekkens ruimte voor ca. 225 extra lig- en passantenplaatsen als aan de vereiste kwaliteit uit het Convenant wordt voldaan. De in de Havenvisie Wadden gewenste 300 extra lig- en passantenplaatsen is niet haalbaar. Er is ruimte voor 50 plaatsen voor noodopvang (achter in de Willemshaven) en 100 plaatsen "buffercapaciteit".

Het doel van de berekeningen en schetsen was om op een zorgvuldige manier het precaire proces over de afspraken in het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee, de Havenvisie Wadden en de door het Regiecollege Waddengebied (RCW) goedgekeurde Oplegnotitie te vervolgen en daarmee ruimte te reserveren voor de uitbreidingswensen in Harlingen. De plannen kunnen nader worden uitgewerkt in overleg met betrokkenen zoals ook aangegeven op de bijeenkomst in Harlingen op 16 oktober 2012. De uitkomst van het onderzoek gaf voldoende informatie over de mogelijkheden om overleg te plegen met de gemeenten Terschelling en Vlieland.

7.5. Oplegnotitie Cluster Centrale Wad (cluster C)

Niet alleen Harlingen, maar ook Terschelling was bezig met een Haveninrichtingsplan. Vlieland voldoet aan de normen die in het Convenant Vaarrecreatie Wadden zijn gesteld en heeft op dit moment geen uitbreidingsplannen.

Begin 2012 is overleg gepleegd met Terschelling en Vlieland over het (concept) Haveninrichtingsplan van Harlingen en de plannen van Terschelling. De 'maatgevende capaciteit' voor veilige en kwalitatief goede passantenplaatsen op Terschelling bedraagt volgens de Havenvisie Wadden 307 plaatsen. Er zijn op dit moment helemaal geen passantenplaatsen in boxen, alleen "stapelplaatsen" langs 925 meter drijvende steiger. De haven verwerkte in 2008 9.458 passanten die gemiddeld 3,44 nachten in de haven bleven liggen (32.500 bootovernachtingen). In 2009 heeft Terschelling een Haveninrichtingsplan gemaakt (Inrichtingsplan Havengebied Terschelling). Uit het plan blijkt dat herinrichting / uitbreiding van de Passantenhaven gewenst is om aan de afspraken uit het Convenant Vaarrecreatie Wadden te voldoen. In het Collegeprogramma 2010 – 2014 is bepaald dat gestreefd wordt naar een goed georganiseerde en geordende haven, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen 'noodzakelijk' en 'luxe'. De in de Havenvisie Wadden opgegeven gewenste uitbreiding met 50 vaste ligplaatsen is daarmee vervallen. Ingezet wordt op uitbreiding van de passantenhaven ten behoeve van veiligheid en kwaliteit. Op 28 februari 2012 heeft de gemeenteraad met dit voorstel ingestemd.

Over de haveninrichtingsplannen binnen dit cluster is een Oplegnotitie opgesteld. De Oplegnotitie beschrijft de plannen en de gevolgen binnen het cluster. Terschelling heeft aangegeven in te zetten op het verbeteren van de kwaliteit en veiligheid om aan de afspraken uit het Convenant te kunnen voldoen. Om aan de veiligheidseisen en de maatgevende capaciteit te voldoen is bij een gelijkblijvend aantal plaatsen meer ruimte nodig. De Haveninrichtingsplan van 2009 wordt door de gemeente aangepast en de mogelijkheden worden verder uitgewerkt. Op 22 november 2011 heeft het college van Terschelling besloten om de concept Oplegnotitie Haveninrichtingsplannen Centrale Wad te betrekken bij de verdere ontwikkeling van haar haven en daarbij rekening te houden met de in het eerdere (concept) Haveninrichtingsplan beschreven uitbreidingsmogelijkheden van Harlingen. Vlieland heeft aangegeven geen problemen te hebben met de wensen van Harlingen en Terschelling.

8. Samenvatting, conclusie en vervolgstappen

In opdracht van de gemeente Harlingen is een Haveninrichtingsplan gemaakt voor de Noorderhaven, de Zuiderhaven en de Nieuwe Willemshaven. De gemeente beoogt daarmee uitvoering te geven aan afspraken uit het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee. Dit convenant is op 3 december 2007 door 27 partijen ondertekend, waaronder de gemeente Harlingen. Er zijn door betrokkenen afspraken gemaakt over 21 onderwerpen. Dankzij het Convenant is het plafond van maximaal 4.600 ligplaatsen in de Waddenzee opgeheven en konden weer plannen worden gemaakt voor ontwikkelingen. Een van de wensen was uitbreiding van het aantal veilige en kwalitatief goede lig- en passantenplaatsen in de diverse (zoutwater)havens rond de Waddenzee. Om te voorkomen dat allerlei individuele initiatieven zouden ontstaan, hebben de gemeenten rond de Waddenzee besloten een gezamenlijke visie op te stellen. Dit werd de 'Havenvisie Wadden', opgesteld in opdracht van de Stuurgroep Uitvoering Convenant. De Havenvisie Wadden is op 26 maart 2010 verschenen, vervolgens door betrokken gemeenten in de Stuurgroep Uitvoering Convenant vastgesteld of goedgekeurd en met een Oplegnotitie aangeboden aan het Regiecollege Waddengebied (RCW). Op 16 december 2010 heeft het RCW ingestemd met de verdere uitwerking van de Havenvisie Wadden zoals verwoord in de bij de Havenvisie gevoegde Oplegnotitie. Daarin staat dat de gemeenten met uitbreidingsplannen of wensen Haveninrichtingsplannen opstellen en die plannen af zullen stemmen met de plannen van de andere havens binnen het eigen 'cluster'. In de Havenvisie Wadden was de Waddenzee verdeeld in 4 'clusters'. Harlingen valt samen met Terschelling en Vlieland in cluster C, het centrale Wad.

In de periode na 2010 hebben verschillende gemeenten in de Waddenzee een Haveninrichtingsplan opgesteld. Ook in Harlingen is daaraan gewerkt. Het nu voorliggend document, Haveninrichtingsplan Harlingen, ontwikkelingen 2010 – 2013, is het resultaat van diverse deelonderzoeken en gesprekken met betrokkenen in de afgelopen periode en een actualisatie van de ontwikkelingen in het gebied sinds 2010. Navolgend een samenvatting hoe dit Haveninrichtingsplan aansluit op het beleid van de gemeente Harlingen.

In de Houtskoolschets 'Harlingen koerst naar 2025, voortvarend veelzijdig' uit 2008 heeft Harlingen aangegeven de meest veelzijdige haven van het noorden te willen worden met een sterk en bruisend centrum. De Nieuwe Willemshaven zou worden ontwikkeld tot een nieuw waterfront dat dienst gaat doen als het visitekaartje van de stad.

Harlingen is een van de belangrijke toegangspoorten van Fryslân en heeft daarmee een sleutelrol in het Friese Merenproject. In samenwerking met de provincie is in 2011 het Masterplan Toegangspoort Harlingen opgesteld met als doel extra bestedingen in Harlingen te stimuleren. In het Open Planproces Waterfront is met betrokken partijen over verschillende onderwerpen, wensen en belangen gesproken, waaronder de inrichting van de havens, omliggende kades en openbare ruimten.

De Ontwerp Structuurvisie Harlingen, vastgesteld door de gemeenteraad op 8 november 2012, is een visie in de zin van artikel 2.1. van de Wet ruimtelijke ordening en omvat het hele gemeentelijke grondgebied. Aangegeven wordt dat de gemeente de ambitie heeft om de voorzieningen voor de waterrecreatie te verbeteren en zo mogelijk uit te breiden. De binnenstad moet een sterk en bruisend centrum blijven, dat comfortabel is voor inwoners, voor de regio en voor toeristen. De gemeente zet zich in om de watersportfaciliteiten van de Noorderhaven en de Zuiderhaven sterk te verbeteren. De Nieuwe Willemshaven wordt geherstructureerd tot een aantrekkelijk werk- en recreatiegebied. Het waterfront vormt nu, maar zeker straks, vanuit de Waddenzee voor de zeepleziervaart de entree van Harlingen. In een reactie op de Ontwerp Structuurvisie heeft de provincie aangegeven dat uitbreiding van het aantal ligplaatsen met 250 in principe mogelijk is, mits deze passen in het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee.

In het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee is het begrip 'maatgevende capaciteit' geïntroduceerd. De maatgevende capaciteit betreft het aantal plaatsen dat nodig is om passanten op een veilige en kwalitatief goede manier op te vangen. Het betreft 'specifieke passantenplaatsen' aan drijvende steigers waar men in een 'box' kan afmeren (in plaats van 'stapelen'). Volgens de Havenvisie Wadden bedraagt de maatgevende capaciteit van Harlingen 150 en heeft Harlingen op dit moment geen specifieke passantenplaatsen in boxen. Alle boxen in de Noorderhaven en de Zuiderhaven zijn namelijk verhuurd aan vaste ligplaatshouders. Harlingen heeft dus "recht op" 150 specifieke passantenplaatsen in boxen. Verder is in de Havenvisie Wadden de wens geuit om het aantal vaste ligplaatsen voor jachten in Harlingen met 200 uit te breiden.

In de afgelopen jaren zijn inrichtingsschetsen gemaakt om te kijken hoeveel plaatsen er op dit moment in de verschillende zoutwater havens in Harlingen zijn en of er überhaupt voldoende ruimte is om aan de afspraken uit het Convenant en aan de wensen van Harlingen in de Havenvisie Wadden te voldoen. De Willemshaven speelt daarin een cruciale rol. Met behoud van de capaciteit voor de chartervaart en een opvangmogelijkheid voor cruiseschepen, is er ruimte voor ca. 250 extra lig- en/of passantenplaatsen in de zoutwaterhavens van Harlingen. Deze mogelijkheden zijn in Cluster C, conform de afspraken in de Havenvisie Wadden besproken met de gemeenten Vlieland en Terschelling. Zij hebben aangegeven geen problemen te hebben met deze 250 extra lig- en/of passantenplaatsen in Harlingen. Na vaststelling van voorliggend en geactualiseerd Haveninrichtingsplan en de Oplegnotitie van 7 maart 2012 is aan de afspraken uit het Convenant en de Havenvisie Wadden door de gemeente voldaan en is ruimte gecreëerd voor vervolgstappen.

In de komende periode kunnen de mogelijkheden in de Noorderhaven, de Zuiderhaven en de Nieuwe Willemshaven in samenhang met de Industrie- en Visserijhaven nader worden uitgewerkt. Sommige schepen en/of activiteiten in de Nieuwe Willemshaven moeten worden verplaatst naar bijvoorbeeld de Industrie- of Visserijhaven om ruimte te creëren voor de gewenste herinrichting van het waterfront in de Nieuwe Willemshaven. Het is uit kwaliteitsoverwegingen en veiligheid gewenst om “industriële activiteiten”, zoals beroepsvaart en visserij zoveel mogelijk te scheiden van recreatieve of toeristische activiteiten (incl. chartervaart). Ruimtelijke en financiële consequenties worden onderzocht om een goede en integrale oplossing te vinden die tegemoet komt aan de wens om van Harlingen de meest veelzijdige haven aan de Waddenzee te maken met voorzieningen die voldoen aan de eisen van deze tijd. Met het oog op de Tall Ships Race en verdere ontwikkelingen in het Waterfrontgebied dient voor 1 juli 2014 ruimte te worden gemaakt in de Nieuwe Willemshaven.

Bijlage 1 Huidige verdeling vaste ligplaatsen, passantenplaatsen en charterplaatsen in Harlingen

Onderstaande tabel geeft de huidige verdeling vaste ligplaatsen, passantenplaatsen en charterplaatsen in de Noorderhaven, Zuiderhaven, de Nieuwe Willems haven, het Dok en Plankenpad.

Bestaande capaciteit Harlingen (zout water)	Noorder haven	Zuider haven	Willems haven	Planken pad	Dok	Totaal	Haven visie
1. Vaste ligplaatsen:							
Vaste ligplaatsen recreatievaart in box, aan lang- of kopsteiger	57	39				96	
Vaste ligplaatsen recreatievaart aan kade	1	1				2	
Totaal vaste ligplaatsen	58	40	0	0	0	98	96
2. Specifieke passantenplaatsen:							
Passantenplaatsen recreatievaart in box, aan lang- of kopsteiger	0	0				0	
Passantenplaatsen recreatievaart aan kade	80	45				125	
Totaal specifieke passantenplaatsen	80	45	0	0	0	125	125
Maximum capaciteit	80	170				250	250
Maatgevende capaciteit							150
Buffercapaciteit (max. cap. -/- maatgevende cap.)						100	100
Noodcapaciteit	0	0	50	0	0	50	50
3. Chartervaart	0	25	15	15	15	70	70
4. Riviercruisevaart (200m)			1			1	
5. Zeesportvissers (Vissershaven)						6	
6. Overigen (Willems haven)							
a. Rederij Waddentransport			2				
b. Politie			1				
c. Douane			1				
d. Marechaussee			1				
e. Rijkswaterstaat			1				
f. Mosselzaadvissers			3				
g. Afbouw / reparatie			1				
h. Overigen			1				
Totaal overigen:			11			11	

Uitvoering belangrijkste projecten

3. Havenvisie

- Met de Havenvisie is een goede basis gelegd voor operationalisering en gerichte investeringen in de havens. De belangrijkste doelstelling is het vergroten van de veiligheid.
- De Havenvisie heeft bijgedragen aan belangrijke veranderingen in de houding en verantwoordelijkheid (sopvatting) en kennis van de ondernemers en gemeenten.
- Gemeenten hebben op basis van de Havenvisie hun haveninrichtingsplannen uitgewerkt.
- De uitvoering van de haveninrichtingsplannen is afhankelijk van de verlening van de benodigde vergunningen door het Rijk en de provincies. Een kwantitatieve onderbouwing van de effecten ontbreekt (monitoring kan die leemte niet vullen) en vraagt een kwalitatieve garantie.
- De natuurorganisaties staan op het standpunt dat ontwikkeling van de vaarrecreatie (en dus uitbreiding van de jachthavens) mogelijk is onder de voorwaarde dat zij vorderingen zien in hun deel van het convenant: verbetering, verbreding en professionalisering van gastheerschap / toezicht en handhaving.
- De vaargerelateerde organisaties zien geen functionele relatie tussen de uitbreiding van de jachthavens en het Gastheerschap. De doelgroep van de jachthavens is een andere dan de wadvaarders. De doelgroep van de havens maakt voor 90 – 95% gebruik van de betonde vaarroutes, wat niet leidt tot significante effecten op de Waddenzee (uitspraak in kader van Natura 2000). Voldoende ruimte in de havens draagt er bovendien aan bij dat men niet buiten de havens voor anker gaat.