

Harlingen, tarieven en ligplaatsbeleid

Deelrapportage



WATERRECREATIE
ADVIES BV



Lelystad, 14 februari 2024 v2

Foto omslag: drukte in de haven van Harlingen: de Willem Barentsz, zeilende chartervaart, zeecruise en Doeksen

Opdrachtgever:



Gemeente Harlingen
Postbus 10000, 8860 HA Harlingen
Contactpersoon: Mw. E. Bruins Slot
T: 140517
e.bruinsslot@harlingen.nl

Opdrachtnemer:

WATERRECREATIE
ADVIES BV



Waterrecreatie Advies BV
IJsselmeerdijk 2, 8221 RC Lelystad
E: info@waterrecreatieadvies.nl
T: 0320-218847
www.waterrecreatieadvies.nl

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	1
2. Plan van Aanpak.....	3
2.1. Werkgroep Havenvisie.....	3
2.2. Overleg jachthavens	3
2.3. Planning.....	3
3. Verslag bijeenkomst 12 februari en vervolg.....	3
3.1. Reacties op rapporten Waterrecreatie Advies / Aanpak	3
3.2. Wat is een redelijk jaartarief voor een 11 meter boot (recreatievaart)?	4
3.3. Uitwerking locaties soorten ligplaatsen	5
3.4. Maatschappelijke havens of Stadshavens Harlingen.....	6
3.5. Prijslijsten en voorwaarden.....	7
3.6. Chartervaart en wonen aan boord van inactieve schepen	8
3.7. Excursie Stadshavens Medemblik.....	8
4. Actielijst.....	9

1. Inleiding

In 2021 heeft de gemeente de *Havenvisie Gemeentelijke havens Harlingen 2022-2032* vastgesteld. In de Raadsinformatiebrief d.d. 8 april 2021 wordt het proces aangegeven om te komen tot een Havenvisie Binnenwateren en ligplaatsbeleid. Deze visie is het resultaat daarvan.

In 2018 is Port of Harlingen (PoH) verzelfstandigd en is er een scheiding ontstaan in de havens van Harlingen. Voor de [commerciële havens](#) is de Havenvisie Port of Harlingen opgesteld. Dat gaat voor een belangrijk deel over de Industriehaven, maar vanaf 2018 voert Port of Harlingen ook het nautisch beheer, de bediening van bruggen en sluizen, het ligplaatsbeheer en het onderhoud uit van de resterende havens in de gemeente. Dit worden de [maatschappelijke havens](#) genoemd. De maatschappelijke havens zijn de havens en doorgaande verbindingen in de stad: de Nieuwe Willemshaven incl. de Vluchthaven, het Dokje, de Oude Buitenhaven, een groot deel van de Zuiderhaven, de Noordoostersingel (deels), de Zuidoostersingel, de Franekertrekvaart (Kanaalweg) vanaf de Industriebrug tot de Singel) en de Bolswardertrekvaart t/m de wijk Groot Ropens. In de stad zelf bevinden zich nog een aantal smalle routes waar bootjes van bewoners liggen zoals de Zoutsloot.



Kaart Havenvisie met toelichting soorten boten in de verschillende havens

In de Raadsinformatiebrief wordt uitgelegd waarom een havenvisie voor de binnenwateren en uitvoerend beleid moet worden opgesteld. Volgens planning moest deze Havenvisie Binnenwateren in 2021 gereed zijn en vastgesteld voor het watersportseizoen 2022.

De uitvoering heeft door omstandigheden wat vertraging opgelopen, maar in 2023 heeft Waterrecreatie Advies een visie geschreven over de toekomst van de havens in Harlingen¹. In die visie is aandacht besteedt aan marktontwikkelingen en de gebruikers van de maatschappelijke

¹ Toekomst van een havenstad, Harlingen, Waterrecreatie Advies 27 september 2023

havens. Tevens is onderzoek gedaan naar de door Port of Harlingen en andere jachthavens in de stad gehanteerde tarieven voor de recreatie- en chartervaart.

Harlingen is vol

Voor de havens in Enkhuizen heeft Waterrecreatie Advies vervolgens een vergelijkbaar onderzoek uitgevoerd². Enkhuizen is net als Harlingen thuishaven van een groot deel van de Nederlandse (zeilende) chartervloot en heeft ook meerdere havens. Verder is Enkhuizen belangrijk voor de riviercruisevaart. In opdracht van Enkhuizen is onderzoek gedaan naar marktontwikkelingen en tarieven van een aantal riviercruisehavens.

Deze rapporten over Harlingen en Enkhuizen schetsen een beeld van (o.a.) de toekomstverwachting voor de maatschappelijke havens in Harlingen. De conclusie is dat de druk vanuit het IJsselmeergebied op de maatschappelijke havens in Harlingen voor zowel de recreatievaart, de chartervaart en de rivier- en zee cruisevaart toe zal nemen. Ruimte kan maar een keer worden uitgegeven. Paul Pot, directeur van Port of Harlingen heeft aangegeven dat er in de maatschappelijke havens in Harlingen geen ruimte meer beschikbaar is. Alle beschikbare ligplaatsen in de maatschappelijke havens zijn bestemd, voor een belangrijk deel door de 70 actieve charterscheepen die onder de door de gemeente met de Verenigde Bruine Zeilvaart Harlingen (VBZH) op 12 april 2014 gesloten Samenwerkingsovereenkomst vallen.

Wonen op voormalige charterscheepen

Niet alleen de actieve charterscheepen, de schepen die met passagiers vanuit Harlingen bedrijfsmatig op de Waddenzee varen, hebben behoefte aan ruimte. In de afgelopen jaren zijn de (veiligheids)eisen die aan charterscheepen worden gesteld aangescherpt. Noodzakelijke investeringen in de schepen zijn fors. Om rendabel te kunnen blijven varen neemt de gemiddelde lengte van de schepen toe terwijl kleinere schepen uit de vaart worden genomen. In dat proces speelt ook de leeftijd van de schippers een rol. De behoefte aan ligplaatsen voor voormalige charterscheepen om op te wonen is groot, in Harlingen, maar ook in Enkhuizen. De huidige wetgeving staat wonen op voormalige charterscheepen die af en toe varen echter niet toe. Dat geldt ook voor recreatievaartuigen in jachthavens.

Wonen op een woonboot is met vergunning van de gemeente toegestaan, maar dan moet een woonboot aan bepaalde eisen voldoen. Sinds 2022 krijgen bewoners van boten dezelfde huurbescherming als woninghuurders. Tot juli 2024 geldt een overgangsregeling.

Ligplaatsverhuurders kunnen tot die tijd huurcontracten stopzetten. Huurcontracten van na 1 juli 2022 vallen binnen de huurbescherming, oudere contracten kunnen wel worden opgezegd. Van 30 boten met een woonvergunning in een jachthaven / voormalige werkhaven in Lelystad is het huurcontract opgezegd. In Harlingen zijn door de gemeente in de Zuidergracht en de Westerzeedijk locaties aangewezen voor woonarken die als bouwwerk in de zin van het Omgevingsrecht kunnen worden aangemerkt. Ook in Enkhuizen zijn op die manier een aantal plaatsen voor woonscheepen, woonarken, maar ook voormalige charterscheepen. Voorwaarde is dat de schepen een aansluiting hebben op stroom, water en riool. Op een potentiële locatie voor voormalige charterscheepen in Enkhuizen heeft de gemeente een paar jaar gewerkt met een Persoons Gebonden Gedoog Beschikking (PGGB). De PGGB was gebonden aan de eigenaar en het schip en niet verkoopbaar. Verder moest de eigenaar zelf in voorzieningen investeren. De mogelijkheid PGGB is inmiddels opgeheven omdat je ook geen controle hebt op de kwaliteit van de schepen (mededeling gemeente Enkhuizen).

Een variant is een Museumhaven, maar dan moet het schip aan bepaalde eisen voldoen. Wat is een museumwaardig schip en mag je er dan wel op wonen? In de Museumhaven in Den Helder mag het niet. Mensen die op de werf van Museumhaven Willemsoord aan een schip werken, mogen tijdens de werkzaamheden tijdelijk aan boord wonen ('tijdelijk verblijf'). De gemeente Harlingen heeft voor actieve charterscheepen op verzoek een postbus gefaciliteerd als adres voor een varende actief

² Toekomst havens Enkhuizen, kansen en bedreigingen recreatievaart, chartervaart en (rivier)cruisevaart, Waterrecreatie Advies, 28 december 2023.

charterschip. Maar dat is geen woonadres voor een schip dat niet meer commercieel vaart. Een schip met een woonadres moet als zodanig ingeschreven staan bij de gemeente. Dit is in heel Nederland een heikel punt dat binnen deze opdracht niet op te lossen is. Het is wel goed om te inventariseren hoeveel charterschepen die lid zijn van de VBZH behoefte hebben aan een woonadres in Harlingen nadat ze uit de actieve vaart zijn genomen. Dit is een van de actiepunten die later in dit rapport terugkomt.

2. Plan van Aanpak

Ten behoeve van deze opdracht zijn 25 onderwerpen benoemd die allemaal verband houden met het onderwerp tarieven en ligplaatsbeleid.

2.1. Werkgroep Havenvisie

Er is een werkgroep voor deze Havenvisie ingesteld. Leden van de werkgroep zijn de gemeente Harlingen (Ellen Bruins Slot), Port of Harlingen (Marjolein Zwerver en Eric van der Steen), de VBZH (Gijs van Hesteren en Chris Roch) en Cruise Port Harlingen (Janneke Nieuwhof).

Na het Startoverleg op 1 februari zijn verschillende overleggen gepland, waaronder een overleg op 12 februari met de werkgroep en alle jachthavens in Harlingen.

2.2. Overleg jachthavens

Voor het overleg jachthavens op 12 februari zijn alle jachthavens uit Harlingen uitgenodigd. Behalve de leden van de Werkgroep, waren de HWSV (Sake Wijma), Jachthaven de Leeuwenbrug (Richard Stekelenburg), Jachtwerf Atlantic (Fimme Baarda) en Jachtwerf Koningshaven (Paul Kosik) aanwezig. Bijko en Waterkant hadden zich afgemeld. De Havenvisie 2022 - 2032 en de eerdere rapporten van Harlingen en Enkhuizen uit 2023 zijn vooraf toegestuurd.

Navolgende onderwerpen zijn besproken:

- a. Reacties op rapporten Waterrecreatie Advies / aanpak
- b. Wat is een redelijk jaartarief voor een 11 meter boot
- c. Uitwerking locaties soorten ligplaatsen
- d. Maatschappelijke havens of Stadshavens Harlingen
- e. Prijslijsten en voorwaarden
- f. Chartervaart en wonen aan boord van inactieve schepen
- g. Excursie Stadshavens Medemblik

2.3. Planning

Om aangepaste tarieven en een nieuw ligplaatsbeleid voor de maatschappelijke havens vanaf 1 april 2025 in te laten gaan, zijn een aantal besluiten nodig. Nieuwe tarieven en aangepaste algemene voorwaarden dienen voor 1 december 2024 gepubliceerd te zijn. Politieke besluitvorming is dus voor die tijd nodig. De doelstelling is om deze rapportage 1 april af te ronden. In de komende periode zullen meerdere overleggen plaatsvinden. Tussentijds worden vraagpunten uitgezocht en voorstellen gedaan voor te nemen besluiten. Deze rapportage doet in navolgende hoofdstukken regelmatig verslag van de vorderingen.

3. Verslag bijeenkomst 12 februari en vervolg

3.1. Reacties op rapporten Waterrecreatie Advies / Aanpak

De rapporten van Waterrecreatie Advies en de aanpak zijn met iedereen (opdrachtgever, werkgroep en jachthavens) besproken. De planning is kort, maar er is in 2023 al heel veel uitgezocht. In de

bijlagen van het rapport over Enkhuizen staat veel informatie over de toekomst van de watersport, de chartervaart en de (rivier)cruisevaart inclusief mogelijke gevolgen daarvan voor Harlingen.

De verwachting is dat de druk op Harlingen in de komende decennia toe zal nemen door verschillende ontwikkelingen zoals waterplanten, vergrijzing, wetgeving, problemen met de versterking van de Afsluitdijk (sluiscapaciteit) en in positieve zin de aantrekkelijkheid van Harlingen als historische stad, enige zeehaven van Friesland en tussenstation vanaf het IJsselmeergebied naar de Waddeneilanden.

Recreatievaart

Vanuit het IJsselmeergebied zorgt de recreatievaart voor ca. 110.000 bootovernachtingen per jaar op de Waddeneilanden en in Harlingen. Deze watersporters besteden ca. € 145 per boot per dag. De capaciteit aan passantenplaatsen op de Waddeneilanden is gelimiteerd. Vaste ligplaatsen op de eilanden worden alleen verhuurd aan mensen die op de eilanden wonen. Harlingen heeft in 7 havens ca. 400 vaste ligplaatsen die nagenoeg 100% bezet zijn. Verder liggen er in smalle watergangen en bij woningen nog kleine bootjes tegen een speciaal tarief.

Chartervaart

De Waddenzee is voor de chartervaart een zeer interessant vaargebied. Net als voor de recreatievaart is de combinatie natuurbeleving, getijdenwater en de gezelligheid van de Waddeneilanden een belangrijk motief. Dat verklaart de populariteit van Harlingen als uitvalsbasis / thuishaven. Ook voor de chartervaart is de capaciteit op de Waddeneilanden begrensd. Omdat de schepen gemiddeld groter worden, daalt het aantal schepen dat men op kan vangen. Terschelling ontving in 2023 4.500 charterschepen (passanten), Harlingen 665, iets meer dan Makkum. Aan de prijs ligt het niet, een passant in Harlingen betaalde € 49 voor een nacht, in Makkum 55 en in Enkhuizen € 90 voor een gemiddeld charterschip van 32 meter met 20 passagiers (incl. toeristenbelasting).

Rivier- en zee cruisevaart

Waar de riviercruisevaart zich in het verleden vooral concentreerde op de bollenperiode, is het seizoen verbreed. Door de vergrijzing neemt de doelgroep toe, maar ook actieve (fiets)vakanties scoren goed. De zee-cruise in Harlingen heeft een lengtebeperking, maar die markt is zeker niet minder interessant. Met een ontheffing mogen riviercruiseschepen t/m 110,5 meter vanaf het IJsselmeer via Kornwerderzand en Harlingen de provincie Fryslân door en bijvoorbeeld via Franeker naar Leeuwarden en via Lemmer er weer uit³. Van de 3 categorieën groeit de cruisevaart het snelst met gemiddeld + 8% per jaar. Omdat Amsterdam geen ruimte (en stroomcapaciteit) heeft, jaagt men deze schepen de stad uit. De toeristenbelasting per passagier is dit jaar verhoogd van € 8 naar € 14 (+75%). Dit is een van de redenen waarom de druk op de (noordelijke) IJsselmeerhavens en Harlingen toe zal nemen.

3.2. Wat is een redelijk jaartarief voor een 11 meter boot (recreatievaart)?

Hoewel Harlingen de toeristenbelasting in 2024 verhoogt heeft van € 1,20 per passagier naar € 1,55, is Harlingen voor bezoekende schepen nog steeds goedkoop. Het passantentarief voor een gemiddelde zeilboot van 11 meter varieerde in 2023 in Harlingen van € 21 (PoH) tot € 30 (JH de Leeuwenbrug) inclusief toeristenbelasting. Op Terschelling kost dat € 41, maar de eilanden zijn duur.

Van de baten uit de havens moeten kosten en investeringen betaald worden. PoH heeft in het zomerseizoen 5 mensen (fte) in dienst om de bruggen te bedienen en havengeld te innen. Bij de brugbediening speelt veiligheid een rol, de historische bruggen in Harlingen (Singels) moeten door 2 mensen worden bediend. Verder is Harlingen deels een (zoutwater) getijdenhaven die er voor zorgt dat o.a. de Zuiderhaven en de Noorderhaven ieder jaar moeten worden uitgebaggerd om dichtslibben te voorkomen. Onderhoud aan kades en oevers is niet alleen door eb en vloed maar ook door het spuien van water uit de Friese boezem (via de doorgaande kanalen in de stad) kostenverhogend. De

³ Vaarwegverordening Fryslân 2014 Lijst A provinciale vaarwegen, Aanhangsel B.

havens in de stad klagen dan ook dat zij de baggerkosten door extra neerslag van slib zelf moeten betalen (en afvoeren).

Behalve passantengeld, worden de inkomsten van de door PoH beheerde maatschappelijke havens bepaald door ontvangen liggeld. Het tarief dat PoH dat PoH in rekening brengt is extreem laag, € 585 per jaar voor een boot van 11 meter. De andere havens behalve de HWSV rekenen ca. 3 tot 5 keer zo veel. In het IJsselmeergebied bedroegen de tarieven in 2014 voor een 11 meter jaarligplaats gemiddeld al € 1.800. Om concurrentievervalsing met overheidshavens te voorkomen eist de Wet Markt en Overheid dat de door PoH gehanteerde tarieven “marktconform”, “redelijk” en “kostendekkend” zijn. Om een marktconform tarief te berekenen is meer onderzoek nodig naar kosten, baten en investeringen. Dit wordt in de komende periode verder in beeld gebracht. Daaruit moet blijken of en in hoeverre de jaarlijkse kosten en het noodzakelijk onderhoud van de maatschappelijke havens uit de baten kan worden gedekt. Op basis van die resultaten kunnen besluiten worden genomen over wat een redelijk tarief in Harlingen zou moeten en hoe dat (gefaseerd) bereikt zou kunnen worden. In die berekening spelen ook de kosten, baten en investeringen voor de chartervaart en cruisevaart een rol.

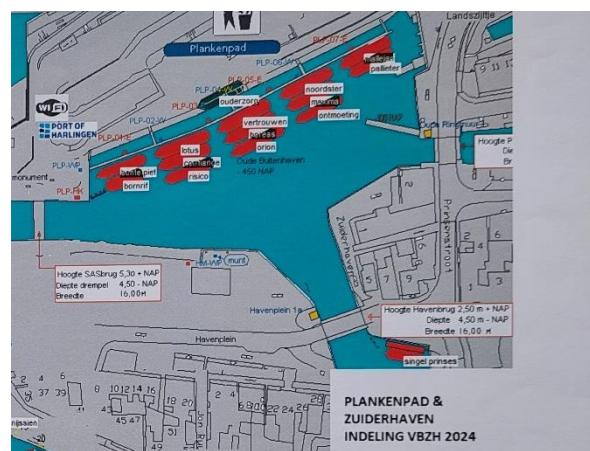
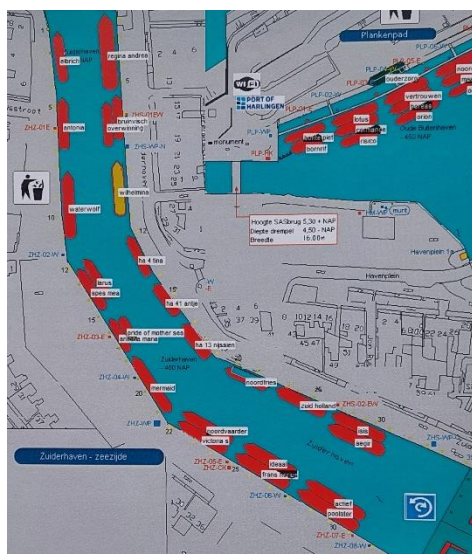
3.3. Uitwerking locaties soorten ligplaatsen

Met PoH is de Havenvisie kaart besproken en de ligplaatsen die worden gebruikt door ligplaatshouders (bewoners, maar ook mensen van buiten Harlingen), passanten en de ca. 70 leden van de VBZH die met hun schepen commercieel vanuit Harlingen varen. Op basis van een overeenkomst uit 2014 hebben de leden van de VBZH recht op (samengevat):

- a. Een vaste plaats op wisseldagen, te weten van vrijdag 12.00 uur tot zaterdag 12.00 uur en van zondag 12.00 uur tot maandag 12.00 uur. De ligplaatsindeling wordt voor aanvang van het seizoen in overleg met PoH vastgesteld;
- b. De gemeente zal er naar streven dat alle VBZH ligplaatsen voorzien zijn van kwalitatief goede voorzieningen, bereikbare sanitaire voorzieningen, voldoende stroom en waterpunten met voldoende capaciteit etc.;
- c. Een voorlopige lijst met mutaties wordt in december vastgesteld. Uiterlijk 1 maart wordt de definitieve lijst opgesteld;
- d. Indien de VBZH-schipper / eigenaar nalatig is, heeft het college van B&W het recht betreffende ligplaatsovereenkomst te beëindigen overeenkomstig hetgeen daarover gesteld in de havengeldverordening;
- e. PoH doet het nautisch beheer;
- f. De overeenkomst is getekend op 12 april 2014 voor een periode van 10 jaar met automatische verlenging van steeds 5 jaar tot schriftelijke opzegging met een minimum opzegtermijn van een jaar.

De schepen zijn haven- en kadegeld verschuldigd conform de gemeentelijke verordeningen. Tijdens het overleg met de havens en de werkgroep op 12 februari bleek dat de VBZH bepaalt welke schepen een ligplaats toegewezen krijgen. Dit is vastgelegd in een bijlage bij de overeenkomst d.d. 12 maart 2016. De VBZH beheert de wachtlijst tot een maximum van 70 schepen. In dit gebied, op kaart ingetekend door PoH, mogen geen vaste ligplaatsen aan anderen worden verhuurd.

Deze overeenkomst beperkt de uitbreidingsruimte voor toename van het aantal vaste ligplaatsen en passantenplaatsen voor recreatieschepen (Zuiderhaven) en de capaciteit voor zee- en riviercruiseschepen op wisseldagen (b.v. Cruisesteiger en het Dok). De schepen zijn groter geworden, maar deze Samenwerkingsovereenkomst houdt daar geen rekening mee. Dat verklaart de opmerking van PoH dat er geen ruimte is in Harlingen. Het is bijzonder dat niet de havenexploitant, de PoH, maar de VBZH bepaalt wie in een groot deel van de maatschappelijke havens van Harlingen mogen liggen.



6

het investeren in de kwaliteit van de havens. Ook heeft Medemblik alle betalingen liggeld geautomatiseerd en het betalen van passantengeld kan met behulp van een app / barcode (i-Marina). Er zijn 2 havenkantoren, een bij de Pekelharinghaven en een bij de Kwikkelsbrug in de stad, waar men uiteraard ook passantengeld kan voldoen. Voorgesteld is om met belangstellenden een excursie naar Medemblik te organiseren.

3.5. Prijslijsten en voorwaarden

De huidige Algemene Voorwaarden zee- en binnenhavengeld en kadegeld incl. tarieven NV Port of Harlingen 2024 omvat 26 pagina's. Het geeft definities, regelingen en kortingen voor alle typen schepen die Harlingen aan kunnen doen. Deze Algemene Voorwaarden zijn voor een Industrie- of zeehaven niet ongebruikelijk. Op pagina 24 wordt in 4 kolommen aangegeven wat de tarieven voor passanten en ligplaatshouders in Harlingen zijn.

4 Havengelden en reducties pleziervaart						
Code	Categorie	Per	Tarieven € (inclusief BTW)			
			1 dag	7 dagen	Zomer 2024 (1 april-31 okt)	Winter 2024/2025 (1 nov – 31 mrt)
4.1	Buiten sluizen	m	1,95	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
4.2	Binnen sluizen	m	1,75 *	8,76*	Basistarief 51,55 + ((lengte – 4) x 41,24)	Basistarief 37,12 + ((lengte – 4) x 29,38)
Korting eigen kade binnen sluizen (code 4.2)						
Pleziervaartuigen liggend aan eigen kade/oever						50 %
* inclusief stroom						

Tarieven pleziervaart Harlingen 2024

Binnen de sluizen betaalt een passant € 1,75 per meter per dag excl. toeristenbelasting. Per week krijgt hij 2 dagen korting. Uit de opbouw van het zomertarief blijkt dat een boot van 4 meter van de prijs afgetrokken wordt omdat die in Harlingen gratis mogen liggen. Het jaartarief voor een 11 meter boot bedraagt in 2024 in Harlingen € 583, 2% meer dan in 2023. Of de ligplaatshouders net als passanten gratis stroom krijgen is niet uit de tabel op te maken.

Algemene voorwaarden en een prijslijst in jachthavens bevatten meestal niet meer dan 2 bladzijden, ook in havens met charterschepen en riviercruisevaart zoals Enkhuizen en Medemblik. Dat charterschepen in Harlingen kadegeld en binnenhavengeld moeten betalen, is volgens de Vereniging voor Beroepschartervaart (BBZ) een uitzondering in Nederland (zie ook rapportage over Harlingen d.d. 27 september 2023, hoofdstuk 8, bijlage 1 en 2). De Algemene Voorwaarden moeten passen bij de structuur van de maatschappelijke havens in de toekomst (streefdatum april 2025).

De tarieven voor cruisevaart worden meestal niet gepubliceerd, maar zijn toegankelijk voor de cruisemaatschappijen met een account. Via die account kunnen ook reserveringen plaats vinden. Voor de rapportage over Enkhuizen zijn de tarieven van Amsterdam, Hoorn, Enkhuizen en Lelystad opgevraagd en in een Benchmark met elkaar vergeleken. Harlingen heeft toen niet meegedaan. Nu zijn echter de tarieven en overige gegevens (o.a. aantal aanlopen, voorzieningen zoals stroom en faciliteiten) van Harlingen en Medemblik opgevraagd.

3.6. Chartervaart en wonen aan boord van inactieve schepen

Dit onderwerp en bijbehorende problemen is in de Inleiding al besproken. Het is juridisch een lastig probleem, op zich vreemd gezien het huidige tekort aan woningen. Een van de discussies of oplossingsrichtingen is het stellen van voorwaarden aan de schepen die als woning in aanmerking zouden kunnen komen voor een woonadres. De meeste (voormalige) charterschepen zijn voormalige vrachtschepen, tjalken en klippers. Dat deze schepen behouden zouden moeten blijven, wordt door iedereen onderschreven. Aan welke voorwaarden een historisch schip moet voldoen is echter al een opgave op zich. Hierover wordt in de komende periode nog overleg gepleegd met Museumhavens en de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN).

3.7. Excursie Stadshavens Medemblik

Zoals eerder aangegeven is voorgesteld een excursie naar de Stadshavens in Medemblik te organiseren omdat Medemblik in de afgelopen jaren verschillende havens onder een paraplu heeft gebracht en een forse kwaliteitsslag heeft verricht. Opgedane ervaringen zijn zeker interessant voor Harlingen.

4. Actielijst

Uit het overleg met de leden van de Werkgroep en de verschillende havens ontstaan actiepunten. Een aantal onderwerpen wordt op dit moment uitgezocht of verder uitgewerkt. Het resultaat daarvan wordt (na goedkeuring) aan deze rapportage toegevoegd.