

Programma STADSHAVENS



2025

Voorwoord

Beste lezer,

De stadshavens van Harlingen vormen het hart van onze waterrijke stad. Ze zijn de schakel tussen wad, stad en de regio, maar zijn ook een belangrijk visitekaartje van onze gemeente. In onze stadshavens komt dan ook alles samen: historie, bedrijvigheid en recreatie en toerisme. Deze unieke mix is van grote waarde – economisch, sociaal én cultureel.

Maar die waarde komt niet vanzelf. De druk op onze havens neemt toe en de ruimte is schaars. Daarnaast staan we voor verschillende uitdagingen. Dat vraagt van ons als gemeente om duidelijke keuzes. Met dit programma stadshavens zetten we koers naar de toekomst. Een koers waarin we investeren in kwaliteit, gebruik en duurzaamheid van onze prachtige havens – voor onze inwoners, watersportliefhebbers en natuurlijk de historische chartervloot.

Dit programma is tot stand gekomen in samenwerking met betrokken partijen uit de stad en de haven. De opgave is complex, maar de gezamenlijke ambitie is helder: we willen de positie van Harlingen als toegangspoort tot het UNESCO Waddenzee Werelderfgoed versterken – op een manier die recht doet aan het unieke karakter van onze havens én de belangen van onze gemeenschap.

Ik ben blij met dit programma en de uitgestippelde koers. Ik roep dan ook iedereen op om samen verder te bouwen aan sterke, gastvrije en toekomstbestendige stadshavens.

Namens het college van B&W,

Paul Schoute
Wethouder gemeente Harlingen



Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1. Stadshavens Harlingen	4
1.2. Totstandkoming programma stadshavens	5
1.3. Doelstellingen	5
2. Probleembeschrijving	6
2.1. Toenemende druk op havens door recreatie, chartervaart en cruises	6
2.2. Tarifiering en marktconformiteit	6
2.3. Groei van rivier- en zeecruisevaart	6
2.4. Ontwikkelingen chartervaart	7
2.5. Behoeftte aan wonen op het water	7
2.6. Verwaarloosde boten en bescherming maritiem erfgoed	8
3. Indeling ligplaatsen	9
3.1. Overzicht stadshavens Harlingen	12
3.2. Passanten (pleziervaart)	12
3.3. Passanten (chartervaart)	13
3.4. Vaste liggers (abonementhouders)	13
3.5. Cultuurhistorische schepen	14
3.6. Cruisevaart	14
3.7. Overige (wonen op het water, recreatievaart en bedrijfsmatige ligplaatsen)	15
4. Benchmarks en tarieven	16
4.1. Passanten	16
4.2. Vaste ligplaatsen (abonementhouders)	16
4.3. Cultuurhistorische schepen	17
4.4. Cruisevaart	17
4.5. Overige constateringingen	18
4.6. Vervolgstappen tarifiering	19
5. Flankerend beleid	20
5.1. Voorzieningen en serviceniveau in de stadshavens	20
5.2. Wonen op het water	20
5.3. Historische schepen	21
5.4. Verwaarloosde vaartuigen	22
5.5. Samenwerkingsovereenkomst Verenigde Bruine Zeilvaart Harlingen	22
5.6. Organisatie stadshavens Harlingen	23

BIJLAGEN	24
-----------------	-----------

Bijlage I	Huidige tarieven doelgroepen stadshavens (2025), Algemene voorwaarden Port of Harlingen
Bijlage II	Benchmark tarieven pleziervaart en chartervaart (2023), Waterrecreatie Advies B.V.
Bijlage III	Benchmark tarieven cruisevaart (2024), Waterrecreatie Advies B.V.
Bijlage IV	Harlingen, deelrapportage tarieven en programma stadshavens (2024), Waterrecreatie Advies B.V.

1. Inleiding

De havens zijn het kloppende hart van Harlingen, waar historie, bedrijvigheid en recreatie samenkomen. Ze vormen een onmisbare schakel tussen het wad, de stad en het achterland. Harlingen trekt passanten, watersportliefhebbers en zeecruises aan, en is bovendien de thuishaven van de grootste Bruine Vloot van Nederland. Maar er zijn ook uitdagingen en knelpunten. Bijvoorbeeld op het vlak van de tarifiering, ligplaatsenindeling en de schaarse ruimte - en het aangezicht in de havens. Met dit programma streven we naar een duurzaam, gastvrij en economisch verantwoord beheer van onze stadshavens. Het programma stadshavens van Harlingen is een belangrijke uitwerking van de eerder door de gemeenteraad vastgestelde havenvisie (2022) en richt zich op de stadshavens van Harlingen.

1.1. Stadshavens Harlingen

In 2018 is Port of Harlingen (PoH) verzelfstandigd, waardoor er een andere taak- en rolverdeling ontstaan is omtrent de havens van Harlingen. Voor de commerciële havens werd de havenvisie Port of Harlingen opgesteld, met een sterke focus op de Industriehaven. Sinds 2018 voert Port of Harlingen ook het nautisch beheer, de bediening van bruggen en sluizen, het ligplaatsbeheer en het onderhoud uit van de overige havens binnen de gemeente. Deze havens worden de stadshavens van Harlingen genoemd. De gemeente Harlingen is daarbij opdrachtgever en verantwoordelijk voor het beleid.

De stadshavens Harlingen omvatten de havens en doorgaande verbindingen in de stad, met uitzondering van de Zuiderhaven (deels) en de Noorderhaven, welke commercieel beheerd worden. Ook de Noordoostersingel en het westelijke deel van de Noordergeracht vallen buiten de scope van dit programma stadshavens omdat de verenigingshaven (Harlinger Watersport Vereniging) daar een jachthaven beheert. Dit programma doet echter wel richtinggevende uitspraken over een harmonieuze samenhang tussen de stadshavens en de particulier beheerde havens.

Het voorliggende programma stadshavens richt zich daarmee op de volgende stadshavens:

- De Nieuwe Willemshaven met de Vluchthaven en het Dok
- De Oude Buitenhaven
- De Zuiderhaven (grootste deel)
- De Noorderkade
- De Zuidoostersingel inclusief het Davidsdok
- De Rozengracht
- De Rommelhaven, het Noordijs en Franekereind
- De Franekertrekvaart (kanaalweg) van de singels tot de industriebrug
- De Bolswardervaart inclusief de Zuidergracht
- Groot Ropens

Daarnaast zijn er in de stad enkele smalle routes waar bewoners hun bootjes aanmeren, zoals de Zoutsloot en Kleine Voorstraat.

1.2. Totstandkoming programma stadshavens

Dit programma is tot stand gekomen na een zorgvuldig participatietraject, waarbij verschillende belanghebbenden actief zijn betrokken. Zo zijn er gesprekken gevoerd met de Port of Harlingen, de Verenigde Bruine Zeilvaart Harlingen (VBZH) en de particuliere jachthavens (zoals de HWSV). We hebben bij het vormgeven van dit programma gebruik gemaakt van hun inzichten, wensen en (lokale) kennis. Simultaan is er uitgebreid onderzoek verricht naar relevante trends en ontwikkelingen. Onderdeel daarvan was ook een gedegen benchmark van de tarieven van Harlingen en die van vergelijkbare havens, onder meer in het IJsselmeergebied. Deze onderzoeksresultaten hebben geholpen om het programma stadshavens vorm te geven. Het programma richt zich op de voor de stadshavens belangrijkste doelgroepen: de plezier- en recreatievaart, zee- en riviercruise, de Bruine Vloot en de schepen met cultuurhistorische en/of sociaal-maatschappelijke waarde.

1.3. Doelstellingen

Het programma stadshavens van Harlingen is gericht op het realiseren van een aantal belangrijke doelstellingen die bijdragen aan de verdere ontwikkeling en het behoud van de stad als maritiem knooppunt. Allereerst richten we ons op het efficiënt en duurzaam gebruik van de beschikbare ligplaatsen, zodat onze inwoners, bezoekers en toekomstige generaties kunnen profiteren van onze havenfaciliteiten. Daarnaast zetten we in op de bescherming van onze nautische cultuur en het aanwezige maritieme erfgoed. Daarbij willen we het aanzicht in de stadshavens verbeteren. We zetten ook in op het waarborgen van de veiligheid en doorstroming op het water, zodat het gebruik van de havens vlot en veilig blijft. Daarbij willen we het toerisme bevorderen ter versterking van de lokale economie, waarbij we de belangen en wensen van onze eigen inwoners niet zullen vergeten.

Doelstellingen:

1. Efficiënt, duurzaam en economisch verantwoord gebruik van de gemeentelijke ligplaatsen;
2. Bescherming van onze maritieme identiteit, waarbij het aanzicht in de stadshavens wordt versterkt;
3. Waarborgen van veiligheid en doorstroming op het water, waarbij we inzetten op het stimuleren van toerisme en de lokale economie;
4. Investeren in onze stadshavens: waar het mogelijk en nodig is, verbeteren we het serviceniveau.

2. Probleembeschrijving

De gemeente Harlingen staat voor belangrijke keuzes. Om te kunnen werken aan de hiervoor genoemde doelstellingen, hebben wij in dit hoofdstuk de belangrijkste uitgangspunten samengevat. Deze zijn in kaart gebracht via het onderliggende participatietraject, een analyse van (landelijke) trends en ontwikkelingen en een benchmark naar de huidige tarieven. Van groeiende druk op ligplaatsen tot vraagstukken rondom woonruimte op voormalige schepen de uitdagingen zijn divers en vragen om doordachte oplossingen.

2.1. Toenemende druk op havens door recreatie, chartervaart en cruises

De vraag naar ligplaatsen in Harlingen neemt sterk toe. Uit gesprekken met de Port of Harlingen blijkt de steeds beperkter wordende ruimte in de Harlinger binnenhavens. Dit komt door een combinatie van factoren, zoals de beperkte capaciteit op de Waddeneilanden en de aantrekkingskracht van Harlingen als uitvalsbasis naar het IJsselmeer en de Waddenzee. Vanuit het IJsselmeergebied zorgt de recreatievaart voor circa 110.000 bootovernachtingen per jaar op de Waddeneilanden en in Harlingen, met een gemiddelde besteding van €145 per boot per dag (bron: Waterreactie advies B.V.)¹. De capaciteit is echter beperkt: de capaciteit van circa 400 ligplaatsen is vrijwel altijd volledig bezet. Ook de chartervaart, met ongeveer 70 actieve schepen, neemt een groot deel van de beschikbare ruimte in. De groei van de rivier- en zeecruisevaart in Harlingen vergroot de druk verder.

2.2. Tarifiering en marktconformiteit

Hoewel er voldoende vraag is naar een ligplaats in Harlingen, blijken de gehanteerde tarieven in de stadshavens van Harlingen (ver) onder het gemiddelde van vergelijkbare havens te liggen. Zo bedraagt het jaartarief voor een 11-meter boot op een gemeentelijke ligplaats in Harlingen slechts €585, terwijl dit in andere havens (particuliere havens in Harlingen en havens in IJsselmeergebied) gemiddeld €1.800 is (cijfers 2023). Dit lage tarief roept vragen op over marktconformiteit en kostendekkendheid, temeer omdat de wet Markt en Overheid eist dat overheden geen oneerlijke concurrentie mogen veroorzaken. Daarbij zijn de kosten voor het nautisch beheer en onderhoud hoger dan opbrengsten. Voor een economisch verantwoord en toekomstbestendig (duurzaam) beheer van onze stadshavens is het wenselijk om onze tarieven te herzien.

2.3. Groei van rivier- en zeecruisevaart

De rivier- en zeecruisevaart is een groeiend segment in Harlingen. Harlingen wordt steeds aantrekkelijker voor cruises, dankzij de charme van onze havenstad, maar ook dankzij onze actieve inzet hierop. Dit wordt versterkt doordat Amsterdam het toerisme wil inkrimpen, mede daardoor heeft gemeente Amsterdam de dagtoeristenbelasting verhoogd van €8 naar €14 per passagier (cijfers 2024). Rederijen en cruiseschepen wijken daardoor uit naar andere bestemmingen en weten Harlingen steeds beter te vinden. Dat is goed, want

¹Harlingen, deelrapportage tarieven en ligplaatsenbeleid (2024), Waterrecreatie Advies B.V

dit draagt bij aan de lokale bestedingen en de maritieme identiteit van Harlingen. De mogelijkheid om via Kornwerderzand en Harlingen naar Friesland te varen biedt daarbij extra kansen.

2.4. Ontwikkelingen chartervaart

De Waddenzee is voor de chartervaart een zeer interessant vaargebied. Net als voor de recreatievaart is de combinatie natuurbelieving, getijdenwater en de gezelligheid van de Waddeneilanden een belangrijk motief. Dat verklaart de populariteit van Harlingen als uitvalsbasis en thuishaven. Harlingen is thuishaven van circa 70 actieve charterschepen waar we erg trots op zijn. De vloot heeft niet alleen cultuurhistorische, maar ook economische, sociale en ruimtelijke waarde. De actieve charterschepen vallen onder de door de gemeente met de Verenigde Bruine Zeilvaart Harlingen (VBZH) op 12 april 2014 gesloten samenwerkingsovereenkomst. De VBZH beheert de wachtlijst en bepaalt daarmee in de praktijk welke schepen recht hebben op een ligplaats. De Port of Harlingen gaat daarbij over de ligplaatsenindeling.

Ten aanzien van de chartervaart zijn er specifieke uitdagingen. Om rendabel te kunnen blijven varen neemt de gemiddelde lengte van de schepen in de vloot toe, terwijl kleinere schepen uit de vaart worden genomen. Omdat de schepen gemiddeld groter worden, daalt het netto aantal schepen dat havens kunnen opvangen. In Harlingen betekent dit dat de ruimte voor recreatie- en cruiseschepen enigszins beperkt wordt. Het is de verwachting dat het aantal schippers en schepen in de chartervloot in zijn geheel (landelijk) licht zal blijven dalen. In dat proces speelt ook de leeftijd van de schippers een rol, bijvoorbeeld omdat er geen sprake is bedrijfsopvolging. Het is belangrijk om hierop in te spelen. Bijvoorbeeld om met de sector te werken aan nieuwe bedrijfsconcepten, waarbij ingespeeld wordt op nieuwe vormen van toerisme op het wad en aan de wal. Maar ook door het maken van nieuwe afspraken met de vloot.

2.5. Behoeftte aan wonen op het water

Naast de actieve chartervaart is er een groeiende vraag naar ligplaatsen voor voormalige bedrijfsvaartuigen en varende erfgoed die als woonruimte kunnen dienen. In de praktijk blijkt dat kleinere schepen uit de chartervaart verdwijnen. Hoewel de vraag groot is, belemmert de huidige lokale en landelijke wetgeving het wonen op voormalige charterschepen. De gemeente Harlingen heeft enkele locaties, nabij de Bolswardervaart, aangewezen voor woonarken, maar door de onderliggende wettelijke eisen voor woningen, kunnen schepen op deze locatie niet worden ingezet voor het wonen op het water. De huidige situatie voor voormalige charterschepen – en andere historische bedrijfsvaartuigen – blijft onduidelijk. Het vinden van een passende oplossing is van belang, mede gezien de woningnood en het belang van behoud van varende erfgoed. Hiermee kan namelijk worden voorkomen dat voormalige schepen via verkoop uit de vaart worden genomen.

2.6. Verwaarloosde boten en bescherming maritiem erfgoed

Ook spelen er belangrijke uitdagingen op vlak van de veiligheid, doorstroming en het aanzicht in onze stadshavens. Bij de Franekertrekvaart, maar ook in de Bolswardervaart,

liggen diverse verwaarloosde boten. Omdat deze schepen wel liggeld betalen, kunnen ze niet zomaar geweerd worden uit de havens. In de havenverordening is opgenomen dat verwaarloosde vaartuigen die het aanzicht van de gemeente of de directe leefomgeving aantasten kunnen worden verwijderd of dat er herstelmaatregelen worden opgelegd. Dit wordt versterkt door artikel 5:25 van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Harlingen. Om objectiviteit te borgen kan het college zich bij het aanmerken als een verwaarloosd vaartuig adviseren door een onafhankelijk orgaan zoals bijvoorbeeld een schouwcommissie. Dit zorgt voor meer daadkracht.

Daarnaast bevinden er zich in Harlingen diverse schepen met cultuurhistorische en/of sociaal-maatschappelijke waarde. De aanwezigheid van deze schepen in onze stadshavens zijn belangrijk voor het nautische aanzicht en de recreatieve invulling van onze havens. Veel van deze schepen worden beheerd vanuit een stichting en worden derhalve niet geëxploiteerd om winst mee te maken. Het zijn feitelijk gezien vrijwilligersorganisaties, die afhankelijk zijn van giften, donaties en crowdfunding. Het ontbreken van een (winstgevend) bedrijfsmodel zorgt voor een bepaalde onzekerheid of dergelijke schepen in de vaart kunnen worden gehouden in de toekomst. Vanuit dat oogpunt bekijken we of de haven- en kadegelden redelijk zijn. Een eenduidig beleid hierop ontbreekt momenteel.



3. Indeling ligplaatsen

Harlingen is een stad met een veelzijdige haven. Van pleziervaart tot chartervaart, van historische schepen tot kleine sloepen, tall ships en voormalige beroepsvaartuigen – elke vorm van maritieme beleving vindt hier zijn plek. Met dit programma stadshavens zetten we in op een efficiënt en duurzaam gebruik van onze havenruimte. Dit betekent dat we iedere doelgroep zo goed mogelijk willen faciliteren met een bijpassende plek tegen een marktconform tarief met daarbij de juiste voorzieningen. De Harlinger stadshavens zijn qua omvang echter klein en de ruimte is daardoor beperkt. Dit vraagt om de nodige flexibiliteit, bijvoorbeeld bij evenementen en het faciliteren van meerdere doelgroepen bij ruimtegebrek. En daarom kiezen we voor een ligplaatsenindeling op hoofdlijnen. Met een kaderstellende ligplaatsenindeling heeft de Port of Harlingen de ruimte om binnen deze kaders haar nautisch beheer goed uit te kunnen voeren.

Bij de ligplaatsenindeling hanteren wij de volgende uitgangspunten:

- **Ruimte bieden aan eigen inwoners (lokale watersporters).**
We vinden het belangrijk dat vooral inwoners van Harlingen volop kunnen genieten op en rondom het water. Daarom houden we bij de toewijzing van ligplaatsen rekening met de behoefte van onze lokale watersporters. Zo versterken we de band tussen onze gemeenschap en het water.
- **We spelen optimaal in op het zomer- en winterregime.**
Dit doen wij door in de zomer de recreatieve functie van de stadshavens leidend te laten zijn met meer ruimte voor passanten. In de winter gebruiken we varend erfgoed, zoals schepen van de chartervaart, als verfraaiing van onze historische binnenstad en havens.
- **We benadrukken de veelzijdigheid van onze haven(s).**
Dat betekent dat we alleen schepen clusteren als er sprake is van nut en noodzaak, bijvoorbeeld vanwege aanwezige voorzieningen, korte(re) vaarroutes naar de Waddenzee of grondslag op basis van wet- en regelgeving en planologie.
- **We bekijken de invulling van de gemeentelijke ligplaatsen (stadshavens) niet afzonderlijk van de particuliere jachthavens.**
We willen dat de stadshavens van Harlingen een harmonieus geheel vormen met de particuliere jachthavens. Ook voor wat betreft tarifiering. We trekken hier gezamenlijk in op.
- **We zetten ons met de indeling van de ligplaatsen in voor het behoud van varend erfgoed en een versterking van ons monumentale karakter.**
Dat betekent dat we ligplaatsen creëren voor specifieke schepen binnen het decor van onze monumentale binnenstad en daar gunstige voorwaarden voor creëren.

Overzicht havens en doelgroepen

Locatie	Aantal m1 kade	Doelgroepen volgens havenvisie
Buitenpier (steiger mosselvisserij)	500	
Vluchthaven	100	Passagiersvaart
Nieuwe Willemshaven (Vluchthaven tot Cruisesteiger)	300	(historische) Passagiersvaart
Cruisesteiger	180	Passagiersvaart
Het Dokje	350	Historische passagiersvaart
Oude Buitenhaven, steiger noordzijde	130	Historische passagiersvaart
Oude Buitenhaven, kade zuidzijde	75	(historische) Passagiersvaart
Zuiderhaven (tot de Leeuwenbrug BV) 2 x 350 m1)	700	Historische passagiersvaart
Totaal	2.335	Passagiersvaart exclusief cruisevaart
Zuiderhaven (de Leeuwenbrug BV), 2 x 150 m1	300	Recreatievaart
Noorderhaven (de Leeuwenbrug BV), 300 + 260 m1	560	Recreatievaart
Totaal	860	
De Zoutsloot (eenzijdig geteld i.v.m. breedte)	500	Recreatievaart t/m ca. 5 m1
De Rozengracht (100 + 200 m1)	300	Recreatievaart t/m ca. 5 m1
Voorstraat (30 m1 winkelsteiger (N) geen lig- of pass.)	30	Recreatievaart t/m ca. 5 m1
Totaal	830	
Noordijs, Rommelhaven tot Franekereind (eenzijdig)	140	Historische bedrijfsvaartuigen / Traditionele scheepstypen
Franekereind (eenzijdig)	130	Historische bedrijfsvaartuigen / Traditionele scheepstypen
Totaal	270	
Noordergracht, west (jachthaven HWSV)	200	Recreatievaart
Noordergracht, oost (geen ligplaatsen)	80	Recreatievaart
Noordoostersingel stadskant (passanten HWSV)	350	Recreatievaart
Noordoostersingel buitenkant (ligplaatsen HWSV)	350	Recreatievaart
Totaal	980	
Zuidoostersingel stadskant (passanten)	250	Passanten
Zuidoostersingel buitenkant (ligplaatsen)	250	Passanten
Davidsdokje stadskant (passanten)	125	Passanten
Davidsdokje buitenkant (ligplaatsen)	140	Passanten
Franekertrekvaart (langs Kanaalweg tot Industriebrug)	750	Recreatievaart en passanten
Totaal	1.515	
Noorderkade (woningen met ligplaats)	100	Recreatievaart t/m ca. 5 m1
De Ried (Noorderkade tot Van Harinxmakanaal), ligplaatsen	300	Recreatievaart t/m ca. 5 m1
Bolswardervaart	600	Recreatievaart t/m ca. 5 m1
Groot Ropens		Woningen met ligplaatsen
Totaal	1.000	

Tabel 1. Overzicht havens en doelgroepen

Ligplaatsindeling stadshavens Harlingen

Havens	Passanten pleziervaart	Passanten zeilende beroepsvaartuigen	Vaste liggers pleziervaart	Zeilende beroepsvaartuigen (zoals chartervaart)	Kleine recreatievaart	Varend erfgoed, Historische bedrijfsvaartuigen	Cruisevaart	Wonen op het water
De Nieuwe Willemshaven		X		X		X	X	
Oude Buitenhaven				X		X		
Noorderhaven	X (zeegaande pleziervaart)		X (zeegaande vaste liggers)	X (in winter)		X		
Zuiderhaven	X (zeegaande pleziervaart)	X	X (zeegaande vaste liggers)	X				
Rommelhaven, Franekereind, Noordijs, Rozengracht				X (in winter)		X		
Franekertrekvaart	X			X (in winter)				
Noordoostersingel	X		X	X (in winter)				
Zuidoostersingel en Davidsdokje	X			X (in winter)				
Kanaalweg/ Franekertrekvaart	X		X	X (in winter)	X			X (wonen op histo- rische schepen)
Zoutsloot, Kleine Voorstraat, De Ried, Rozengracht	X (kleine pleziervaart)		X		X			
Bolswardervaart	X		X		X			X (woonarken in zuidergracht)

Tabel 2. Ligplaatsindeling stadshavens Harlingen

3.1. Overzicht stadshavens Harlingen

In de onderstaande tabel is een overzicht te vinden van de stadshavens van Harlingen met daarbij een indicatie van het aantal vierkante meters aan oevers en de beoogde doelgroepen per gebied, zoals opgenomen in de havenvisie. Er wordt uitgegaan van vierkante meters oever – en niet van aantal (vaste) ligplaatsen – omdat de ruimte dynamisch benut wordt. Het aantal schepen dat aangemeerd kan worden aan de kades verschilt omdat er doorgaans geen sprake is van vaste ligplekken voor schepen.

3.2. Passanten (pleziervaart)

Passanten spelen een cruciale rol in de levendigheid en economische dynamiek van de binnenhavens van Harlingen. Jaarlijks verwelkomen we in onze havens talloze watersportliefhebbers, toeristen en recreanten die met hun schepen de stad aandoen. De pleziervaart omvat alle vormen van recreatief varen. Het gaat daarbij om onder meer zeiljachten, motorboten en sloepen.

Deze bezoekers brengen niet alleen sfeer en levendig aanzicht in de Harlinger havens, maar ze leveren ook een belangrijke bijdrage aan de lokale economie. Passanten verblijven vaak meerdere dagen in Harlingen, waarbij ze de nabijgelegen binnenstad ontdekken. De korte afstand tussen de havens en het stadscentrum – slechts vijf minuten lopen – maakt het eenvoudig om winkels, horecagelegenheden en culturele activiteiten te bezoeken. Dit zorgt voor extra omzet bij lokale ondernemers en versterkt het economisch functioneren van onze stad.

Voor deze gebruikersgroep zetten we in op de volgende indeling:

- Zeegaande pleziervaart wordt gefaciliteerd met een ligplaats in de Noorder- en Zuiderhaven. Vanuit deze zoute havens kunnen zij snel het grote water op.
- We creëren (nieuwe) ruimte bij de Franekertrekvaart voor de pleziervaart door verwaarloosde boten te weren. Ook faciliteren we ligplaatsen bij de Bolswardertrekvaart voor kleine bootjes (t/m 4 meter) en de pleziervaart.
- In het vaarseizoen faciliteren we passanten, buiten de verenigingshaven, ook bij de Zuidoostersingel. We richten ons daarbij op beide zijden, maar met name op dat zonzijde (buitenzijde) van de Zuidoostersingel. Passanten liggen doorgaans liever niet onder overhangend groen, behalve bij extreme hitte.
- Kleinere boten, zoals sloepjes en rubberboten, faciliteren wij met een ligplaats in de kleinere binnenwateren. Zoals onder meer de Zoutsloot, Bolswardertrekvaart, De Ried en de Rozengracht. Voor een kort dagverblijf faciliteren wij ook een ligplaats bij Kleine Voorstraat. Passanten kunnen hun verblijf in Harlingen combineren met een bezoek aan winkels en horeca.

3.3. Passanten (chartervaart)

Harlingen is een belangrijke thuishaven voor de chartervaart en is het belangrijkste knooppunt voor passagiers die de Waddenzee en het IJsselmeer willen ontdekken. Deze vloot bestaat uit onder meer klippers, tjalken, botters en aken. Chartervaart passanten leveren een belangrijke bijdrage aan de lokale economie, zorgen voor levendig in en rondom de havens en zorgen ook voor extra inkomsten bij onze ondernemers. Op wisseldagen (vrijdag en zondag) van de chartervaart is de vloot op- en afstapplaats voor circa 1500 passanten. Wij willen blijven inzetten op het aantrekken van charterpassanten, door het tarief en andere voorwaarden gunstig te houden.

Chartervaart passanten zijn vaak toeristen die voor het eerst Harlingen bezoeken. Een positieve ervaring leidt niet zelden tot herhaalbezoek, waarbij ze terugkomen als individuele toeristen of met familie en vrienden. Daarnaast verspreiden ze hun ervaringen via sociale media en reisblogs, wat bijdraagt aan de bekendheid van Harlingen als toeristische bestemming. Daarbij liggen er kansen om te kunnen komen tot nieuwe bedrijfsconcepten waarmee nieuwe vormen van toerisme kunnen worden ontwikkeld. Wij willen ons als Harlingen blijven positioneren als de grootste thuishaven van de Bruine Vloot.

Voor de chartervaart passanten zetten we in op de volgende indeling:

- De zeilende beroepsvaartuigen, zoals de chartervaart passanten en Tall Ships, faciliteren wij met een ligplaats in De Nieuwe Willemshaven, Het Dok, De Zuiderhaven en De Oude Buitenhaven.

3.4. Vaste liggers (abonnementhouders)

De vaste liggers vormen een belangrijk onderdeel van het leven in de Harlinger havens. Dit zijn inwoners van Harlingen én liefhebbers vanuit de omgeving die recht hebben op een ligplaats in de stadshavens van Harlingen. Zij betalen jaarlijks abonnementsgeld voor hun ligplaats en dragen daarmee ook bij aan het onderhoud en beheer van de havens. Het gaat hierbij om kleine bootjes, de pleziervaart en de chartervaart. Voor onze eigen inwoners willen we vooral ruimte blijven bieden. Zodat zij, dicht bij huis, kunnen ontspannen, varen en genieten van alles wat Harlingen vanaf het water zo bijzonder maakt.

Voor deze groep zetten wij in op de volgende in op de volgende indeling:

- Kleine bootjes (t/m 4 meter) faciliteren wij met een vaste ligplaats bij de Zoutsloot, de Rozengracht, De Ried en de Bolswardertrekvaart.
- De pleziervaart faciliteren wij met een vaste ligplaats in de particuliere havens (Noorder- en Zuiderhaven en de verenigingshaven in de Noordoostersingel). Daarnaast creëren wij – met het weren van verwaarloosde schepen - nieuwe ruimte, met name in de winterperiode, voor vaste liggers (pleziervaart) bij de Franekertrekvaart. Op die manier ontstaat er ruimte om de (kleinere) vaste liggers van de chartervaart in de winter te verplaatsen naar bijvoorbeeld de Zuidoostersingel, waar dit varend erfgoed een geheel kan vormen met het historische stadshart.



- De vaste liggers van de chartervaart faciliteren wij met een zomerligplaats in De Nieuwe Willemshaven (Het Dokje), De Oude Buitenhaven (Plankenpad), Hermesgade en de Zuiderhaven. Vanuit hier kunnen zij snel met hun gasten de Waddenzee op. Bovendien zijn hier ook de specifieke voorzieningen aanwezig.
- In de winter faciliteren wij strategische ligplaatsen voor de vaste winterliggers van de chartervaart in de stadshavens, zoals het Franekereind, de Zuidoostersingel en Noorderhaven. De chartervaart fungeert in deze periode als aankleding van ons historische stadscentrum. Een deel van de vloot kan in de Zuiderhaven blijven liggen.

3.5. Cultuurhistorische schepen

Cultuurhistorische schepen zijn type schepen waarvan het behoud van algemeen belang is wegens hun historische, wetenschappelijke, industrieel-archeologische of andere sociaal-culturele waarde voor de gemeente Harlingen. Denk bijvoorbeeld aan De Sittard, Sterke Yerke en het expeditieschip Willem Barentsz. Deze schepen geven kleur aan onze havens.

Voor deze groep zetten wij in op de volgende in op de volgende indeling:

- Cultuurhistorische schepen met sociaalmaatschappelijke waarde faciliteren wij met een ligplaats verspreid over onze stadshavens. Dit benadrukt de veelzijdigheid van onze haven en voorkomt dat er een geïsoleerd beeld ontstaat. We hanteren daarbij als focusgebieden De Nieuwe Willemshaven (onder meer de Vluchthaven), de Noorderhaven (winter) en het Noordijs/Franekereind (winter). De exacte bepaling van de ligplaats is veelal maatwerk. Soms is er een directe relatie tussen het schip en de activiteiten aan de wal, wat een belangrijk afwegingskader is voor het bepalen van de ligplaats.

3.6. Cruisevaart

De zee- en riviercruisevaart brengt toeristen naar Harlingen en versterkt de lokale economie. Cruiseschepen zorgen voor toerisme en levendigheid in de havens. In de praktijk zijn het al bezienswaardigheden op zich en daarmee trekken ze ook bezoekers van buiten aan. De cruisevaart versterkt bovendien de maritieme uitstraling van Harlingen naar buiten toe.

Voor deze groep zetten wij in op de volgende in op de volgende indeling:

- De zeeën cruise faciliteren wij in de basis met een ligplaats aan de multifunctionele steiger in De Nieuwe Willemshaven. Het gaat hier om cruiseschepen tot 160 meter met een diepgang van maximaal 6 meter. Voor de riviercruise zijn er - buiten de multifunctionele steiger - afmeermogelijkheden aan de kade van Nieuwe Willemshaven (achter de MF steiger). Het gaat hierbij om schepen met een maximale lengte van 110 meter en een diepgang van maximaal 5 meter. Voor hospitaalschepen is er ruimte in Dok (zowel stads- als zeezijde). Optioneel is er nog ruimte bij de hermeskade voor schepen met een maximale lengte van 110m (l) bij 11,5m (b) en een diepgang van 2,5 meter.

Afmeren meerdere cruiseschepen

Bij het bepalen of er meerdere cruiseschepen kunnen afmeren, en voor toezegging van de cruise calls, wordt in Harlingen te allen tijde afstemming gezocht met de betrokken partijen. Dit zijn in de basis de gemeente Harlingen, de desbetreffende rederij(en), Verenigde Bruine Zeilvaart Harlingen en Port of Harlingen. In de eerste plaats geldt er een beperking wanneer er geen uitwijkmogelijkheden zijn voor de chartervaartschepen, bijvoorbeeld omdat er geen geschikte alternatieve ligplaatsen zijn (dit is alleen het geval op wisseldagen binnen het vaarseizoen). Daarnaast geldt er een beperking bij bepaalde evenementen. Binnen de afweging van de verschillende belangen, en het bepalen of er meerdere cruiseschepen kunnen afmeren, ligt de bevoegdheid bij de gemeente Harlingen. In uitzonderlijke gevallen kan daarbij ook gebruik worden gemaakt van de Industriehaven als uitwijkmogelijkheid voor cruiseschepen.

3.7. Overige (wonen op het water, recreatievaart en bedrijfsmatige ligplaatsen)

Voor deze groep zetten wij in op de volgende in op de volgende indeling:

- Woonarken blijven wij faciliteren bij de Bolswardervaart, zoals in de Zuidergracht.
- Historische bedrijfsvaartuigen en oud Hollandse scheepstypen (zoals plat- en rondbodems) faciliteren wij met een ligplaats bij de Rommelhaven, het Noordijs, het Franekereind en de Rozengracht
- We onderzoeken of er in de toekomst nabij de Kanaalweg een plek voor historische schepen waarop gewoond mag worden kan worden ingericht. Denk daarbij aan voormalige schepen van de chartervaart en andere beroepsvaartuigen. We brengen in kaart wat daarvoor nodig is.
- De watertaxi's, rondvaartboten (wadden/robbentochten), sportvisserijschepen en bootjesverhuur blijven wij faciliteren op de bestaande plekken.

Vervolg ligplaatsenindeling

De gemeente Harlingen werkt deze contouren en richtinggevend indeling uit in de betreffende documenten. Onder meer de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) en de Havenverordening zullen hierop aangepast worden.

4. Benchmarks en tarieven

Om te kunnen blijven werken aan een duurzame ontwikkeling van de stadshavens van Harlingen te waarborgen, is het noodzakelijk een nieuw tarievenstelsel te ontwikkelen. Dit stelsel moet niet alleen aansluiten bij de huidige markt, maar ook bijdragen aan onze belangrijkste doelstellingen; zoals het versterken van de recreatieve functie van onze havens (bevordering toerisme) en het efficiënt en duurzaam gebruik van de ligplaatsen.

Om tot een nieuw tarievenstelsel te kunnen komen zijn tarieven voor passanten, ligplaatshouders (2023) en cruisevaart (2024) vergeleken met andere havens, zoals de IJsselmeer havens en Den Helder. Daaruit is gebleken dat er binnen de stadshavens van Harlingen geen marktconforme tarieven worden gerekend. Om concurrentievervalsing met overheidshavens te voorkomen eist de wet Markt en Overheid dat de tarieven 'marktconform', 'redelijk' en 'kostendekkend' zijn. Dat betekent dat de tarieven voor Harlingen over de gehele linie omhoog zouden moeten. In bijlage 1 hebben we daarbij de huidige tarieven van de verschillende doelgroepen opgenomen. In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste constatering te vinden ten aanzien van de huidige tarifiering.

4.1. Passanten

Doelgroep: bezoekers die tijdelijk aanmeren in de stadshavens.

Tarieven passanten

Voor passanten (pleziervaart/recreatievaart) geldt nu een gedifferentieerd tarief van €2,01 per meter buiten de sluisdeuren en van €1,80 binnen de sluisdeuren. Uit de benchmarks blijkt dat de tarieven op dit moment licht achter lopen op de tarieven in andere havensteden. Ook de tarieven van de passanten (chartervaart) blijken (licht) achter te lopen op de tarieven in vergelijkbare havensteden. Daarbij geldt er in Harlingen een vrijstelling van kadegeld voor de zeilende beroepsvaartuig van maandag 12:00 tot vrijdag 12:00³.

4.2 Vaste ligplaatsen (abbonementhouders)

Doelgroep: watersporters en eigenaren van boten die een langdurig verblijf hebben in Harlingen.

Tarieven vaste liggers (pleziervaart)

Op dit moment betaalt een pleziervaartuig van 11 meter, op basis van de huidige tarifiering, voor het zomerseizoen (1 april -31 oktober) een tarief van € 350,76. Voor het winterseizoen (1 november - 31 maart) geldt een tarief van €250,05. Dit is een jaarrond tarief van €600,51⁴. In de huidige rekensystematiek geldt tevens een vrijstelling voor de eerste 4 meter van de boot. Het tarief ligt, voor alle bootlengtes, ruim onder dat van andere havens. Zo lag het gemiddelde in de IJsselmeerhavens in 2023 al op circa €1800 per jaar voor een boot van 11 meter. Daarbij is er ook een groot tariefverschil ontstaan tussen de particulier beheerde havens in Harlingen en de gemeentelijke ligplaatsen.

³Algemene voorwaarden haven- en kadegelden (2025), Port of Harlingen

⁴Benchmark tarieven recreatievaart Harlingen en andere havens (2023), Waterrecreatie advies B.V.

Tarieven vaste liggers (chartervaart)

Hoewel de chartervaart van groot belang is voor Harlingen, zijn ook deze tarieven nu niet marktconform. Uit de benchmark blijkt dat de tarifiering achter loopt op IJsselmeerhavens als Makkum en Enkhuizen⁵. Dit terwijl de schepen wel veelvuldig gebruik maken van de voorzieningen in de stadshavens en er wensen zijn voor nieuwe voorzieningen (Harlingen is immers op- en afstapplaats).

4.3. Cultuurhistorische schepen

Doelgroep: schepen met cultuurhistorische en/of sociaalmaatschappelijk waarde

Tarifiering cultuurhistorische schepen

Voor allerlei soorten historische schepen in Nederland (en wereldwijd) zijn behoudsorganisaties actief. De behoudsorganisaties in Nederland zijn verenigd in de FVEN (Federatie Varend Erfgoed Nederland). Schepen van de behoudsorganisaties die aan vastgestelde criteria voldoen, kunnen ingeschreven worden in het Register Varend Erfgoed van de FVEN. Sommige gemeenten verlenen op basis van dit Register ontheffingen op vastgestelde lokale wetgeving. In Harlingen gaat het om een breed scala aan schepen, die lang niet allemaal onder dit register vallen. De zeilende beroepschartervaart bestaat bijvoorbeeld grotendeels uit historische schepen zoals klippers en tjalken, ooit gebouwd voor het vervoer van vracht. Er zijn ook historische schepen die gebouwd zijn voor de visserij zoals aken en botters.

Als gemeente willen wij graag varend erfgoed binnen onze stadshavens faciliteren. Dit draagt bij aan de aantrekkingskracht van Harlingen als maritieme bestemming, een belangrijke ambitie zoals verwoordt deze onder meer is verwoord in de havenvisie en de ontwikkelagenda Recreatie en Toerisme 2030. Schepen met cultuurhistorische waarde dragen namelijk sterk bij aan de unieke uitstraling van de stadshavens en versterken de maritieme identiteit van Harlingen. Daarnaast draagt het ook bij aan het bevorderen van toerisme. In dat kader willen we gunstige voorwaarden opstellen voor cultuurhistorische schepen. Op dit moment is een aantal schepen vrijgesteld van haven- en kadegelden.

4.4. Cruisevaart

Voor de riviercruise geldt een tarief voor het binnenhavengeld van €0,39 per vierkante meter. Voor de kadegelden geldt een tarief van €0,54 per meter (cijfers 2024). Binnen de onderliggende benchmark is een vergelijking gemaakt tussen Harlingen, Hoorn, Enkhuizen en Amsterdam op basis van een riviercruiseschip van 110 meter (L) x 11,40 meter (B) (oppervlakte van 1.254m²). Het bedrag aan binnenhaven- en kadegeld bedraagt daarmee in totaal €535,92 voor één dag. Daar komt de verschuldigde watertoeristenbelasting (€1,55 x 110 passagiers) bij van €170,50. Met een totaal tarief (excl. kosten voor aanpalende voorzieningen) van €706 per dag is Harlingen iets duurder dan Enkhuizen en Hoorn⁶.

4.5. Overige constatering

Wij hebben als onderdeel van dit programma ook gekeken naar de rekensystematiek en onderliggende keuzes voor de tarieven. Daarbij hebben wij uitvoerig gesproken met diverse belanghebbenden over de ervaringen in de praktijk. Deze bevindingen nemen wij

⁵Benchmark tarieven recreatievaart Harlingen en andere havens (2023), Waterrecreatie advies B.V.

mee in de uitwerking van het nieuwe tarievenvoorstel. De hierna genoemde punten zijn opvallend en concreet, maar sluiten andere overwegingen uiteraard niet uit.

Kort verblijf passagiersvaart

Vanuit de praktijk horen we dat kort verblijvende passagiersschepen, zoals varende groepsaccommodaties, relatief hoge kosten ervaren. We verkennen of en hoe een aangepaste tariefstructuur voor deze groep, in lijn met onze ambities en doelstellingen, passend kan zijn.

Herziening rekenformule bij vaste ligplaatsen

De huidige vrijstelling van de eerste 4 meter van de scheepslengte in de berekening van het tarief voor vaste liggers roept veel vragen op en is niet duidelijk. Vanuit de gesprekken blijkt dat het hier niet gaat om een transparante en eenduidige berekeningssystematiek.

Vrijstelling voor kleine bootjes (≤ 4 meter)

De bestaande vrijstelling van ligplaatsgelden voor kleine bootjes tot en met 4 meter lijkt in de praktijk goed te functioneren en kan in de nieuwe systematiek mogelijk behouden blijven. Dit nemen wij mee als input in de uitwerking van het tarievenvoorstel.

Gunstige voorwaarden cultuurhistorische schepen

Er blijkt behoefte te zijn om te komen tot heldere en eenduidige criteria op basis waarvan schepen in aanmerking zouden kunnen komen voor gunstige voorwaarden, zoals vrijstelling van liggeld. Op die manier kan er een eenduidig beleid worden gevoerd op dit onderwerp. Dit nemen wij mee in de verdere uitwerking.

Ligplaatsen bij woningen & eigenaren met meerdere boten

De tarifiering van woning met een eigen kade (ligplaatsen) vraagt om mogelijk extra aandacht in de uitwerking van het nieuwe tarievenvoorstel. Daarnaast is het van belang om te bepalen hoe wordt omgegaan met de tarieven van eigenaren met meerdere boten. Op dit moment vindt er binnen de tarifiering geen differentiatie plaats op dit niveau.

Overweging aantiktarief

In de gesprekken met belanghebbenden is gesproken over het al dan niet invoeren van een aantiktarief. Dit lijkt niet wenselijk, gezien de registratie op korte tijdseenheden en de (extra) beslaglegging op de capaciteit van de havendienst. Daarnaast zijn de baten beperkt en wordt Harlingen daarmee ook minder vriendelijk voor passanten.

Vrijstelling kadegeld zeilende beroepsvaart

In het huidige tarievenstelsel is een kadegeldvrijstelling voor de zeilende beroepsvaart op doordeweekse dagen (maandag 12:00 – vrijdag 12:00) opgenomen. Dit lijkt achterhaald en niet meer goed uitlegbaar. We verkennen of het schrappen of aanscherpen van deze reductie wenselijk is, waarbij we aantrekkelijk wensen te blijven voor passanten van de chartervaart.

4.6. Aanpassing van de tarieven

Duidelijk is dat de tarifiering voor verschillende doelgroepen (passanten, vaste liggers, chartervaart en cruisevaart) niet marktconform is en dat er ook kritisch gekeken moet worden naar de onderliggende keuzes voor het tarievenstelsel. Er zijn tussen de verschillende doelgroepen echter wel verschillen. Wij zullen in navolging op dit programma een nieuw tarievenstelsel ontwikkelen.

5. Flankerend beleid

Flankerend beleid speelt een cruciale rol in het versterken van de kwaliteit, veiligheid en aantrekkelijkheid van de stadshavens van Harlingen. Het opstellen van regelingen, zoals een weesboten- en wrakkenregeling, het faciliteren van wonen op het water en een duidelijke regeling voor cultuurhistorische schepen, draagt bij aan een toekomstbestendig en duurzaam havenbeheer. In navolging en simultaan aan dit programma stadshavens werken wij aan de uitwerking hiervan.

5.1. Voorzieningen en serviceniveau in de stadshavens

Voor vaste liggers en passanten zijn betrouwbare walvoorzieningen zoals stroom en water onmisbaar. We willen, waar het nodig en wenselijk is, het serviceniveau naar een hoger niveau brengen door bestaande voorzieningen op te waarderen of nieuwe voorzieningen te realiseren. Denk bijvoorbeeld aan het Noordijs en de Rommelhaven, waar nu nog helemaal geen walvoorzieningen zijn. Daarnaast willen we kijken of er ruimte en mogelijkheden ontstaan om nieuwe watertappunten te realiseren in de Zuiderhaven en in het Dok. Op de meer lange termijn willen we ook kijken naar nieuwe vuilwaterinnamepunten in De Nieuwe Willemshaven, een vuilwaterboot en de te realiseren walvoorzieningen voor het wonen op het water. Voor de pleziervaart onderzoeken we tot slot de mogelijkheden naar een nieuwe – goed toegankelijk en bereikbare – bunkerplek (plaats voor het overslaan van brandstof).

Buiten de hiervoor genoemde voorzieningen, willen we komende jaren ook gaan werken aan het vereenvoudigen van het betalen van haven- en kadegelden. Bijvoorbeeld door het systeem hier goed digitaal op in te richten. In het verlengde daarvan willen we samen met de particulier beheerde havens gaan kijken of we een systeem voor digitale nachtregistratie kunnen ontsluiten. Dit helpt om te kunnen voldoen aan de verplichting van nachtregistratie en beperkt tevens het risico tevens op ondermijning.

In het algemeen werken we ook de verfraaiing en aankleding van de belangrijke waterinvalswegen. Daarbij willen we Harlingen beter positioneren en actief promoten als watersport stad om zo meer passanten te trekken. We zien daarbij een prominente rol weggelegd voor onze citymarketing Harlingen Welkom aan Zee in de informatievoorziening en marketing en promotie.

5.2. Wonen op het water

In de Havenvisie is als ambitie opgenomen om te onderzoeken of er wonen op het water (voor historische schepen) mogelijk kan worden gemaakt. In dit programma stadshavens is de Kanaalweg als eerste onderzoek locatie aangewezen voor een mogelijke pilot, maar de ambitie zou ook elders gerealiseerd kunnen worden. Het gaat hierbij in de basis om het wonen op historische schepen, zoals voormalige beroepsvaartuigen en Bruine Vloot schepen, en niet om woonarken. Deze ambitie sluit goed aan bij de groeiende vraag naar alternatieve woonvormen en het verlangen naar unieke, watergerelateerde woonervaringen en past uitstekend bij maritieme identiteit van havenstad Harlingen.

De ontwikkeling van de Spaansen locatie kan een natuurlijke uitbreiding vormen van dit concept waarbij we de leefomgeving gericht kunnen versterken. Dit kan ook de aantrekkelijkheid van onze gemeente verhogen voor mensen die geïnteresseerd zijn in een maritieme levensstijl, wat tegelijkertijd bijdraagt aan het behoud van het karakter van de stad. Deze ontwikkeling van de Kanaalweg kan daarbij hand in hand gaan met de verbetering van de stedelijke infrastructuur en verbindingen in het kader van de woningbouw en de gebiedsontwikkeling van het Spaansenterrein.

Ten aanzien van het wonen op het water op voormalige bedrijfsvaartuigen, zoals charters, verkennen wij de mogelijkheid om schippers die in nauw verband staan met Harlingen voorrang te verlenen voor een dergelijke ligplaatsvergunning. Denk daarbij aan de uitstromende schippers uit de Harlinger vloot.

In de verdere uitwerking zijn echter ook aandachtspunten. Denk bijvoorbeeld aan het realiseren van voorzieningen aan de wal, de schaarse ruimte in de stadshavens van Harlingen en de kans op een verminderde beeldkwaliteit. In de verdere uitwerking nemen wij dit mee, bijvoorbeeld door duidelijke (en waar nodig strikte) voorwaarden op te stellen.

5.3. Historische schepen

Historische schepen, zoals traditionele scheepstypen, zijn van onmiskenbaar belang voor de stadshavens van Harlingen. Ze vormen niet alleen een levend bewijs van de rijke maritieme geschiedenis van onze stad, maar dragen ook bij aan de unieke sfeer en identiteit van onze monumentale binnenstad en havens. Deze schepen geven dus kleur aan onze havens en vergroten de aantrekkingskracht van Harlingen op zowel toeristen als onze inwoners.

Het inrichten van een specifieke ‘museumhaven’ in Harlingen is echter niet wenselijk. De stad is compact en functioneert in feite al als een levend museum voor historische schepen, die verspreid liggen over de stadshavens. Het clusteren van museale schepen in één haven zou het dynamische havenklimaat verstoren en het maritieme karakter van Harlingen verminderen. Ervaringen elders in Nederland tonen aan dat het concentreren van historische schepen in een aparte haven vaak leidt tot een afname van aantrekkingskracht en een statische sfeer. In plaats van de schepen te isoleren, is het beter om ze te behouden binnen de bestaande havenstructuren, waar ze bijdragen aan de levendigheid en authenticiteit van onze stad.

Om het behoud van deze bijzondere cultuurhistorische schepen te waarborgen, creëert de gemeente Harlingen gunstige voorwaarden voor hun aanwezigheid in de stadshavens. We verkennen daarbij de mogelijkheden en behoeften van deze schepen. We werken dit uit in een speciale regeling voor bijzondere historische schepen. Hier creëren we duidelijke regels en criteria voor.

5.4. Verwaarloosde vaartuigen

Het is van groot belang dat de havens van de gemeente Harlingen schoon, veilig en netjes blijven, zowel voor onze inwoners als de bezoekers. Dit draagt bij aan de aantrekkelijkheid en functionele bruikbaarheid van de havens. Vooral rond de Kanaalweg, maar ook in de Bolswardervaart, worden er nu problemen ervaren met verwaarloosde boten en illegale

bewoning, wat de leefbaarheid en veiligheid in dit gebied aantast. Om deze problemen aan te pakken, stellen we als gemeente beleidsregels op voor het weren van verwaarloosde schepen op. De juridische grondslag hiervoor is gelegen in de Havenverordening gemeente Harlingen 2020.

Met de nieuwe beleidsregels worden objectieve criteria gesteld wanneer een vaartuig als verwaarloosd of als wrak kan worden beschouwd. Middels een registratiesysteem zal de havendienst eigenaren van verwaarloosde vaartuigen actief benaderen om herstelmaatregelen te treffen. Indien dat achterwege blijft, gaat de gemeente een procedure starten om de boot te verwijderen. In het verlengde daarvan bekijken we ook of er een plek als wegsleehaven ingericht moet en kan worden. Deze aanpak zorgt voor een nette en veiligere haven met meer ruimte voor onze actieve watersporters.

5.5. Samenwerkingsovereenkomst Verenigde Bruine Zeilvaart Harlingen

Op dit moment heeft de gemeente Harlingen een samenwerkingsovereenkomst met de Verenigde Bruine Zeilvaart Harlingen (VBZH). Hierin is vastgelegd dat zij recht hebben op 70 vaste (kwalitatieve) ligplaatsen. De wachtlijst voor een ligplaats beheert de VBZH zelf. We willen dit contract graag verlengen en op onderdelen actualiseren. Zo willen we binnen het contract een limiet hanteren op de totale (ingenomen) kadellengte. Op dit moment vindt er namelijk een uitstroom plaats van kleinere schepen. Gemiddeld worden de schepen steeds langer. Limiteren naar kadellengte is eerlijker en duidelijker dan een maximaal aantal schepen. Voorgesteld om binnen dit contract, op basis van de aangeleverde cijfers door de VBZH⁷, de kadellengte te limiteren op 1000 meter. In de praktijk kan de Verenigde Bruine Zeilvaart daarmee circa 68 schepen kwijt, waarvan een (groot) deel boord aan boord ligt. In dat geval telt het langste schip mee van de betreffende zijde. Voorgesteld wordt om het contract te actualiseren voor de duur van 5 jaar (2026 t/m 2030). Mochten de schepen gemiddeld genomen inderdaad langer worden dan daalt het aantal schepen, binnen de gestelde kadellengte, evenredig mee.

Kadellengte en schepen chartervaart

Locatie	2015 (schepen)	2015 (meters)	2019 (schepen)	2019 (meters)	2024 (schepen)	2024 (meters)
Willemshaven	16	241	18	343	17	230
Dok	19	269	18	249	17	249
Plankenpad	15	121	13	120	13	120
Zuiderhaven	21	357	21	370	21	377
Totaal	71	988	70	1082	68	976

Tabel 3. Kadellengte en schepen chartervaart Harlingen in 2015, 2019, 2024

⁷Aangeleverde cijfers door VBZH inzake ingenomen kadellengte

5.6. Organisatie stadshavens Harlingen

Op dit moment wordt het nautisch beheer van de stadshavens uitgevoerd door de Port of Harlingen. Als gemeente Harlingen beoordelen we, in navolging op dit programma stadshavens, hoe het beheer, onderhoud en de exploitatie van de stadshavens efficiënter en beter kan worden georganiseerd richting de toekomst. Waar nodig en wenselijk, kunnen er bijvoorbeeld nieuwe of andere afspraken worden gemaakt over het onderhoud en beheer. We bekijken dit niet afzonderlijk van de particuliere jachthavens en andere beheersvraagstukken binnen onze havens.



Bijlagen

PROGRAMMA STADSHAVENS HARLINGEN

- | | |
|--------------------|--|
| Bijlage I | Huidige tarieven doelgroepen stadshavens (2025), Algemene voorwaarden Port of Harlingen |
| Bijlage II | Benchmark tarieven pleziervaart en chartervaart (2023), Waterrecreatie Advies B.V. |
| Bijlage III | Benchmark tarieven cruisevaart (2024), Waterrecreatie Advies B.V. |
| Bijlage IV | Harlingen, deelrapportage tarieven en programma stadshavens (2024), Waterrecreatie Advies B.V. |