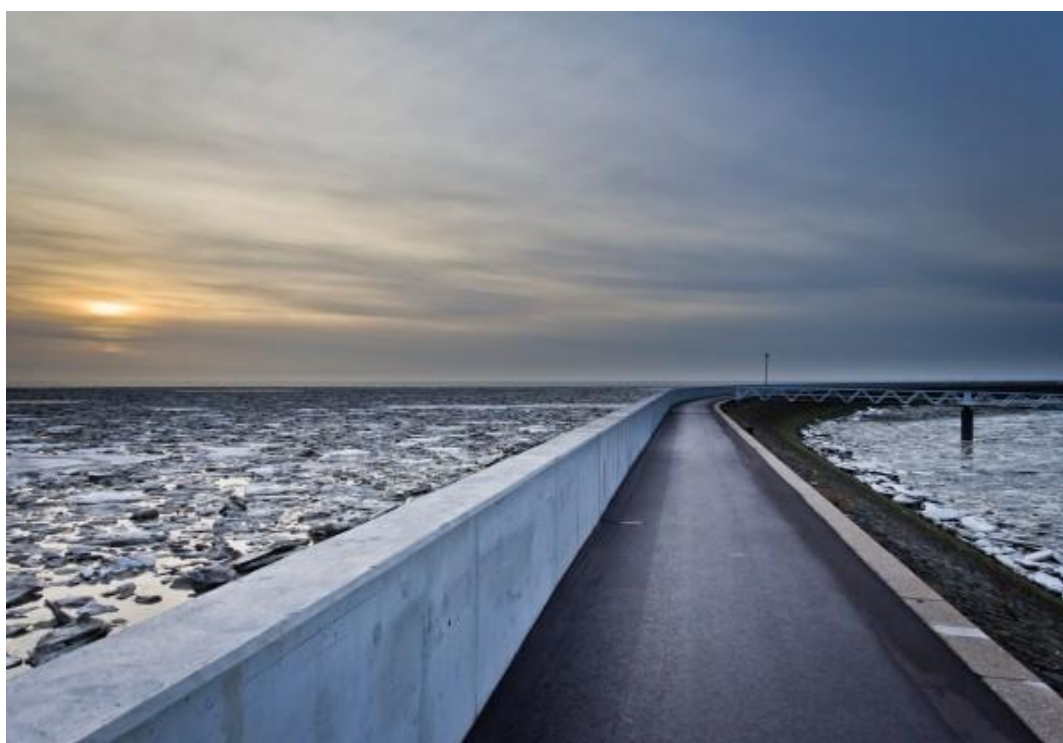


Werkatelier

Waddenzeehaven Fryslân

23 januari 2014, 9.00 – 13.00 uur
A/b Regina Andrea, Windpowercenter Harlingen



Kernpunten

24 januari 2014

Martin Bosch

Inhoudsopgave

Inhoud

Inhoudsopgave.....	2
Sfeerimpressie	2
1. Voorstelrondje, verwachtingen delen	3
2. Raad van Advies van de Waddenzeehavens.....	3
3. Excursie haven Harlingen.....	3
4. Discussie.....	6
5. Deelnemerslijst	8

Sfeerimpressie

Het werkatelier begint vroeg. Het is nog wat donker als iedereen verzamelt aan boord van de Regina Andrea. Gineke heeft koffie gezet en het is goed dat de heteluchtverwarming aan staat. Buiten regent het en de steiger en het dek van de Regina Andrea zijn glad.

Als we van wal gaan vertelt Pier over het spuibeleid van het Wetterskip. Daarna vertelt Frits over de ontwikkeling van de haven als we naar de plek varen waar Harlingen Ship Repair zich wil gaan vestigen. Aan wal vertellen Jelle en Gerard over hun plannen. Elles vraagt tegen het einde of we weer aan boord kunnen. Het is water-koud.

Op de Willemskade staan we iets meer beschut. Het feit dat de gemeenteraad gisteren (unaniem!) goedkeuring aan het plan heeft gegeven kleurt de sfeer positief. We kunnen ons allemaal voorstellen dat hier mooie dingen gaan gebeuren.

Op het bedrijf van Lammert Soet praten we verder hoe we goed kunnen samenwerken om alle plannen ook voortvarend op te pakken. Er worden ideeën gedeeld om dat voor elkaar te krijgen. De inspirerende plek op het Windpowercentre met uitzicht op de Waddenzee werkt daarbij mee.



Het werkatelier Fryslân in een grotere context

Op 20 november 2013 vond een Raad van Advies Waddenzeehavens plaats, voorafgegaan door een Waddenzeehavendebat. Doel van deze bijeenkomsten is om de koers van de Waddenzeehavens voor de nabije toekomst te bepalen. Welke zaken lopen goed en hebben geen extra support nodig, wat zijn de “dode paarden” en heeft het geen zin om daar energie in te steken en welke initiatieven kunnen met steun in de rug verder geholpen worden? In de Raad van advies zal richting bepaald worden voor het vervolg van de Waddenzeehavensamenwerking.

1. Voorstelrondje, verwachtingen delen

Iedereen (zie deelnemerslijst aan het einde van dit document) stelt zich voor en deelt verwachtingen met de groep:

- Als de samenwerking tussen de gemeente en de provincie verbeteren;
- Als we er samen voor gaan;
- Als alle collega's van de Provinsje Fryslân weten wat er speelt in de haven van Harlingen;
- Als we concrete afspraken kunnen maken;
- Als we met z'n allen op één lijn zitten om Harlingen Ship Repair mogelijk te maken;
- Als duidelijk wordt dat de haven van Harlingen voor heel Fryslân is;
- Als we er samen achter staan dat we de uitvoeringsplannen gaan realiseren;
- Als we initiatieven van het bedrijfsleven gezamenlijk gaan ondersteunen.

2. Raad van Advies van de Waddenzeehavens

Martin Bosch introduceert het kader van de Waddenzeehavensamenwerking. Binnen de Raad van Advies wordt de koers uitgezet voor de Waddenzeehavens. Het gaat om samenwerken onder de vlag van Unescohavens: gezamenlijk zaken oppakken (baggerproblematiek, EcoPorts, visserij, Building with Nature, introductie van LNG als scheepsbrandstof, ...) en afspraken maken over identiteit van de afzonderlijke havens (niches bepalen, voor Harlingen zijn dat Scheepsbouw en Toerisme). Het Waddenfonds is een stimulans voor deze samenwerking, en andersom is de samenwerking een voorwaarde om in aanmerking te komen voor het Waddenfonds. De Raad van advies van de Waddenzeehavens blijkt een belangrijk adviesorgaan voor het Waddenfonds te zijn.

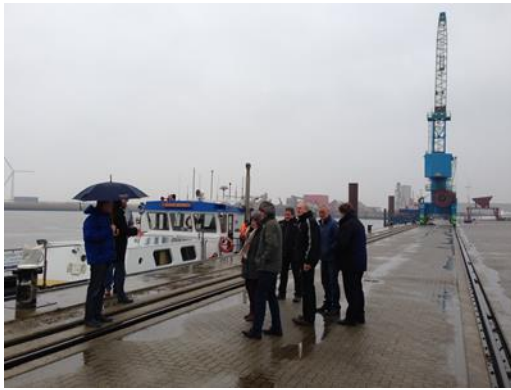
3. Excursie haven Harlingen

Algemeen beeld van de haven:

Van oudsher wordt in de haven van Harlingen zand, grind en zout overgeslagen. Dit zijn geen groeimarkten maar wel een basis om zuinig op te zijn. De groeipotentie zit in andere sectoren:

1. Toerisme (waaronder cruise);
2. Scheepsbouw;
3. Visserij.

Scheepsvaartcluster Harlingen Ship Repair



De Regina Andrea ligt afgemeerd langs de kade



Jelle en Gerard lichten de plannen van Harlingen Ship Repair toe

Jachtwerf Talsma heeft het initiatief genomen om op de locatie die tot 2013 in gebruik was bij Damen Shipyards verder te gaan met scheepsbouw. Er is daartoe een samenwerkingsverband aangegaan met een viertal scheepswerven. Zij willen het ponton dat Damen daar heeft neergelegd graag gebruiken voor hun werkzaamheden. Het continueren van de werkzaamheden op de bestaande locatie leidt tot problemen. De locatie op de openbare kade is dicht bij de plek waar andere bedrijven zich hebben gevestigd en die graag de kade voor hun deur zelf willen gebruiken. Dat gaat nu niet in verband met de aanwezigheid van het ponton. Het ponton zou eigenlijk verlegd moeten worden, maar dan lijkt een nieuwe milieuvergunning nodig te zijn. Dat leidt tot een tijdrovend en ingewikkeld vergunningetraject.

Het scheepsbouwcluster staat in directe zin voor ca. 500 arbeidsplaatsen, indirect is er nog zo'n aantal medewerkers betrokken bij de werkzaamheden.

Visserij

Onderweg naar de plek van Harlingen Ship Repair vertelt Frits Grijpstra over de ontwikkeling van de visserij in de haven van Harlingen. De Urker vissers werken bijna 100% via de haven van Harlingen. Van daar wordt de vis per as naar Urk gebracht waar de verdere verwerking van de vis plaatsvindt. Nieuwe ontwikkelingen in de visserij zijn:

- Ontwikkeling van een garnalencentrum Harlingen;
- Mechanisch pellen van garnalen;
- Scheiden van soorten;
- Visrestaurant in het veilinggebouw;
- Verse vismarkt.

De vismarkt is een lastig dossier. Regelgeving maakt een dagverse vismarkt niet gemakkelijk mogelijk, maar elders (bijv. Den Oever) lukt het, dus we zouden het in Harlingen ook voor elkaar moeten kunnen krijgen.

De visserij heeft ook voordeel van de aanwezigheid van het scheepsbouwcluster. Schepen kunnen snel gerepareerd of gemodificeerd worden en hoeven slechts kort uit de vaart genomen. Frits vraagt zich af of de waarde en de aanwezigheid van het scheepsbouwcluster voldoende bekend is in de markt.

De Nieuwe Willemshaven



Artist impression van het ontwikkelingsplan Nieuwe Willemshaven

Op 22 januari ('gisteren') is de gemeenteraad van Harlingen akkoord gegaan met de ontwikkeling van de Willemshaven. Op hoofdlijnen:

- Er komt een Marina c.q. jachthaven aan de zuidkant van het gebied;
- Er komt een Nova Zembla experience centre gekoppeld aan de Willem Barentz;
- Het entrepot gebouw blijft als monument behouden en wordt ingezet voor voorzieningen voor de cruise.

Een kade van 160 m kan cruiseschepen ontvangen. In 2014 komen de eerste twee cruise schepen naar Harlingen. Voor grote schepen is overleg met hogere overheden nodig.

[Link naar plan Willemshaven](#)

Nu de gemeenteraad akkoord is met deze plannen gaat het project een nieuwe fase in. De gebouwen op de kade zijn in eigendom van de gemeente gekomen en nu komt het aan op realiseren van het plan. Er moeten contractpartijen aan het plan verbonden worden en de financiering moet definitief rond gemaakt worden. Ook zal met hogere overheden gesproken moeten worden om alles binnen de bestaande regelgeving mogelijk te maken. Zo ligt er nog de ambitie om grotere cruiseschepen Harlingen te laten bezoeken. Daar moet RWS mee instemmen.

Ook de samenhang met ander toeristisch aanbod in de regio en verder achterland is onderwerp van gesprek. De gemeente Harlingen en de provincie Fryslân willen hierin graag gelijk optrekken. Zij zien het als een uitgelezen kans om het toerisme in Harlingen en de regio een grote impuls te geven, alle ingrediënten liggen immers klaar.



De toelichting door Elles van der Kooy van de plannen Nieuwe Willemshaven is interessant genoeg om regen en koude te doorstaan.

Havenorganisatie

De ontwikkeling van de industriële haven is in handen gegeven van een PPS constructie Harlingen Seaport CV/BV. Aandeelhouders zijn een aantal gemeenten rond de haven, Harlingen zelf, de Provincie Fryslân en de Bank Nederlandse Gemeenten BNG. Deze organisatie heeft als doel het nieuwe haven terrein in de industriehaven te ontwikkelen en te verkopen. Doordat de uitgifte van haven terreinen stagneert is het financieel beeld van deze organisatie negatief beïnvloed. Dit heeft ertoe geleid dat de Provincie Fryslân zijn rol als aandeelhouder momenteel heroverweegt.

De huidige gemeentelijke haven is verlieslatend. Dit werpt zijn schaduw vooruit en is een complicerende factor in de gemeentelijke herindeling.

Geconstateerd wordt dat de verbrokkelde aansturing van de haven van Harlingen het moeilijk maakt om ambities waar te maken. Het gebrek aan eenheid en een eenduidige aansturing, de politiek-bestuurlijke bemoeienis staat op gespannen voet met het tempo van de markt en er is geen markt-drive. Het bedrijfsleven heeft niet een eenduidig aanspreekpunt en er is niemand die vol voor de haven 'gaat'. In gemeentelijke plannen is de ambitie van verzelfstandiging geduid maar het is er nog niet van gekomen een verzelfstandigingsproces daadwerkelijk te starten.

4. Discussie

Naast de twee projecten die zijn bezocht en de wens tot verzelfstandiging zijn aanvullend relevant de visserij en EcoPorts certificering.

De provincie constateert dat er veel dynamiek is waarbij veel partijen betrokken zijn. Alleen al in het provinciehuis is het lastig deze ontwikkelingen te coördineren. De centrale vraag is hoe we optimaal initiatieven van ondernemers kunnen ondersteunen zodat zij optimaal hun business kunnen ontwikkelen.

De lijnen tussen de gemeente en de provincie staan niet altijd open. Het is verstandig om bestuurlijke én ambtelijke contacten te borgen. Als informatie bestuurlijk gedeeld wordt is daarmee de ambtelijke organisatie niet altijd

aangesloten. Voor de ambtelijke lijn is dus een eigen communicatiemechanisme nodig. Dit geldt van beide kanten. Het is belangrijk te weten wie wat doet. Dit soort bijeenkomsten helpt daarbij.

De haven heeft een omvang die niet door de gemeente alleen bestierd kan worden. De bedrijven die er zijn gevestigd overstijgen het lokale niveau. De haven is boven de gemeente uit gegroeid en heeft betrokkenheid van de provincie nodig om zich te kunnen ontwikkelen, zowel aangaande bestuurskracht als financiële armslag. Feitelijk is het ook de zeehaven van Friesland. Daarbij wordt wel de kanttekening gemaakt dat de goederenstromen vanuit het binnenland beperkt zijn en de haven eerder op zee dan op het achterland is gericht. Voor het goederenvervoer van Friesland zijn binnenvaart en as alternatieven.

Om de provincie goed te betrekken is politiek-bestuurlijke attentie nodig. Als dat niet gebeurt verschuilen provinciale ambtenaren zich achter regeltjes. Harlingen zou hier aandacht voor moeten hebben. Ook kan vanuit de Raad van Advies voor de Waddenzeehavens prioriteit en aandacht geclaimd worden. Ook dit zijn processen die niet vanzelfsprekend tot stand komen.



Op bezoek bij het bedrijf Windpowercentre van Lammert Soet

De haven van Harlingen heeft ook een imago probleem. In de beleving is het niet de haven van Friesland. Het sterke profiel voor Ship repair, toerisme en offshore kan beter uitgevent worden, en acquisitie kan gevoerd worden voor deze economische clusters. Maar ook daarvoor is opnieuw een eenduidige slagvaardige havenorganisatie nodig

(verzelfstandiging). Die kan dan samen met ondernemers een commerciële koers uitzetten.

Voor toerisme geldt dat eigenlijk alles er is. Een mooi historisch stadje met onwaarschijnlijk veel monumenten (600), interessant achterland (o.a. Leeuwarden culturele hoofdstad van Europa, Planetarium Eise Eijsinga, UNESCO erfgoed monumenten), de Waddenzee en de schakel daartussen: de Nieuwe Willemshaven. Nu zou het toeristisch aanbod uitgebreid moeten worden wat moet leiden tot een langer verblijf in Harlingen. Nu nog is het nog te veel slechts een HUB naar Terschelling en Vlieland.

Harlingen gaat investeren in gastvrijheid van ondernemers, slecht weer voorzieningen en natuurlijk het project Nieuwe Willemshaven. Hiervoor wordt co-financiering gezocht van het Waddenfonds, gelden van de verkoop van het energiebedrijf en andere middelen.

5. Conclusies en Afspraken

Samenvattend zijn de volgende punten geraakt die leiden tot een aantal conclusies en afspraken:

1. De gemeente Harlingen en de Provinsje Fryslân willen nadrukkelijker samenwerken rond de haven, die vooral ook de zeehaven van Fryslân is.
2. Mede door de gefragmenteerde organisatie ontstijgt de ontwikkeling van de haven van Harlingen het niveau van de gemeente. Voor een krachtige ontwikkeling is betrokkenheid van de Provincie nodig, ook om tot een passende havenorganisatie te komen, bijvoorbeeld in de vorm van een verzelfstandigde haven NV. Het gaat dan om bestuurlijke slagkracht en financiële armslag.
3. Deze samenwerking moet ook op bestuurlijk niveau geborgd worden. Concreet geldt dat nu voor de volgende onderwerpen:
 - I. Definitieve vestiging Harlingen Ship Repair;
 - II. Ontwikkeling Nieuwe Willems haven;
 - III. Ambitie om de haven van Harlingen te verzelfstandigen.
4. Bij het gemeentebestuur (Maria LeRoy) en de Raad van Advies van de Waddenzeehavens (Tineke Netelenbos) zal hiervoor aandacht gevraagd worden. Bij voorkeur leidt dit tot een gesprek met gedeputeerde Poepjes.
5. De deelnemers aan het werkatelier ervaren de bijeenkomst als nuttig en willen dat graag herhalen. Een vraag voor de toekomst is hoe de samenwerking tussen gemeente en provinsje geborgd kan worden boven het niveau “we weten elkaar te vinden”.

6. Deelnemerslijst

Gerard Cnossen	Scheepswerf Talsma
Frits Grijpstra	Harlingen haven
Tjeerd Hazenberg	Provinsje Fryslân
Gerben de Jong	Provinsje Fryslân
Anke Kappers	Provinsje Fryslân
Elles van der Kooy	Gemeente Harlingen
Klaas Rozendal	Provinsje Fryslân
Pier Schaper	Wetterskip Fryslân
Lammert Soet	Harlingen Seaport Business Association (HSBA)
Klaas Talma	Provinsje Fryslân
Jelle Talsma	Scheepswerf Talsma
Anna Venema	Gemeente Harlingen
Reiner de Vries	Gemeente Harlingen
Martin Bosch	Waddenzeehavens / de Laar