

Havenplan

Nieuwe Willemshaven

karres en brands

landschapsarchitecten bv

November 2013

Inhoud

Samenvatting

1 Inleiding

1.1	Aanleiding en hoofddoelen	9
1.2	Havenplan Nieuwe Willemshaven	9
1.3	Opbouw Havenplan	9

2 Opgave

2.1	Historie	15
2.2	Hoofdstad van de wadden	17
2.3	De huidige Nieuwe Willemshaven	19
2.4	Beleidskader	19
2.5	Doelgroepen	22
2.6	Wensen en initiatieven	25
2.7	Visie op de opgave	27

3 Stedenbouwkundig plan

3.1	Acht principes	30
-----	----------------	----

4 Beeldkwaliteit

4.1	Regie	55
4.2	Algemene beeldkwaliteit	55

5 Inrichting

5.1	Voorbeelduitwerking inrichting	67
5.2	Blauwe Kop	71
5.3	Entrepotplein	75
5.4	Willemskade	81
5.5	Multifunctionele strip	87
5.6	Vluchthaven	95
5.7	Schakelgebied, strand en Zuiderpier	97

6 Uitvoering

6.1	Raming investeringen en opbrengsten	98
6.2	Vastgoed en initiatieven	98
6.3	Uitvoeringsstrategie	99

7 Resultaat

7.1	Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid	106
7.2	Bestedingen aan de Wal en werkgelegenheid	106

Bijlagen

Samenvatting

Het voorliggende Havenplan Nieuwe Willemshaven streeft ernaar om de potentie van de enige vastelandzeehaven in het Wad optimaal te benutten. Het heeft tot doel de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid van de Nieuwe Willemshaven te versterken en de werkgelegenheid en bestedingen aan de wal te verhogen. Het Havenplan geeft een integrale visie op de ontwikkeling van de Nieuwe Willemshaven tot een omgeving met internationale allure, waarbij het eigene 'Harlingse' wordt bewaard en versterkt.

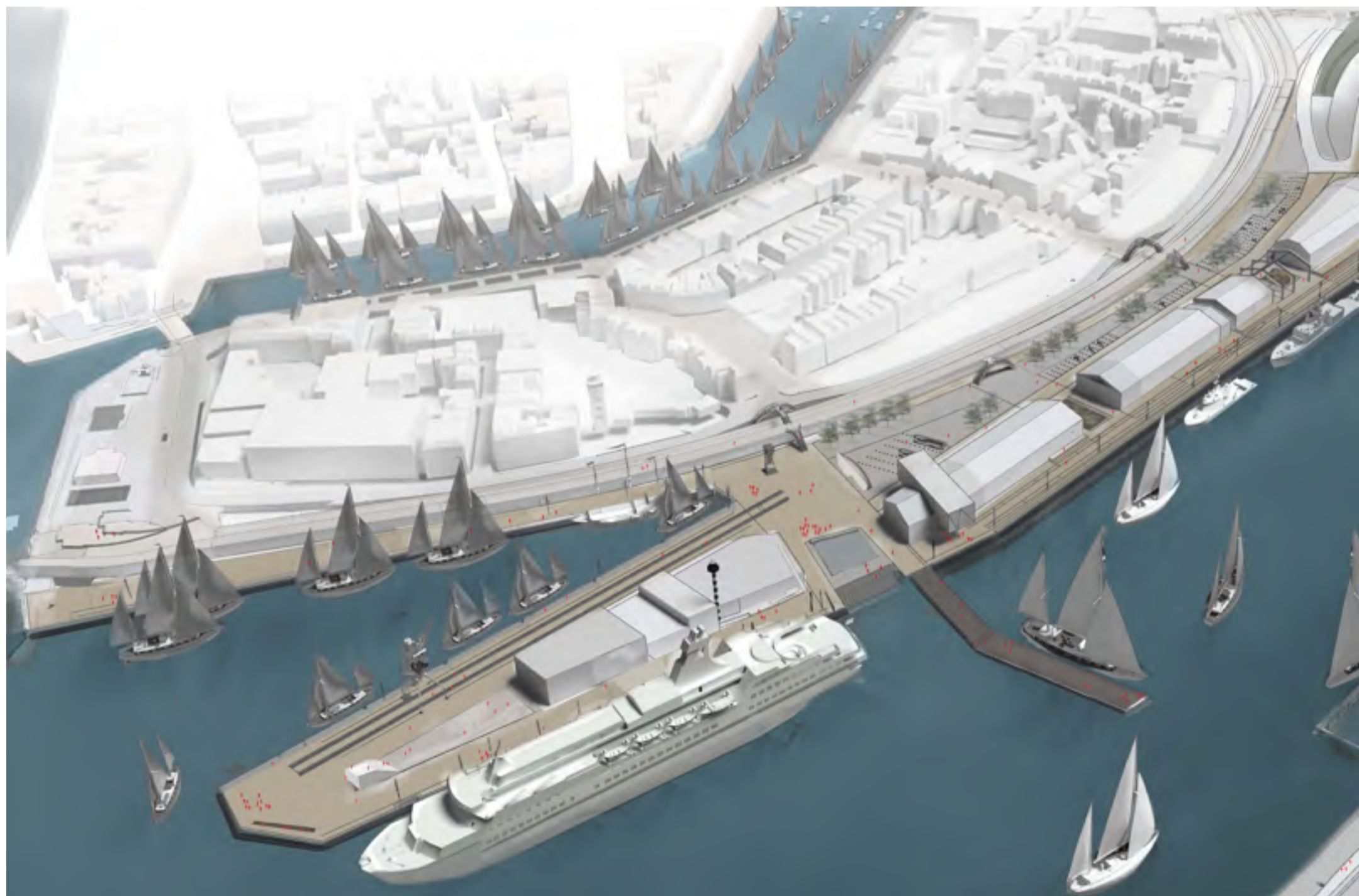
Visie op de opgave

Om de potentie van het gebied als nieuw knooppunt voor de watersport uit te buiten en de energie van de verschillende Harlingse initiatieven een plek te geven, moeten de condities van de huidige situatie stevig worden aangepakt. Het is namelijk vooral de combinatie van factoren als de slechte verbindingen en routes, lage verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, gebrek aan publiekstrekkingen en dichte en anonieme gebouwen,

die het gebied in zijn isolement houdt. Deze factoren versterken elkaar ook nog eens. De opgave is dan ook het doorbreken van deze vicieuze cirkel door op de juiste plekken te investeren in betekenisvolle openbare ruimte, verbindingen met de stad, nieuw programma op de kade en het water en in de transformatie van gebouwen.

Stedenbouwkundig plan

Het Havenplan van de Nieuwe Willemshaven is niet een star plan dat precies zo wordt uitgevoerd, maar is een flexibel en pragmatisch plan dat opgesteld is vanuit het perspectief van de watersporter, de toerist, de ondernemer en de Harlinger. Het plan bestaat dan ook uit een robuuste stedenbouwkundige structuur, gebaseerd op bestaande gebouwen en kwaliteiten van openbare ruimte. Omdat de transformatie van het gebied een lang proces inhoudt, is het wel belangrijk om principes vast te leggen die houvast geven aan toekomstige ontwikkelingen. De principes bestaan uit een achttal ruimtelijke, financiële, programmatische en organisatorische punten:



Illustratie De Nieuwe Willemshaven

1. Ontwikkelstrategie: in kleine stappen naar een ambitieus, internationaal plan, passend bij het karakter van Harlingen en de Nieuwe Willemshaven;
2. Structuur: verbinden met de stad door nieuwe trappen en routes;
3. Programma op het water: dynamische getijdenhaven met inpassing van een diversiteit aan type schepen en doelgroepen;
4. Uitvoering en prioritering: vliegwieleffect door te starten met twee belangrijke plekken, die nieuwe ontwikkelingen teweeg zullen brengen;
5. Programma op de kade: flexibiliteit in grote delen van het gebied, maar strakke regie op de belangrijke plekken;
6. Openbare ruimte en architectuur: uitgaan van het bestaande, maar met een nieuwe eigentijdse laag;
7. Duurzaamheid: toekomstbestendige inrichting van gebouwen en openbare ruimte, door rekening te houden met zeespiegelstijging;

8. Organisatie: synergie door samenwerking te stimuleren tussen Harlingse partijen onderling en nieuwe partijen van buiten.

Korte termijn

De gemeente Harlingen is reeds gestart met het zichtbaar verbeteren van de openbare ruimte. Deze aanpak moet worden doorgezet door op een organische manier op specifieke plekken initiatieven mogelijk te maken en activiteiten te stimuleren, in combinatie met nieuwe openbare ruimte. Investerings van private en publieke partijen worden zo gebundeld, waardoor maximaal effect ontstaat. Op korte termijn wordt daarom ingezet op de aanpak van twee plekken: een nieuw Entrepotplein met daaromheen het entrepotgebouw, cruiseterminal en veel historische schepen en de Blauwe Kop Zuid, waar het hart van de marina zich bevindt. Belangrijk is om deze plekken zo snel mogelijk aan te hechten aan de stad. Er wordt dan ook een nieuwe trap voorzien die de toegankelijkheid van de zeekeuring naar de Nieuwe Willemshaven vergroot. Al voor de Tall Ships Races in juli 2014, waar duizenden bezoekers Harlingen aandoen, is het streven om het Entrepotplein en -gebouw op te knappen.

Resultaat

De beoogde ontwikkelingen in de Nieuwe Willemshaven hebben naast investeringen en inkomsten, direct gerelateerd aan de uitvoering van projecten, een spin-off effect in de vorm van de bestedingen aan de wal en arbeidsplaatsen. Het resultaat voor de directe en indirecte werkgelegenheid door de herontwikkeling van Nieuwe Willemshaven varieert tussen de 22 FTE en 34 FTE in het gunstige geval waarin het niet gaat om verplaatsing van bestedingen en arbeidsplaatsen vanuit andere delen van Harlingen.

Met het Havenplan krijgt de ruimtelijke kwaliteit van bebouwing en openbare ruimte in de Nieuwe Willemshaven een impuls die de Toegangspoort Harlingen aantrekkelijker en toegankelijker maakt. Met het Havenplan wordt een herstructurering van een oud industrieterrein ingezet naar nieuwe toeristische en nautische bedrijvigheid. Duurzaam hergebruik van materialen en gebouwen en een veilige situatie bij toekomstige zeespiegelstijging is daarbij het uitgangspunt. Het betrekken van de Harlingse gemeenschap zorgt voor draagvlak en een duurzaam proces.



1. Inleiding



Waddenpromenade

Plankenpad

Noorderhaven

Dok

Blauwe Kop

Entrepotgebouw

Zuiderpier

Zuiderhaven

Willemskade

Blauwe Kop Zuid

Schakelgebied

Vluchthaven

Strand

Projectgebied

100 m

1.1 Aanleiding en hoofddoelen

Haven- en waddenstad Harlingen ligt op een strategisch kruispunt van vaargebieden van de Friese meren, het IJsselmeer, de Waddenzee en de Noordzee, waarbij jaarlijks 'meer dan 40 keer het inwonersaantal' door heen trekt (IMSA 2006). De haven van Harlingen is dan ook de enige Friese haven aan de Waddenzee: een echte wadden-hub. Aan alle kanten is Harlingen dynamisch: dagelijks door de getijden, veerboten, vrachtschepen en wekelijks door vissers, eilandbewoners en toerisme naar de eilanden. Het college van burgemeester en wethouders geeft echter aan dat Harlingen op dit moment vooral gezien wordt als "een springplank voor een tocht naar de waddeneilanden". De vele dynamiek genereert echter te weinig bestedingen aan de wal. Het college stelt dat "door een herinrichting van de bestaande havens, met name de Nieuwe Willemshaven, Harlingen haar gezicht meer tot de zee kan richten en daarmee een waterfront kan ontwikkelen als visitekaartje voor de regio". Harlingen heeft dan ook vele ambities en de stad wil nu de Nieuwe Willemshaven ontwikkelen. De eerstvolgende stap is het opstellen van een Havenplan voor de Nieuwe Willemshaven. Hoofddoelen die volgens het college nagestreefd moeten worden zijn; meer werkgelegenheid, het verhogen van de bestedingen aan de wal en de ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid versterken.

1.2 Havenplan Nieuwe Willemshaven

Al sinds de jaren tachtig zijn er ambitieuze plannen bedacht en gepresenteerd voor de Nieuwe Willemshaven en directe omgeving. Tot nu toe heeft dit echter nog niet geleid tot een grote kwaliteitsverbetering in het gebied. Een nieuw Havenplan zal de ambitie hoog houden, maar onderzoekt de mogelijkheden wel vanuit een realistisch en nuchter perspectief. De basis is hiervoor al gelegd met het Masterplan Toegangspoort Harlingen, Haveninrichtingsplan Harlingen, het Ruimtelijk Programma van Eisen Toegangspoort Harlingen, het Open Planproces en enkele concrete initiatieven. Nu al wordt op de Nieuwe Willemskade gewerkt aan de herbouw van de Willem Barentsz, is er begonnen met het opknappen van de openbare ruimte voor de Tall Ships Races 2014 en in 2015 meren hier waarschijnlijk al de eerste cruiseschepen aan. Wat echter ontbreekt is een concrete samenhangende visie op de inrichting, beeldkwaliteit en uitvoering voor de kade (bebouwing en openbare ruimte) en het water, voor zowel de korte als lange termijn. Deze visie wordt neergelegd in dit Havenplan.

Het Havenplan is gericht op ontwikkeling en is daarmee een plan om regie mee te voeren. Het plan zal als

uitgangspunt worden gehanteerd voor het opstellen van de Milieu Effect Rapportage (MER), het bestemmingsplan 'Nieuwe Willemshaven' en is toetsingskader voor Welstand. Het Havenplan doet daarom ook geen uitspraken over elementen als externe veiligheid, werken in en op de primaire zeekering of geluid. Deze zullen worden beschreven in de 2^e fase MER. Het Havenplan beperkt zich tot het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en samenhang binnen de plangrens. Daarnaast is het Havenplan bedoeld als inspiratie- en communicatiemiddel om creativiteit, gemeenschappelijke beelden en een door Harlingen breed gedragen perspectief op de Nieuwe Willemshaven te stimuleren. Het Havenplan 'verleidt' tot initiatief om te investeren in de Nieuwe Willemshaven, in de vorm van bebouwing, sociaal programma of specifiek gebruik. Met het Havenplan worden partijen aan elkaar gekoppeld en wordt de collectieve waarde van het gebied gecommuniceerd. Het Havenplan is dan ook geen star document, maar borgt een balans tussen samenhang en ruimtelijke kwaliteit en ruimte voor ontwikkeling.

1.3 Opbouw Havenplan

Het Havenplan start met het concretiseren van de opgave door middel van een analyse van de huidige ruimtelijke situatie, kaders en randvoorwaarden, doelgroepen en concreet programma. Het hoofdstuk eindigt met een visie op de opgave welke uitgangspunt is voor het stedenbouwkundig plan (hoofdstuk 2).

Het stedenbouwkundig plan bewaakt de samenhang. Hiervoor stelt het plan 8 principes op die leidend zijn voor de ontwikkeling van de Nieuwe Willemshaven. Hierin wordt een globale indeling op de kade en het water bepaald (hoofdstuk 3).

De principes worden uitgewerkt in het beeldkwaliteitsplan waarin de beeld- en selectiecriteria voor de architectuur, beeldbepalende panden, openbare ruimte en de overgang van privé naar openbaar worden aangegeven (hoofdstuk 5). Aan de hand van verschillende deelgebieden wordt een concrete inrichting gegeven van de principes (hoofdstuk 6) en een strategie gegeven voor de uitvoering op korte en lange termijn. Met behulp van inzicht in kosten en opbrengsten wordt een prioritering aangegeven van ca. 30 uitvoeringsprojecten (hoofdstuk 7).

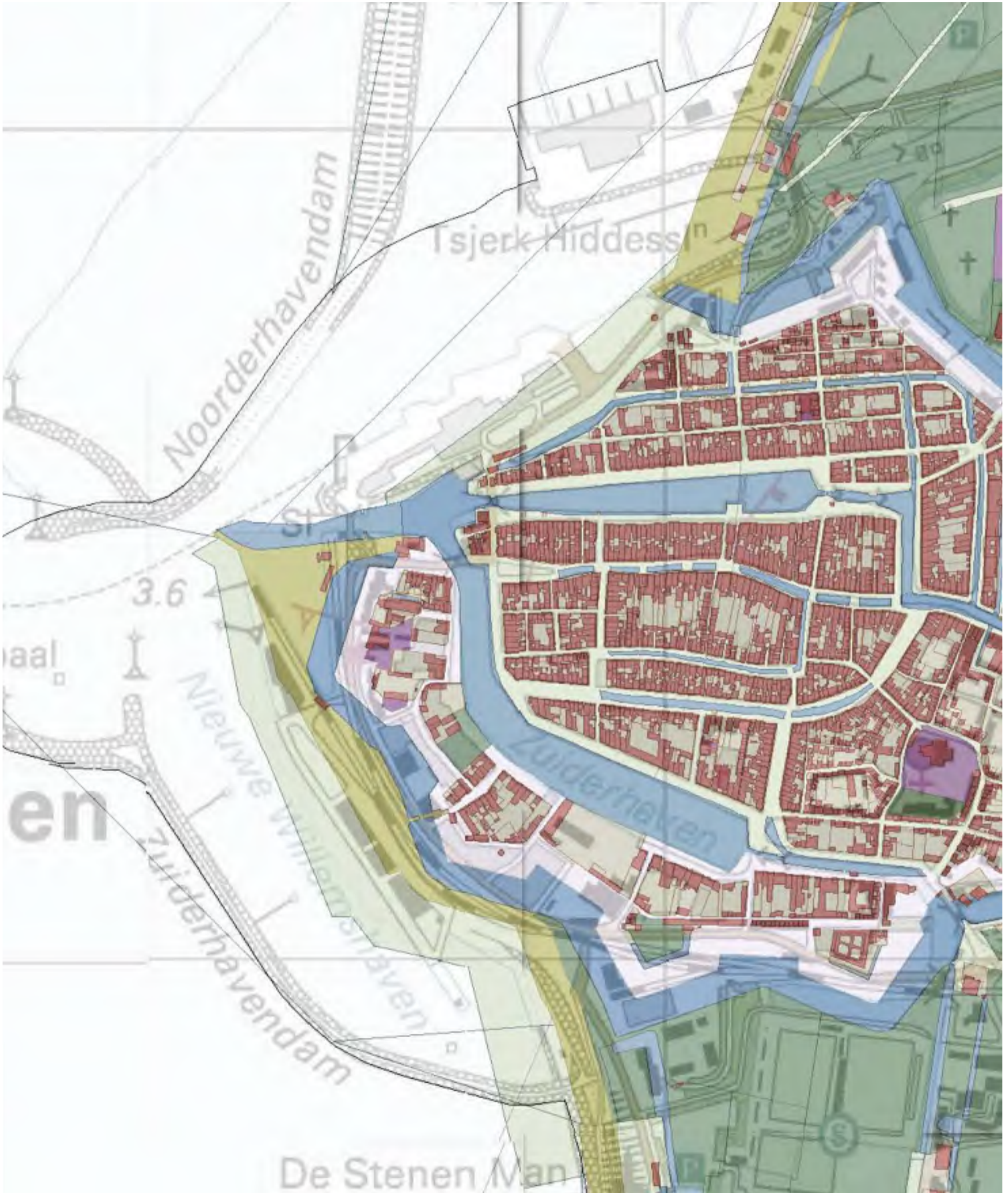
Het laatste hoofdstuk reflecteert op de hoofddoelen door het verwachte resultaat te tonen van het Havenplan voor de werkgelegenheid, bestedingen aan de wal en ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid (hoofdstuk 8).



De Nieuwe Willemshaven in 2007, Rijkswaterstaat / Joop van Houdt



2. Opgave



Historische kaart 1832 geprojecteerd op topografische kaart 2000

2.1 Historie

Harlingen, één van de oudste van de Friese elfsteden, is een unieke stad op de grens van zout en zoet. Het vormt een schakel tussen stad en landschap, tussen stad en Waddenzee en tussen haven en binnenstad.

Het is een stad die in haar geschiedenis continu door het water werd beïnvloed. De vloedstroom komt uit het zuiden: deze is bepalend geweest voor de noord-zuidrichting van de kust, de voortdurende wandeling van de kustlijn en de ruimtelijke ontwikkeling. Rond de vijftiende eeuw had de vanuit het oosten komende waterloop, een belangrijke afwatering van Friesland naar zee, dicht bij de monding een kronkelend beloop waar de kern van Harlingen ("Herlinghe") begon. Vanaf de zestiende eeuw werden de eerste fortificaties rondom deze kern aangelegd en groeide de stad explosief in noordelijke richting, zodat de Noorderhaven een

binnenhaven werd. In de zeventiende eeuw breidde de stad zich verder uit naar het zuiden en kreeg de Zuiderhaven het karakter van marinehaven. Tot in de negentiende eeuw zou Harlingen binnen de vestingwerken zich ontwikkelen waardoor een zeer grote bebouwings- en verdichting plaatsvond. De stad heeft nu nog de meeste monumenten per inwoner van Nederland. In de negentiende eeuw veranderde de stad ingrijpend van karakter doordat de stadspoorten werden gesloopt en de verdedigingswallen vergraven. Op die vergraven wallen kwam ruimte voor woningen, industrie en bijzondere functies zoals het ziekenhuis en het stadspark. De zuidelijke stadsrand veranderde het meest door de aanleg van de Nieuwe Willemshaven. De Nieuwe Willemshaven werd voornamelijk gebruikt voor de overslag van zand, hout en grind via spoor en water.



Overslag van zand, hout en grind rond 1960



Blauwe kop omstreeks 1960



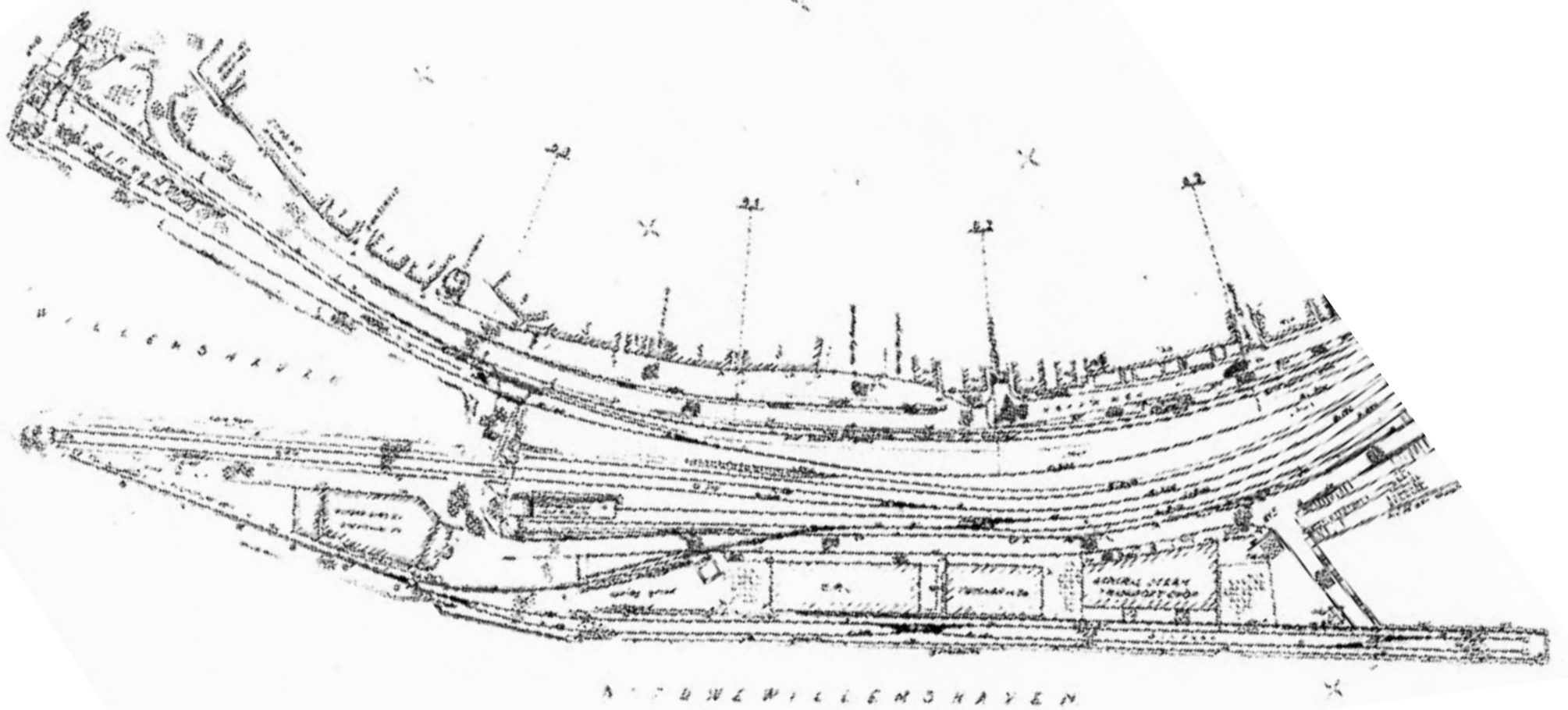
Entrepotgebouw omstreeks 1960



Vluchthaven omstreeks 1960



Willemskade omstreeks 1960



Sporenplan De Nieuwe Willemshaven rond 1968

2.2 Hoofdstad van de Wadden

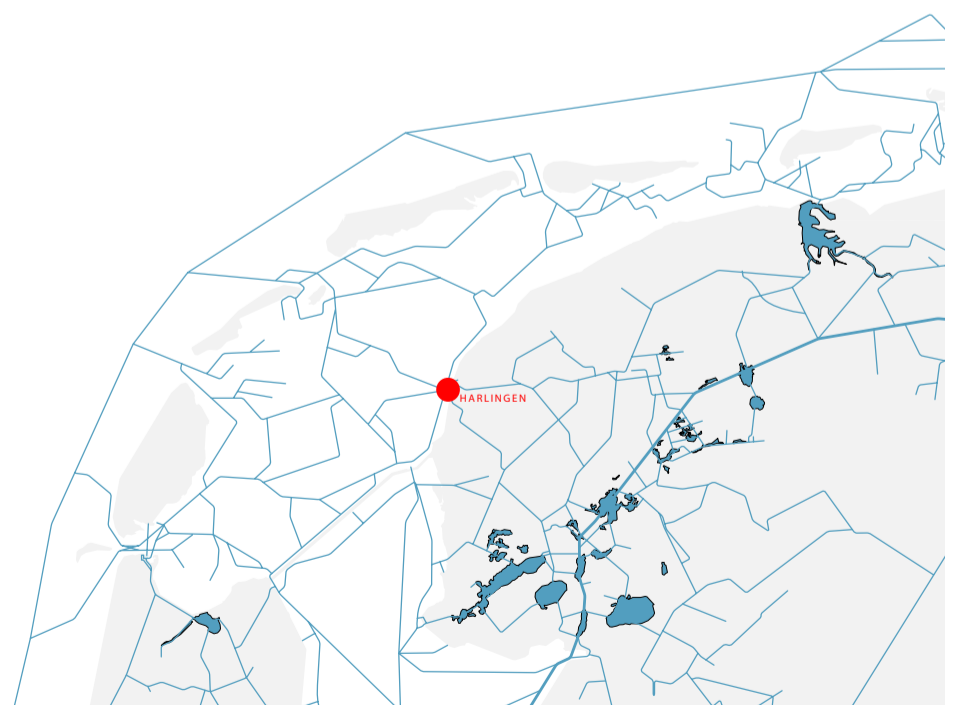
Hedentendage ligt de stad Harlingen op een strategisch kruispunt van vier belangrijke vaargebieden voor de recreatievaart. Voor watersporters uit het IJsselmeergebied is Harlingen een aantrekkelijk vaardoel als uitgangspunt voor een tocht over de Waddenzee, om de 'sprong' naar de Waddeneilanden te maken of naar verder weg gelegen bestemmingen via de Noordzee. De stad is dan ook een hub voor watersporters doordat het de enige vasteland-zeehaven is in het Wad; de hoofdstad van de Wadden.

In de Noorderhaven en de Zuiderhaven, midden in de stad, heerst eb en vloed. 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.

De havens met haar levendigheid, de cultuurhistorische binnenstad met haar singels en het uitzicht over de Waddenzee geven de stad een kenmerkend gezicht.



Harlingen als enige vasteland-zeehaven in het wad



Harlingen op een kruispunt van vaarwegen.



Foto's huidige Nieuwe Willemshaven

2.3 De huidige Nieuwe Willemshaven

De voormalige industrie- en overslaghaven van Harlingen heeft zijn functie al lang verloren. Wat nu resteert zijn enkele stoere, dichte loodsen met wisselende kwaliteit en een deels matig onderhouden openbaar gebied.

De Nieuwe Willemshaven neemt binnen de havens van Harlingen een bijzondere positie in. De Haven ligt eigenlijk in het wad en wordt omarmd door de Zuiderpier en de zeewering. De pier ontnemt echter het zicht op het wad. De Wadden zijn vanaf de kades niet zichtbaar en de beleving van het wad is zo minimaal. Met de nieuwe zeewering is de fysieke ruimte van de Nieuwe Willemshaven opnieuw bepaald en van een fraaie achterwand en doorzichten voorzien. De zeewering en het spoor zorgen echter voor een barrière tussen Nieuwe Willemshaven en binnenstad. Dit heeft als gevolg dat de stad zich bij de Nieuwe Willemshaven met de rug keert naar het wad. Als voormalig industrie- en overslaghaven functioneert het gebied dan ook niet als volwaardig onderdeel van een aantrekkelijk waterfront.

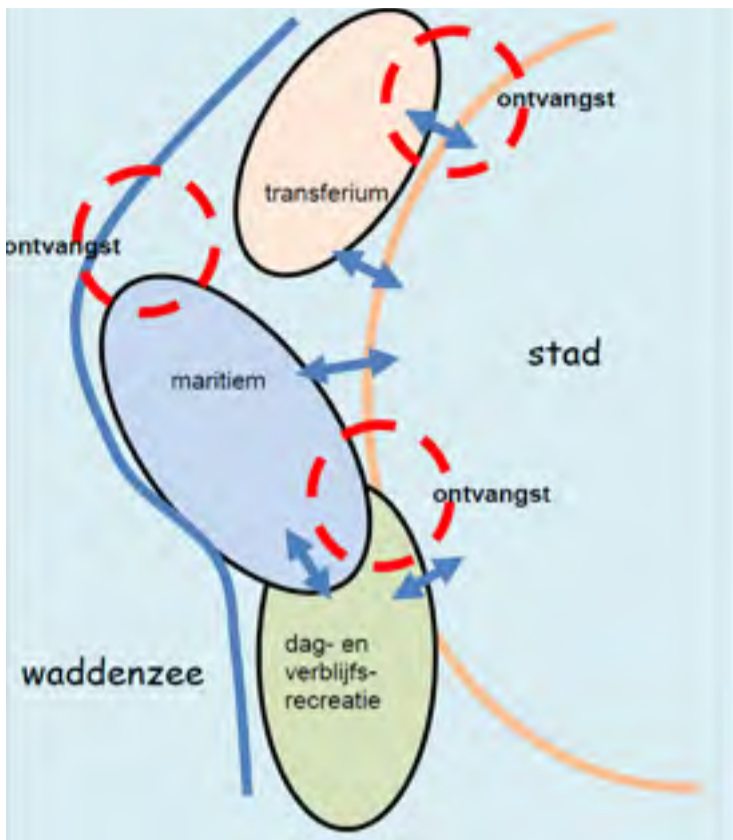
Het gebied is voornamelijk in gebruik als restgebied voor opslag, parkeren en als buffer voor verschillende boten. De kade wordt gebruikt door de KNRM, er is een hotelkamer in de karakteristieke kraan, parkeerruimte, opslag en er wordt gewerkt aan het schip de Willem Barentsz. Het entrepotgebouw uit 1903 heeft een monumentale industriële uitstraling. Op het water heeft de chartervaart haar plek en liggen er vrachtschepen en kenmerkende schepen zoals de Holland, Sittard, het Lichtschip, Waddentransport, Terschellingerbank, dienstvaartuigen en 25 á 30 mosselkotters. De karakteristieke loodsen en delen van de openbare ruimte met oude stelconplaten en rails herinneren nog aan het Harlingse industrie- en overslagverleden, maar hebben een matige tot slechte bouwtechnische kwaliteit. De Vluchthaven is lager gelegen en stroomt gemiddeld twee keer per jaar over. Het aanpalende gebied waar brandweer en werkplaatsen van de gemeente zijn gevestigd is praktisch ingericht, maar vertoont geen samenhang met de Nieuwe Willemshaven en de binnenstad. De Nieuwe Willemshaven maakt nu dan ook een verlaten indruk. Het raadsprogramma 2012 schrijft dat de 'huidige desolate aanblik met de verpauperde loodsen iedereen een doorn in het oog is'. De wind, slecht zicht op de Wadden, geparkeerde auto's en vele opslag versterken dit. Er zijn geen goede verblijfsplekken in het gebied, het ligt niet goed op de route, en er is niet veel interessant programma dat bestedingen aan de wal uitlokt. Een vicieuze cirkel waarbij al sinds de jaren 80 getracht is deze te doorbreken.

2.4 Beleidskader

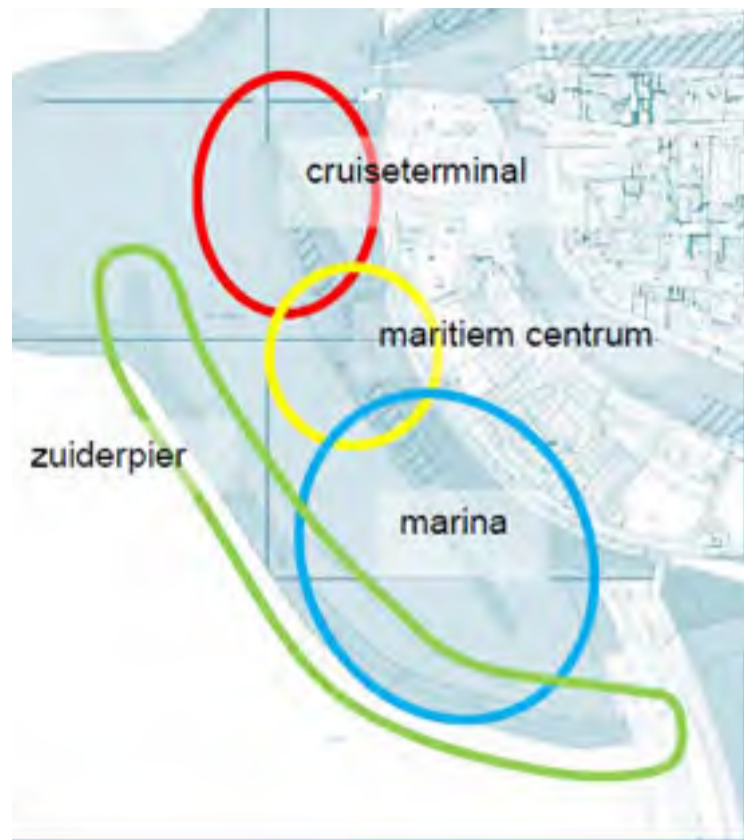
Een aantrekkelijke Nieuwe Willemshaven

In verschillende beleidsstukken worden de ambities voor het gebied uiteengezet. Vanuit het Friese Merenproject en de gemeente Harlingen wil men de vicieuze cirkel doorbreken. "Het gebied bepaalt in zeer hoge mate de ruimtelijke kwaliteit van Harlingen als toegangspoort vanaf de Waddenzee", aldus het Masterplan Toegangspoort Harlingen. Het college stelt dat het gehele waterfront van Harlingen de potentie heeft om uit te groeien tot een omgeving met internationale allure, waarbij het belangrijk is het eigene 'Harlingse' te bewaren en/of te versterken. Ook is het doel dat passagiersvaart/charters en beroepsvaart wordt gescheiden. De Nieuwe Willemshaven moet jaarrond meer bestedingen aan de wal kunnen genereren en daarmee werkgelegenheid voor haar bewoners.

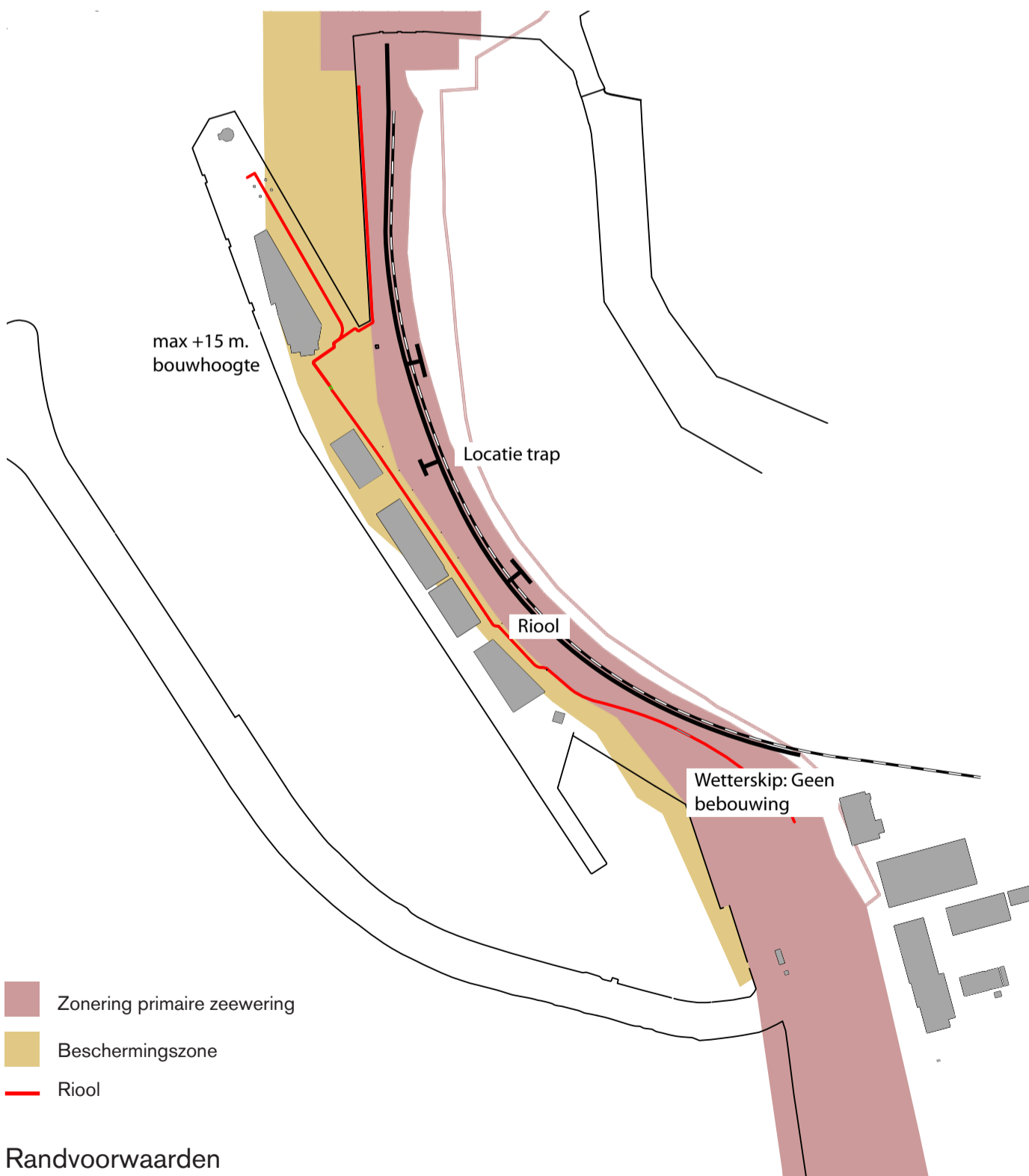
Het college geeft aan dat De Nieuwe Willemshaven daarvoor echter nog teveel is ingericht als een functionele overstap van wal naar water, in plaats van een aangename verblijfsplek voor bewoners, toeristen, reizigers en watersporters. Te weinig toeristen die de stad passeren of aanmeren besluiten nog om te genieten van de Nieuwe Willemshaven. Het college stelt dat door ontwikkeling van het waterfront als geheel, aantrekkelijke woon-, werk- en verblijfsgebieden kunnen ontstaan die een vliegwieleffect kunnen hebben: "De watersportindustrie krijgt kansen (jachtbouw, reparatie, onderhoudsactiviteiten, winterstalling, jachtmakelaardij, verhuur, opleidingen etc.) waarbij de bijbehorende werkgelegenheid zal stijgen. De ontwikkelingen van de Nieuwe Willemshaven zullen bijdragen aan een langere verblijfsduur van de watersporters. Gezien het feit dat het bestedingspatroon van de watersporters vrij hoog is, zal dit goed zijn voor de plaatselijke economie en werkgelegenheid. Naast de watersport zullen ook toeristen en de eigen inwoners van Harlingen het waterfront meer gaan bezoeken, waar op hun beurt bedrijfstakken als horeca, weer van zullen profiteren", aldus het college (2012).



Drie samenhangende deelgebieden



Masterplan Toegangspoort verdeling



Uit de beleidsstukken zijn verder enkele concrete randvoorwaarden en uitgangspunten voor het Havenplan Nieuwe Willemshaven op te stellen:

- het zicht op de stad Harlingen vanaf de Waddenzee is beschermd (PKB-Waddenzee 2006);
- alle havens moeten beschikken over voldoende veilige en beschutte ligplaatsen. Op dit moment voldoet Harlingen niet aan deze afspraak (Convenant Vaarrecreatie Waddenzee 2007);
- er zal geen woningbouw aan de zee kant van de zeewering plaats gaan vinden en de Nieuwe Willemshaven dient tot een aantrekkelijke marina voor zeewaardige jachten te worden ontwikkeld (Collegeprogramma 2010-2014);
- hoogte accenten binnen de Nieuwe Willemshaven moeten niet overheersend zijn ten opzichte van de accenten in de binnenstad, maar aansluiten bij de daar aanwezige structuur. Een enkel hoger accent is mogelijk tussen de 12 en 15 meter bouwhoogte. 5 bouwlagen, geen gebouwen hoger dan 15 meter (Notitie Bouwhoogte 2010);
- de Nieuwe Willemshaven is op de lange termijn een herkenbaar onderdeel van de maritieme historie van Harlingen. De robuustheid van de zeehaven, tot uitdrukking komend in de schaal, de zware constructies, de herkenbare openbare ruimte en de stevige pakhuisachtige bebouwing zijn daarom leidraad voor toekomstige ontwikkeling. De bestaande bouwmassa's zijn hiervoor een goede indicatie (Masterplan Toegangspoort 2011);
- de ontwikkeling van de Nieuwe Willemshaven omvat de herinrichting van de bestaande haven tot een veilige haven voor zeegaande jachten, charterschepen ("chartervaart") en cruisevaart ("witte vloot"). Daarnaast wordt gedacht aan vertrekhaltes voor wadexcursies en ligplaatsen voor bijzondere schepen zoals de Willem Barentsz. (Masterplan Toegangspoort 2011);
- er mag niet gebouwd worden in de directe zone rond de zeewering. Daarnaast is er een beschermingszone waar meer mogelijk is, maar waar in alle gevallen een watervergunning van het Wetterskip nodig is;

- 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 gewenste 300 extra lig- en passantenplaatsen is dan ruimtelijk niet haalbaar. Er is ruimte voor 50 plaatsen voor noodopvang (achter in de Nieuwe Willemshaven) en 100 plaatsen "buffercapaciteit" (Haveninrichtingsplan Harlingen 2013).

Een duurzame haven

Om de Nieuwe Willemshaven te herstructureren is het cruciaal om de strijd tegen het water om te buigen naar samenwerking: een duurzame haven. In opdracht van de gemeente Harlingen onderscheidt IMSA in haar rapport (2006) voor een duurzame Harlingse haven 4 'kapitaalvoorraden': Natuurlijk (biodiversiteit, bodem, grondstoffen, weidsheid), Menselijk (kennis, waardigheid, ontplooiing, ervaring, gezondheid en geborgenheid, Sociaal (participatie, organisatie, regiokarakter) en Geproduceerd (oa landgebruik, transport). Bij de ontwikkeling van de Nieuwe Willemshaven is het dan ook wezenlijk om deze kapitaalvoorraden in stand te houden en te verbeteren. Dit kan concreet betekenen dat zorgvuldig omgegaan moet worden met de waterkwaliteit, het getij en de toekomstige zeespiegelstijging, hergebruik van gebouwen en materialen waardoor kosten worden bespaard, het toepassen van duurzame materialen, energie, bedrijfsvoering en exploitatie, groen en beheer maar ook met sociale aspecten als participatie van Harlingers, educatie en voorlichting van het wad.

2.5 Doelgroepen

Om een aantrekkelijke Nieuwe Willemshaven te creëren is het belangrijk te duiden wat zowel gasten (watersporter, zeilers, cruisevarende en (wadden) toeristen) als de Harlinger zelf (wandelaars, fietsers, reizigers per trein) op land en water hiervan verwachten.

Watersporters hebben verschillende redenen om aan te meren. In het algemeen kan wel worden gezegd dat de watersporter voornamelijk gezelligheid, avontuur en reuring zoekt, of deze op doorreis is of niet. Een opvallende trend is dat de watersport meer en meer op zee plaatsvindt en minder op de meren.

Zeilers

In Harlingen ligt een grote vloot aan professionele passagiersvaart (chartervaart) met traditionele zeilschepen. Deze "chartervaart" bestaat uit 70 historische zeilschepen. Hoewel de chartervaart elders in Nederland onder druk staat blijkt uit onderzoek dat Harlingers de chartervaart van belang achten voor Harlingen. Verschillende typen groepen willen vooral samen het wad en het zeilen beleven. Zo kan men een zeilweekend organiseren, een bedrijfsuitstapje of een schoolreisje aan boord van de skûtsjes, tjalken of twee en drie-mast klippers. Op de kade bij de boten zouden bij aankomst en vertrek, mogelijkheden moeten zijn voor bijvoorbeeld gezamenlijke ontvangstruimte, kantine/restaurant/grill en sanitaire voorzieningen. Voor oudere zeilers is het aangenaam om drijvende steigers te hebben, om zo de toegankelijkheid van het schip te vergroten.

Watersporter

De watersport vergrijst en jongeren hebben andere wensen en zoeken vooral de kleine watersport. Voor jonge watersporters blijkt dat de Waddenzee meer mogelijkheden biedt, dan de traditionele watersportgebieden. Op de binnenwateren is het niet spannend genoeg, de wind op de Friese meren is onvoorspelbaar en op het IJsselmeer is er geen getijdestroom aanwezig. De Waddenzee is spannend, de eilanden gezellig en de natuur een bijzondere beleving; Een dagje samen leren zeilen op een zeilschool, sloeproeven, catamarans, kitesurfen of kanoën en aan het eind van de dag nagenieten in een zeilclub moet bijdragen aan een totale strand- en wadbeleving. Hiervoor moet er de mogelijkheid zijn om boten zonder motor, sportboten, kleine visbootjes en daysailers te water te laten zonder door de bruggen of sluizen te moeten varen.



Motorbootvaarders

Naast watersport en groepen zeilers doen ook motorbootvaarders Harlingen aan, waarbij men wil genieten van het Wad en de bruisende binnenstad. Het voordeel van de Nieuwe Willemshaven is dat men niet afhankelijk is van de sluisen, waardoor een flexibelere in- en uitgang mogelijk is. Daarbij is een onderscheid tussen vaste ligplaatsen en passanten. Uit onderzoek blijkt dat de bestedingen van passanten hoger zijn dan die van de vaste ligplaatshouders. Om die reden is in het logischerwijs om de passantenplaatsen in de binnenstad te accommoderen. Dit betekent dat in de Nieuwe Willemshaven in eerste instantie naar verhouding meer vaste ligplaatsen zijn. Deze vaste ligplaatsen moeten beschermd worden tegen diefstal en vooral bij wester- en noordwesterstorm tegen golfslag en diefstal. Daarnaast zijn (kort-)parkeerplaatsen nodig (50% van het aantal vaste ligplaatsen). Passanten die meer flexibiliteit willen hebben behoefte aan een kleine passantenhaven buiten de sluisen. Voorzieningen als een bunkerstation, havenkantoor, servicestation, sanitair, een brandstofverkoopspunt, botenlift, jachtbouw, reparatie, onderhoudsactiviteiten, verhuur van fietsen en boten en winterstalling zijn dan ook gewenst. Uiteindelijk zal zowel passant als vaste ligplaatshouder een 'totaal marina belevenis' wensen met een aantrekkelijke kade met verschillende (nautische) detailhandel, leisure, bewegwijzering, informatiepanelen en duidelijke looproutes naar binnenstad en strand.

Cruisegasten

Cruisegasten zoeken locaties zoals Harlingen klein, authentiek, een haven dichtbij het centrum, met een goede infrastructuur van en naar de haven (busvervoer naar toeristische plekken). In de brochures wordt Harlingen dan ook omschreven als een 'lovely little seaside town' met prachtige gebouwen, restaurants en winkels aan schilderachtige kanalen. Harlingen is voor het komende jaar al opgenomen in het vaarschema van Lindblad Expeditions, waarbij de cruisesteden aandoet als Londen, Dover, Oostende, Amsterdam, Den Helder, Bremerhaven en Hamburg. De internationale doelgroep van cruise-passagiers zijn cultuurliefhebber, welgesteld, bereisd en hoger opgeleid. Voor deze doelgroep is het prettig om midden in de stad aan te komen, waar ook de mogelijkheid is tot het maken van excursies. Service is een essentieel onderdeel. Voor de passagiers maakt het geen verschil of ze aan boord zijn of aan wal: ze verwachten hetzelfde niveau van gastvrijheid. Een passagier op een luxe cruise verwacht service op hoog niveau. Dit is een nieuw publiek voor Harlingen. Ook zal bij ontvangst een warm welkom geheten moeten



worden aan de gasten en crew. Dit is het moment dat de gasten van boord gaan, het moment dat het schip en de wal met elkaar verbonden worden. Ook moet er op de kade een terminalfunctie gerealiseerd worden waar passagiers overdekt kunnen staan. Dit zal met name gaan op het moment dat er gewacht wordt op de bus voor de excursie.

(Internationale) Waddentoerist

Naast de watertoeristen is Harlingen ook aantrekkelijk als opstapplaats naar de eilanden en voor dagjesmensen. In toenemende mate is dit een internationaal publiek uit Duitse kusttoeristen en groepsreizen uit Azië. Deze toeristen zien met name het wad en de (regionale) highlights, zoals de afsluitdijk en binnenstad met winkeltjes, cafés en historische gebouwen.

De Harlinger

Naast de gasten van de watersport, cruise, zeilers, marina, dagjesmensen en eilandbezoekers is de Nieuwe Willemshaven ook voor de Harlinger zelf. Wandelen, fietsen en uitwaaien op de kade, pier en strand. Om hun verlangens naar de Nieuwe Willemshaven te achterhalen is op verschillende manieren gecommuniceerd met 'De Harlinger'. Nadrukkelijk is niet gekozen voor een open burgerparticipatie, omdat dit in een eerder stadium al uitvoerig is gedaan. De communicatie is dan ook niet groot opgetuigd, maar is nadrukkelijk gegaan over verdere afstemming en uitvoering met betrokken actoren en initiatiefnemers. Zo zijn er gesprekken met initiatiefnemers geweest en is er gesproken met een groep genodigden. Tijdens deze sessies kwamen beknopt de volgende punten naar voren, die men belangrijk vond voor de ontwikkeling van de Nieuwe Willemshaven:

- laat de haven zijn authentieke karakter houden;
- nautisch-maritiem karakter;
- laat het passen bij Harlingen;
- "Op sien Harlingers" (gedragen door Harlingers);
- betrek de jeugd bij de watersport;
- maak het niet te modern;
- behoud het stoere karakter;
- geen torenhoge gebouwen;
- stijl en vormgeving nieuwbouw aansluiten op skyline oude stad en niet overheersend;
- maak plaats voor oude ambachten;
- zorg voor goede 'slecht-weer'voorzieningen;
- maken van een 'social label' door echte Harlingers en mensen uit de regio te betrekken bij de ontwikkeling van het gebied: jongeren, 50-plussers, werkzoekenden, ambachtslieden met kennis, leerlingen etc.;



2.6 Wensen en initiatieven

Uit het open planproces zijn verschillende interessante concrete initiatieven gekomen, zoals de Nova Zembla Experience (Willem Barentsz), Rederij Vooruit, Bierbrouwerij, Kwalarium en Frysian Yacht Club. Tijdens het opstellen van dit Havenplan is gesproken met enkele initiatiefnemers. Deze initiatieven zijn tezamen met marina, chartervaart, historische schepen en cruiseschepen geanalyseerd op aantallen, bvo (bruto vloer oppervlakte), ruimtegebruik, voorkeurslocatie, organisatie en parkeren. In bijlage 1 wordt een totaaloverzicht getoond.

Nova Zembla Experience (Willem Barentsz)

De gedachte achter Willem Barentsz is om dit stuk Hollands glorie te herleven met de reconstructie van het schip. Dit gebeurt als leerproject. Na voltooiing zal het worden ingezet voor toeristische doeleinden, voor historisch onderzoek en voor opleiding en vorming van groepen die geïnteresseerd zijn in de scheepvaart. Droom van de initiatiefnemers is om met het schip een reis te maken naar ... Nova Zembla.

Frysian Yacht Club

Het project Catch the Wind is een Maritiem Maatschappelijke Samenwerking met als centraal thema de duurzame economische ontwikkeling rondom het zeilen op de Waddenzee. De FYC beoogd daarmee een zeezeilcultuur in het Waddengebied te creëren. De FYC wil zich graag vestigen in het gebied.

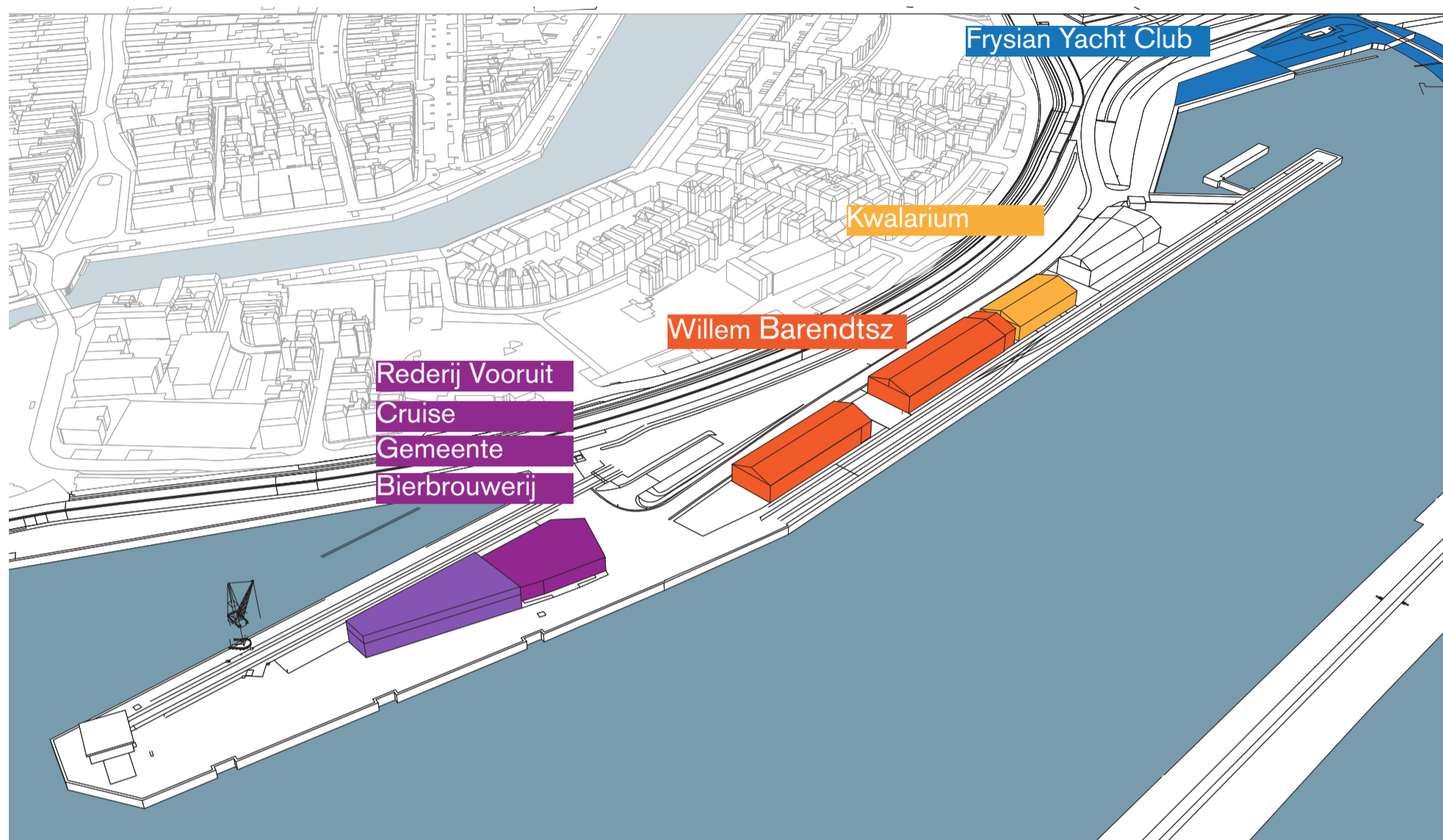
Rederij Vooruit

Harlingen biedt al lange tijd een stabiel platform voor minimaal 70 traditionele zeilschepen (De chartervaart). De ambitie is om dit platform verder uit te bouwen. Rederij Vooruit regelt voor een deel van de schepen de boekingen. De Rederij heeft een plan opgesteld voor het opwaarderen van de faciliteiten aan de vaste wal. Daarbij denkt het aan de restauratie van het Entrepotgebouw met een vestiging van het kantoor, een grote ontvangstruimte/kantine/restaurant en sanitaire voorzieningen. In een tweede fase denkt het aan een nieuw gebouw met een parkeergarage en onder andere slecht-weervoorzieningen als een bowlingbaan, partycentrum, restaurant, bedrijfs- en expositieruimtes.

Kwalarium en Bierbrouwerij

Ralph Janssen is trekker van twee initiatieven. De bierbrouwerij en het kwalarium. De Bierbrouwer zou hij idealiter zien in het entrepotgebouw. Een micro-brouwerij kan een grote aantrekkingskracht hebben. Het kwalarium is een kenniscentrum en promotie van de Waddenzee. In het kwalarium worden levende zeeobjecten getoond.





Voorkeurslocatie concrete initiatieven

Reflectie programma

De verschillende doelgroepen hebben verschillende wensen. Op dit moment spelen er enkele concrete initiatieven. In hoeverre sluit het programma hierop aan en is er sprake van onderlinge samenhang en welk programma zou wenselijk zijn om dit aan te vullen?

Ruimtelijk valt op dat grote initiatieven als Nova Zembla experience centre veel ruimtegebruik wensen, maar qua ruimtelijke indeling weinig levendigheid op de kade genereren, doordat slechts één ingang wordt voorzien. Ook een kwalarium is voornamelijk naar binnen gericht. Juist een veelheid aan entrees aan de kade, kleinere ontwikkel eenheden en een zorgvuldig vormgegeven overgang tussen privé en openbaar kan de kade interessant maken. Ook zijn veel initiatiefnemers geïnteresseerd in de locatie van het entrepotgebouw. Dat is begrijpelijk. De industriële, stoere uitstraling past perfect bij de meeste initiatieven. De vraag is echter of het entrepotgebouw een gebouw is voor een private exploitant.

Verder valt op dat goed is nagedacht over 'slechtweer'voorzieningen. De Nova-zembla experience en kwalarium zijn jaarrond interessant. Daarbij is het wel noodzakelijk om aan te blijven sluiten bij het wadden-

en het nautisch-maritiem karakter. Programma als bijvoorbeeld een bowling en partycentrum zijn generiek en dragen niet bij aan het specifieke karakter van de Nieuwe Willemshaven. Belangrijk is dan ook dat de gemeente actief op zoek gaat naar programma en ondernemers die aanvullend zijn op de huidige initiatieven om zodoende nieuwe doelgroepen en bestedingspatronen aan te trekken, van lokaal naar internationaal. Een visrestaurant is bijvoorbeeld een veelgehoorde wens en zou goed passen. Daarnaast zou een luxe waddenzichthotel een aanvulling kunnen zijn. Ook zouden er mogelijkheden moeten zijn voor "indoor"leisure-activiteiten als bijvoorbeeld waddenmodderbaden, indoorsurfing, sport, zeilclub, fietsverhuur en (jazz)club. Ook een flexibel in te vullen "waddenloods" waar bijvoorbeeld culinaire evenementen met lokale lekkernijen, concerten of veilingen worden gehouden.

Daarnaast kunnen geclusterde gemeenschappelijke functionele voorzieningen als een tankplaats, afvalplaats, bunkerstation, havenkantoor, servicestation, sanitair, een brandstofverkooppunt, botenlift, reparatie, onderhoudsactiviteiten, verhuur van fietsen, bewegwijzering en winterstalling bijdragen aan de samenwerking tussen de verschillende programma's.

2.7 Visie op de opgave

De opgave is om de Nieuwe Willemshaven aantrekkelijk te maken voor gasten en Harlingers en de beleving van het Wad optimaal te maken. Harlingen onderscheidt zich doordat het de enige vaste-land zeehaven in het Wad is. Een opvallende trend waar Harlingen dan ook van kan profiteren is dat de watersport meer en meer op zee plaatsvindt en minder op de meren. Op meerdere plekken wordt dit onderkend en wordt geïnvesteerd in bijbehorende faciliteiten, zoals in kustplaatsen als Scheveningen, Den Helder, de Waddeneilanden en in het buitenland in plaatsen als Poole, Calais, Le Havre, Riga en Narvik. Niet alleen als opstapplaats, maar als een volwaardige badplaats met bijbehorend vertier voor zowel lang als kort verblijf.

De Nieuwe Willemshaven moet dan ook de ideale plek worden om op- en af te stappen op het wad. Een knooppunt dat het 'lokale' koppelt aan het 'regionale' en (inter)nationale. Authentiek, passend in de Harlingse "skyline" met stoere gebouwen die herinneren aan het verleden, maar ook een nieuwe laag krijgen.

Om de potentie van het gebied als nieuw knooppunt voor de watersport uit te buiten en de energie van de verschillende Harlingse initiatieven een plek te geven, moeten de condities van de huidige situatie stevig worden aangepakt. Het is namelijk vooral de combinatie van factoren als de slechte verbindingen en routes, geen zicht op het wad, lage verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, gebrek aan publiekstrekkers als programma, dichte en anonieme gebouwen, die het gebied in zijn isolement houdt, waarbij deze factoren elkaar versterken. De opgave is dan ook het doorbreken van deze vicieuze cirkel door op de juiste plekken te investeren in betekenisvolle openbare ruimte, verbindingen met de stad, nieuw programma op de kade en het water en de transformatie van gebouwen aan elkaar te koppelen.

3 Stedenbouwkundig plan

3.1 Acht principes

Het Havenplan van de Nieuwe Willemshaven is niet een star plan dat precies zo wordt uitgevoerd, maar is een flexibel en pragmatisch plan dat opgesteld is vanuit het perspectief van de watersporter, de toerist, de ondernemer en de Harlinger. Het plan bestaat dan ook uit een robuuste stedenbouwkundige structuur, gebaseerd op bestaande gebouwen en kwaliteiten van openbare ruimte. Omdat de transformatie van het gebied een lang proces inhoudt, is het belangrijk om principes vast te leggen die houvast geven aan toekomstige ontwikkelingen. De principes bestaan uit een achttal ruimtelijke, financiële, programmatische en organisatorische punten:

- 1. Ontwikkelstrategie**
In kleine stappen naar een ambitieus, internationaal plan
- 2. Structuur**
Verbinden met de stad
- 3. Programma op het water**
Dynamische getijdenhaven
- 4. Uitvoering en prioritering**
Vliegwieleffect
- 5. Programma op de kade**
Flexibiliteit en regie
- 6. Openbare ruimte en architectuur**
Uitgaan van het bestaande, met een nieuwe eigentijdse laag
- 7. Duurzaamheid**
Toekomstbestendige inrichting
- 8. Organisatie**
Synergie door samenwerken

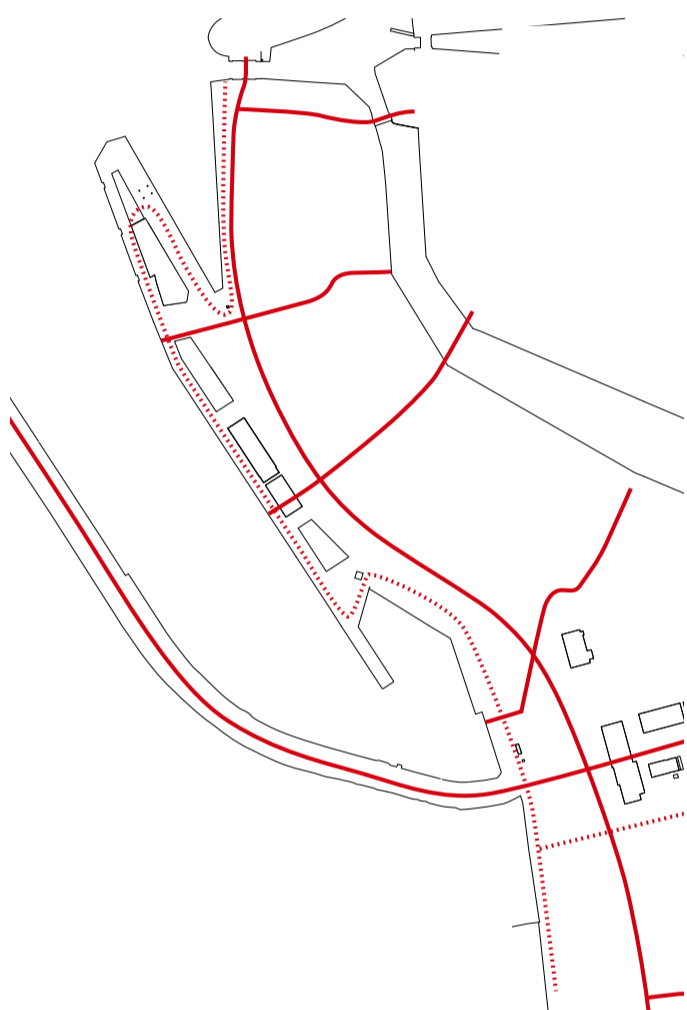


Pragmatisch met kleine stappen werken aan de Nieuwe Willemshaven



2

Verbinden met de stad



Verbindingen met de stad



Verkeersstructuur en parkeren

Op dit moment wordt de verbinding met de Nieuwe Willemshaven niet gelegd. Om de vicieuze cirkel te doorbreken is het dan ook noodzakelijk de Nieuwe Willemshaven te verbinden met de rest van de stad. Een robuust raamwerk waarin de haven verbonden is via zowel kleine als grote routes vanuit verschillende delen van de stad, is dan ook van cruciaal belang. Het maken van een begin en einde, van waddensporen tot strand. Op de lange termijn voorzien we een sterke aanhechting met de stad, door dwarsverbindingen tussen Zuiderhaven en de Nieuwe Willemshaven, zodat het wadengevoel tot diep in de poriën van de stad reikt. Wellicht zelfs met herbouw van een brug over de Zuiderhaven. Door toevoeging van nieuwe trappen vanaf de zeekering en een route van de pier door het schakelgebied naar de binnenstad ontstaan kleine en grote routes door het gebied. Het schakelgebied speelt daarbij op lange termijn een sleutelrol in het verbinden van de Nieuwe Willemshaven met de stad en de oude singelstructuur. Het transformeren van het schakelgebied tot onderdeel van de stad en de Zuiderpier die tot diep in de stad doorloopt maakt de verbinding tussen Wad en Stad compleet; een echte wadden-hub.

De verkeersstructuur volgt grotendeels de bestaande wegen. De entree van Nieuwe Willemshaven is vanaf Westerzeedijk, waarbij langs de entreeweg (Nieuwe Willemshaven) ruimte is voor dwarsparkeren en nabij het entrepotgebouw ruimte voor bussen wordt gereserveerd. Verkeer voor laden en lossen of afzetten van groepen op de kade is overal mogelijk, maar op bepaalde plekken als rond het entrepotgebouw en Blauwe Kop Zuid wordt het verkeer zoveel mogelijk geweerd.



Waterfront nu



Illustratie Waterfront 2030

 Bronpunt

3

Programma op het water

Dynamische getijdenhaven

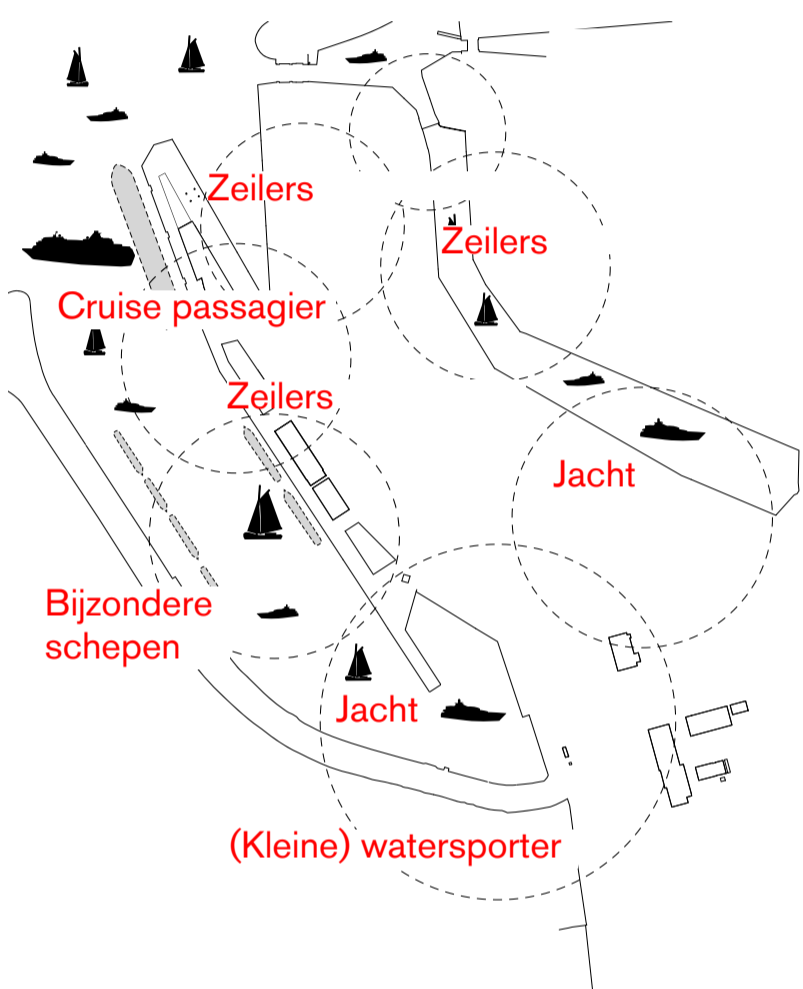
In Harlingen ontbreekt het aan de benodigde faciliteiten voor watersport op zee. De Nieuwe Willemshaven kan hierin een cruciale rol spelen als dynamische en flexibele getijdenhaven buiten de sluisen waarin een veelheid aan verschillende typen schepen en doelgroepen hun plek kunnen hebben. Van kleine zeilsport (kitesurfen, zeeroeien, zeilen) tot zeegaande jachten, Chartervaart, cruiseschepen, kotters en museumstukken als de Willem Barentsz, Sittard, Holland en het Lichtschip. Op elk moment van de dag en in verschillende seizoenen, geeft dit een gedifferentieerd en dynamisch beeld. Juist in combinatie van al deze gebruikers, het kijken en bekeken worden, stromen, type vaartuigen, verwachtingen en bestedingspatronen kan het waterfront in de Nieuwe Willemshaven weer dynamiek geven, zodat er jaarrond wat te doen en te zien is. Dit kan soms fricties opleveren, maar op geen andere plek langs de waddenkust ligt de potentie om deze combinaties te maken. Dit versterkt de "eigenzinnige" Havenstad Harlingen en maakt het internationaal interessant: geen generieke dertien-in-een-dozijn havenstad, maar een monumentale binnenstad met een dynamische haven aan werelderfgoed de Wadden.

Een continue aankomst en vertrek van verschillende type boten vraagt om voortdurend maatwerk: geen dag is hetzelfde. De dynamiek en gebruik heeft dan ook altijd een relatie met de Noorderhaven, Zuiderhaven en Industriehaven. Een nieuwe beslissing en ontwikkeling in de ene haven betekent ook direct dat dit een ander gebruik veroorzaakt voor de andere havens.

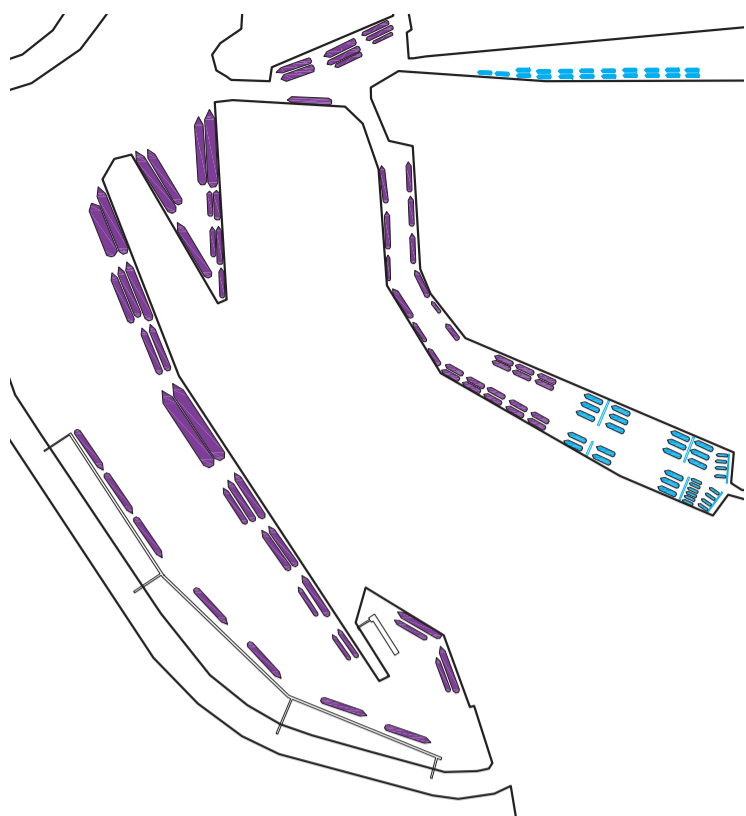
De logische routes vanuit de stad en huidige indeling in Noorder- en Zuiderhaven geven aanleiding tot een globale indeling van de doelgroepen die in het vorige hoofdstuk aan bod zijn gekomen. In het Plankenpad, Zuiderhaven, Dok en rond de Blauwe Kop liggen de voor Harlingen karakteristieke chartervaart (charterschepen) en museumstukken als de Willem Barentsz. Dit zijn de plekken waar vanuit het station, waddenpromenade en binnenstad veel gasten binnenkomen. Ook de cruise kan hier incidenteel (1 keer per week) aanmeren (3a). Het entrepotgebouw kan dienst doen als ontvangst-en vertrekhal. De cruise gasten komt zo midden in de stad aan. Wanneer de cruise er niet is kan deze ruimte ingenomen worden door charterschepen (3b). Op deze wijze ontstaat hier een concentratie van verschillende doelgroepen. Tijdens de Tall Ships ontstaat hier een centrum (1).

Door langs de Willemskade bijzondere schepen als de Sittard en de Holland te plaatsen wordt de wandelaar uitgenodigd om verder te lopen. De Zuiderpier blijft ruimte geven aan Mosselvisserij en schepen als het Lichtschip. Vanuit de marina in de Zuiderhaven is een logische route te maken naar de Vluchthaven waar de marina klein kan worden gestart (2) en kan doorgroeien naar een volwaardige marina, met een maximale capaciteit van 225 boten (1e fase=150). 75 extra ligplaatsen zouden in de Zuiderhaven gezocht moeten worden.

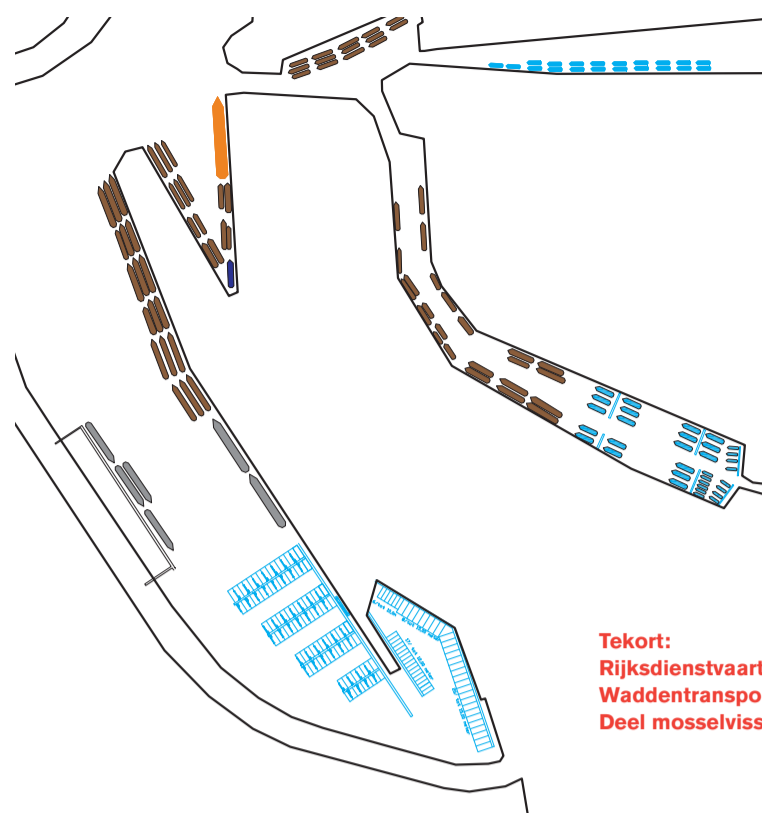
Bij een maximale jachthaven zou er onder andere geen ruimte zijn voor 19 charters en 30 mosselvisserij (A). In de toekomst (2025) zou eventueel de zuiderpier verbreed kunnen worden tot een wandelpromenade waardoor ruimte op het water wordt gemaakt (B).



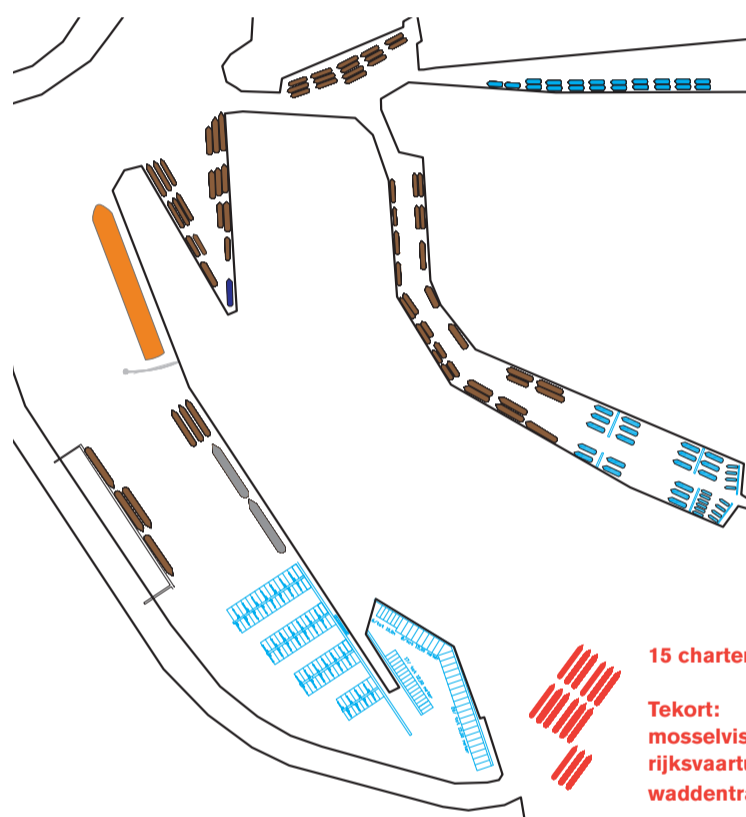
Indeling doelgroepen



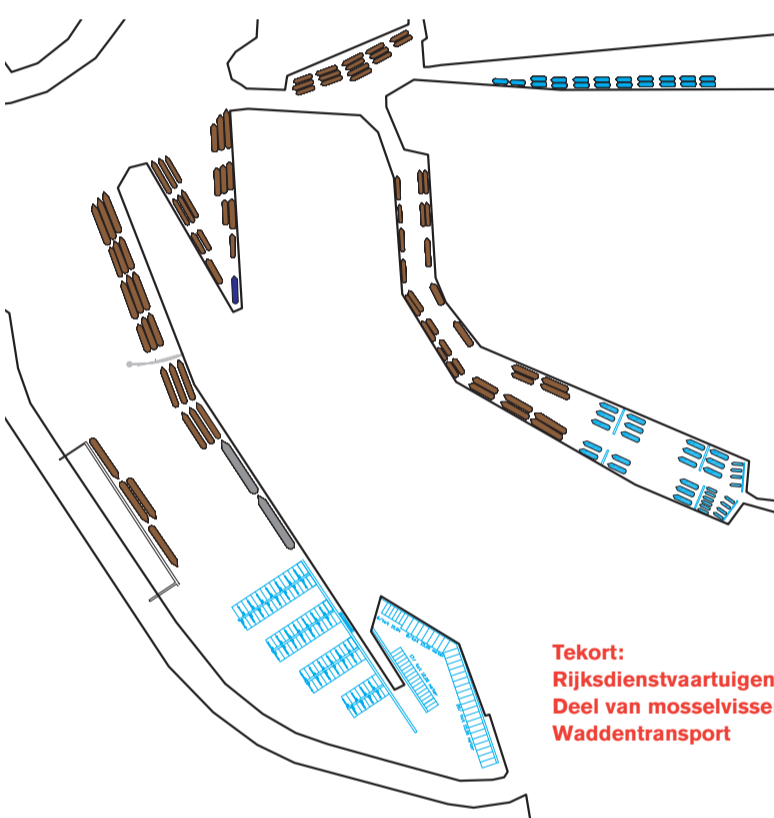
1. Tall Schips races 2014



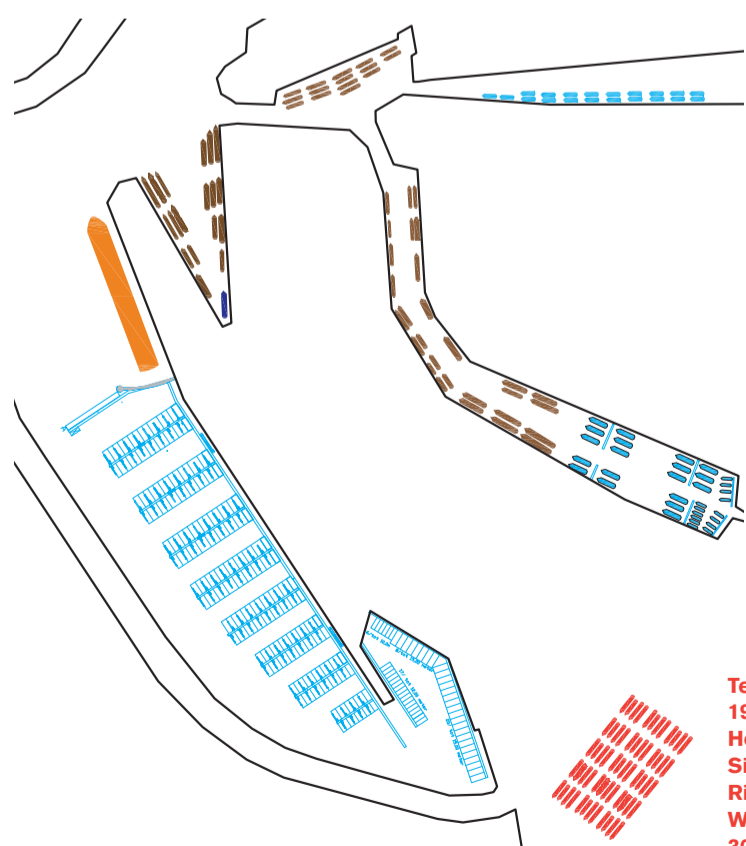
2. 2014-2017 Start Marina in vluchthaven 150 plaatsen. Charterschepen 70



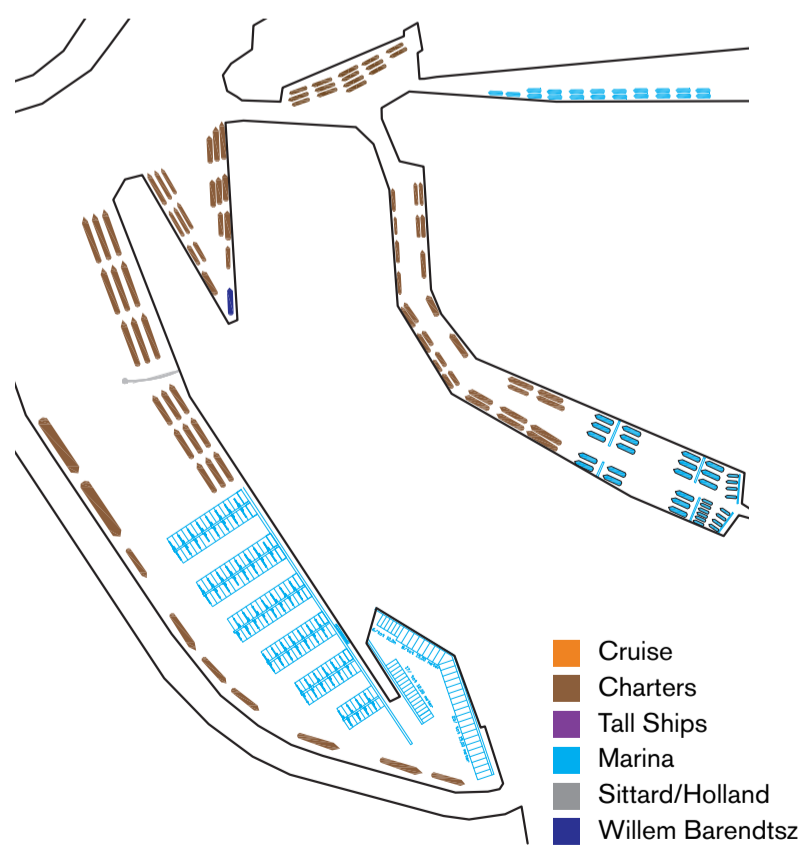
3a. 2015 Cruise 1x per week, 150 ligplaatsen marina Charterschepen 55. 15 tijdelijk elders in Harlinger havens. Tekort elders oplossen



3b. 2015 Zonder Cruise, Charterschepen 70, 150 ligplaatsen marina. Tekort elders oplossen



A 2015 Nieuwe Willems haven als jachthaven en ontvangst cruiseschepen. max 313 ligplaatsen marina. Tekort elders oplossen



B 2025 Verbrede Zuiderpier 225 ligplaatsen marina + 75 in Zuiderhaven

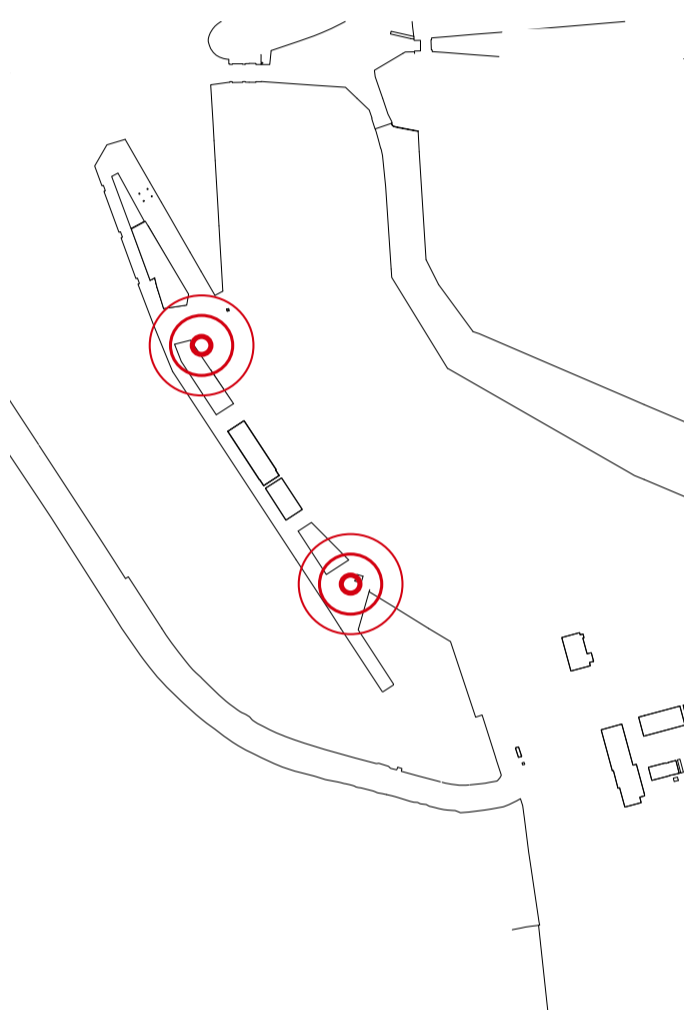


Illustratie Nieuwe Willemshaven 2025



4

Vliegwieleffect



Twee centrale plekken

De positionering van het waterprogramma leidt tot dynamiek op de kade en daarmee samenkomen van verschillende passagiers. Dit leidt tot twee centrale plekken, die prioriteit hebben in de aanpak van de openbare ruimte: een nieuw Entrepotplein met daaromheen het entrepotgebouw, cruiseterminal en veel historische schepen en de 'Blauwe Kop Zuid', waar het hart van de marina zich bevindt. Met relatief weinig investeringen is een start te maken, waarbij nieuwe functies en openbare ruimte als vliegwiel voor de rest van het gebied kunnen functioneren. Belangrijk is om deze plekken zo snel mogelijk aan te hechten aan de stad. Er wordt dan ook een nieuwe trap voorzien die de toegankelijkheid van de zeekering naar de Nieuwe Willemshaven vergroot. Al tijdens de Tall Ships Races in juli 2014, waar duizenden bezoekers Harlingen aandoen, is het streven om het Entrepotplein en gebouw op te knappen.

Aan het Entrepotplein ligt het entrepotgebouw dat een waardevol Harlings industrieel erfgoed is. Het ligt voor de hand het dan ook een publiek gebouw te maken dat multifunctioneel gebruikt kan worden. Dit betekent dat gedurende de seizoenen het gebouw een verschillende programmatische invulling kan hebben. Het gebouw is de entree van het gebied en een middelpunt in het ensemble tussen het dok, chartervaart, cruise en museumschepen. Een opgeknapt publiek entrepotgebouw en de ruimte eromheen kan een aanjager zijn voor ontwikkelingen. Grote industriële deuren in de zuidgevel, windschermen, veel natuurlijk licht van boven en een (verhoogd) publiek terras op het zuiden en het dak kunnen het gebouw publiek bezit maken. Al tijdens de Tall Ship Races moet deze toegankelijk zijn waar bijvoorbeeld een Captain's Dinner en ceremonies gehouden kunnen worden. In de publieke ruimte eromheen kunnen bijvoorbeeld sportevenementen voor bemanning en publiek gehouden worden. De eerste ingrepen in de openbare ruimte zijn al gepland in de vorm van het "Tall-ship" proof maken van de openbare ruimte en aanleggen van sanitair. Een informatiepunt (Toeristisch Overstap Punt), een waterelement voor kinderen en een terras in de zon, uit de wind met uitzicht op het Wad en een tijdelijke trap kunnen als vliegwiel werken. In de beginfase kan ook tijdelijk meubilair worden ingezet met een specifieke Nieuwe Willemshavensignatuur. Zo kan gezien worden welke plekken aantrekkelijk gevonden worden en kan daar later met een permanente inrichting op worden ingespeeld.

Op de Blauwe Kop Zuid bevindt zich het hart van de marina. De start van de marina voor zeegaande jachten door een externe partij en de toelating van kleine zeilsport binnen de marina kunnen een vliegwiel voor de rest van het gebied zijn. Zo kunnen deze twee eerste uitvoeringsprojecten als aanjager werken voor ontwikkeling van het gebied daartussen. Programma hier kan gerealiseerd worden als initiatiefnemers zich aandienen met een financieel haalbaar plan.



Entrepotplein



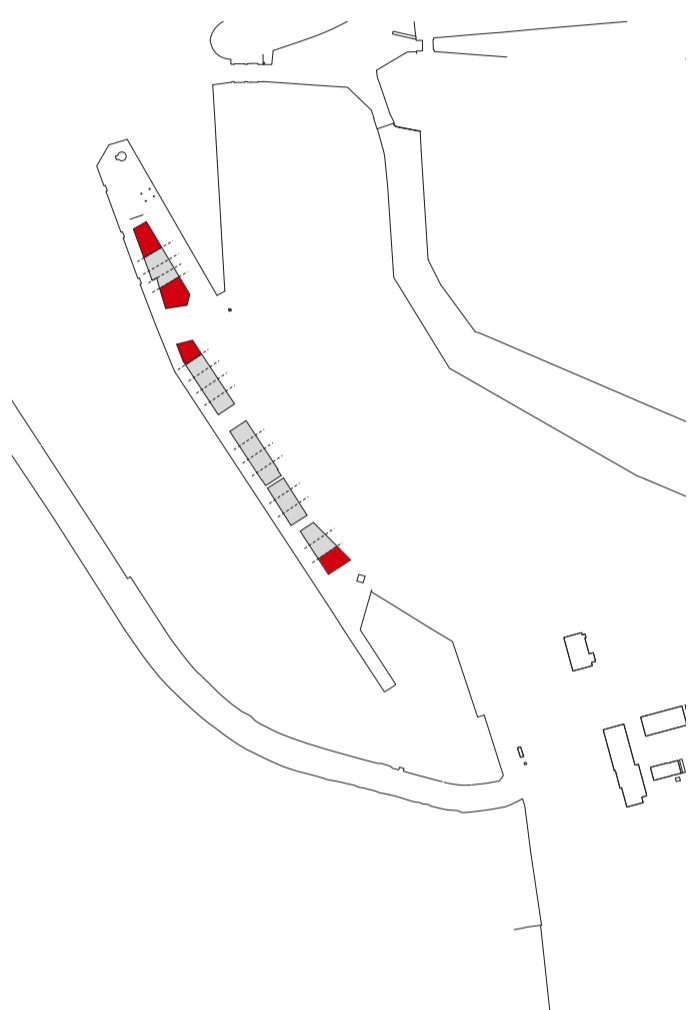
Hart van de Marina

5

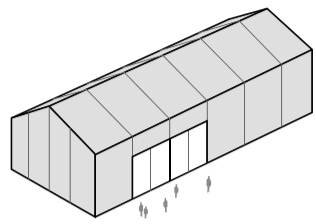
Flexibiliteit en regie

Met het positioneren van het waterprogramma, de focus op het Entrepotplein en marina ontstaan vier 'bouwvlekken' in het gebied. Tussen deze gebouwenensembles kunnen plekken ontstaan, die lucht geven tussen de bebouwing en zicht vanaf zeewering naar de haven garanderen. De footprint van de bebouwing is vergelijkbaar met de bestaande footprint. Aan de Blauwe kop, het entrepotgebouw en de 'Blauwe Kop Zuid' is het essentieel om gebouwen te realiseren van hoge kwaliteit met extra aandacht naar beeldkwaliteit, type programma en relatie tussen binnen en buiten. De overige zones zijn vrijer qua indeling.

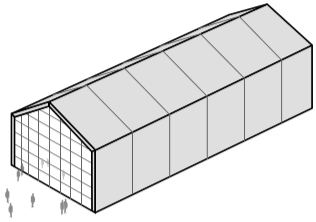
De initiatieven die bekend zijn hebben wisselende behoeftes qua ruimtegebruik. Zowel de loodsen als de kleine gebouwen lenen zich uitstekend voor wisselend programma. Zo zou een loods kunnen worden opgedeeld in meerdere units voor 'startende' watergerelateerde bedrijven/functies, maar kan ook worden ingevuld met een groot programma zoals de Nova Zembla. De gebouwen rond het Entrepotplein, het kopgebouw op de Blauwe Kop en de zuidelijke punt in de marina zijn cruciale gebouwen die het gezicht vormen van de haven. Hier moet actief gezocht worden naar publiekstrekkers. Het is daarom van belang om voorzichtig te zijn met deze plekken. Deze plekken zijn cruciaal waardoor goede businessplannen hier noodzakelijk zijn. Het is goed om te wachten op goede initiatieven. De opgave is dan ook om keuzes te maken in programma, actief op zoek te gaan naar aanvulling en heldere ruimtelijke, financiële en juridische kaders te scheppen.



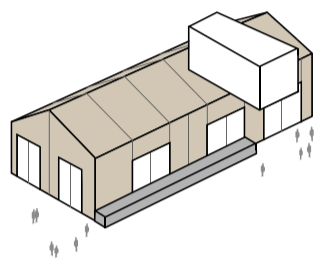
Vier 'bouwvlekken'



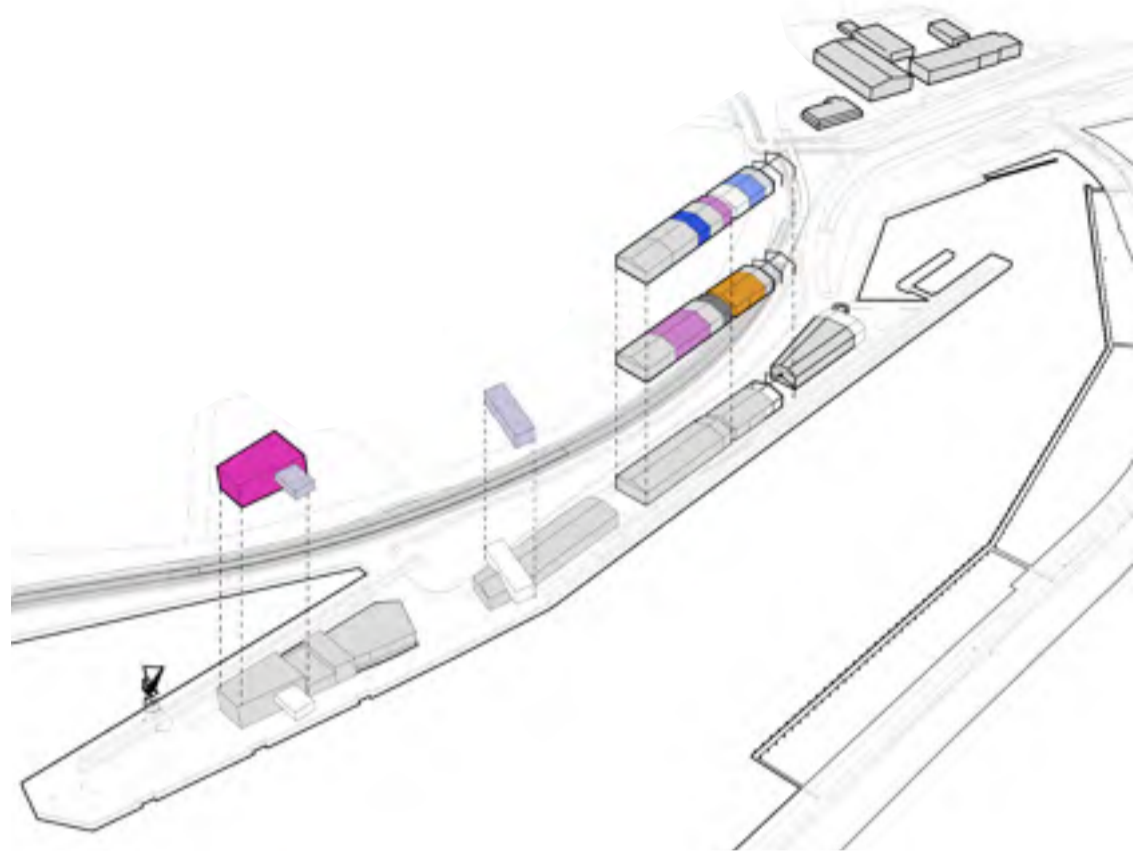
Tijdelijk verhuur huidig pand



Verbouwen huidig pand



Sloop-Nieuwbouw

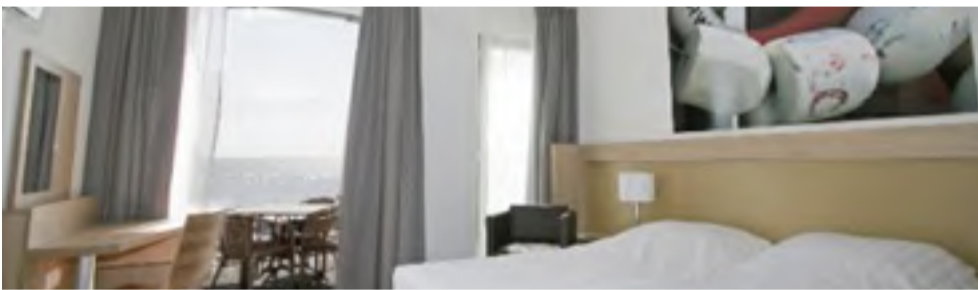


Flexibiliteit loodsen

Mogelijkheden huidige panden



Expositie



Hotel



Modderbaden



Restaurant



Waddenloods

Mogelijkheden programma in loodsen

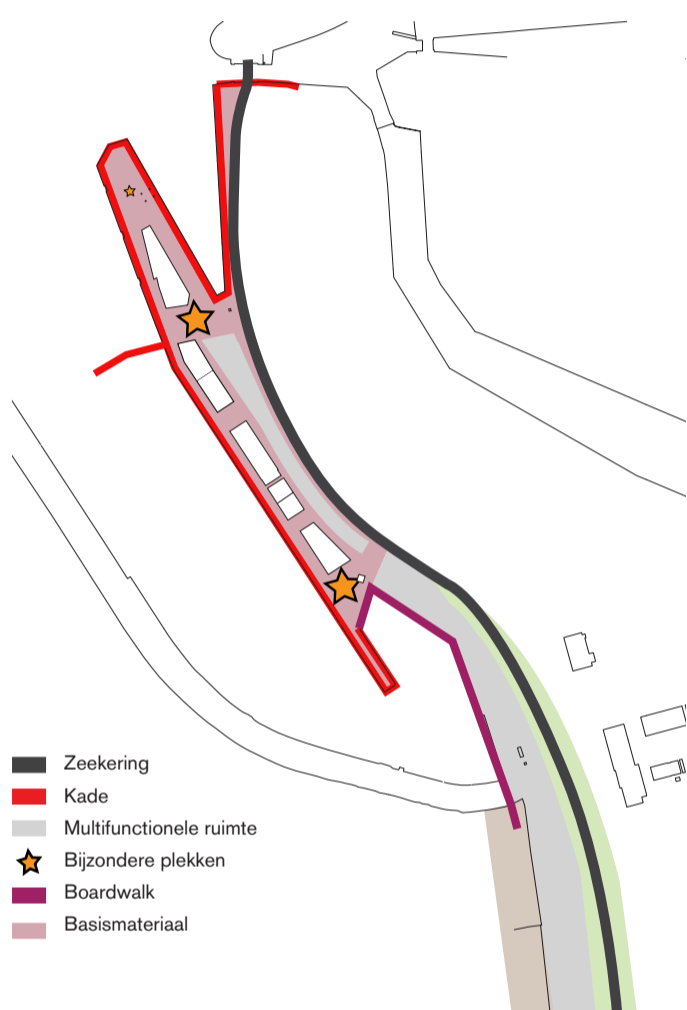
6

Uitgaan van het bestaande, met een nieuwe eigentijdse laag

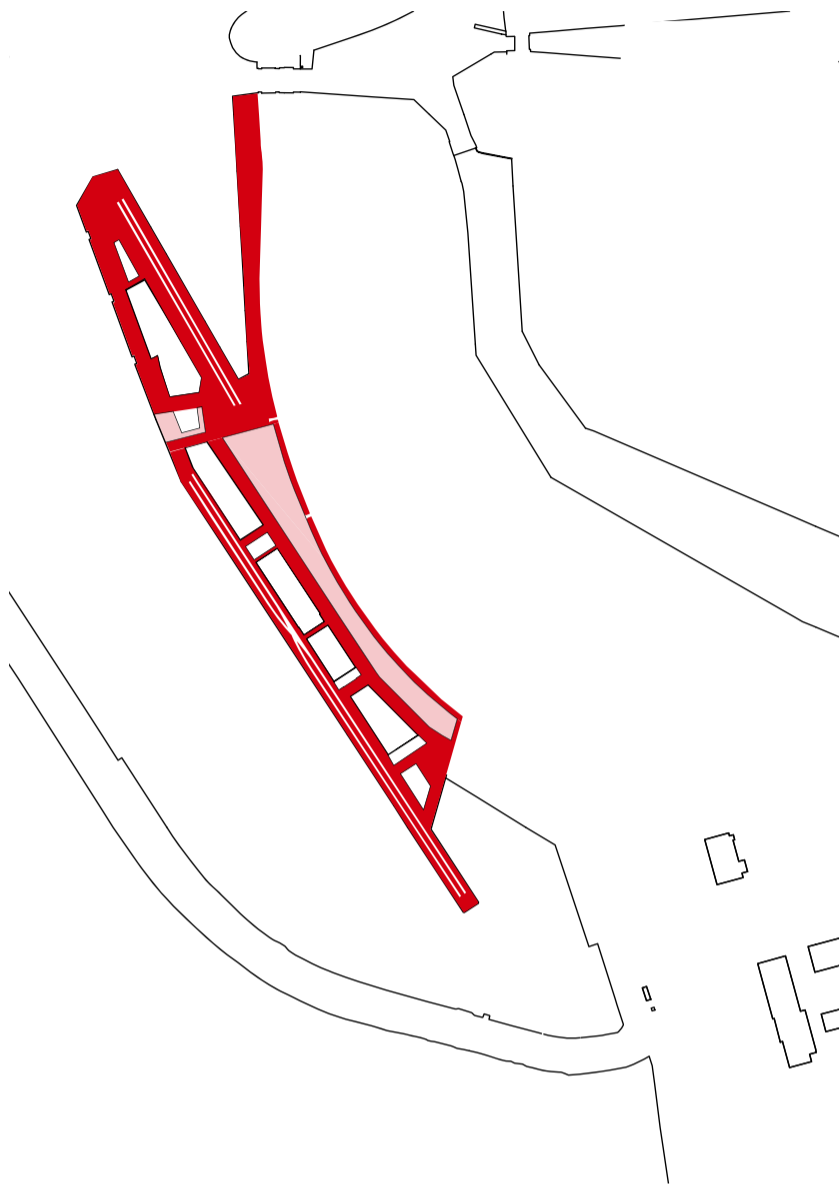
De Nieuwe Willemshaven is een karakteristiek onderdeel van de nautische historie van Harlingen. De ingrediënten voor een onderscheidende inrichting liggen er: de schaal, stevige kades, stelconplaten, rails, zware constructies, details van de gebouwen, een havenkraan en ruime pakhuisachtige gebouwen. De ingrediënten geven de plek haar eigenheid en typische Harlingse eigenzinnigheid.

Uitgangspunt voor herstructurering zijn de kenmerkende volumes van de bestaande gebouwen. De stoere, robuuste volumes worden afgewisseld met kleinere gebouwen, die ertussen staan. Binnen de structuur kunnen zo bestaande gebouwen worden behouden, gerestaureerd, getransformeerd of kan sloop/nieuwbouw worden toegepast. De hoogte van de bebouwing van Nieuwe Willemshaven is maximaal 15 meter hoog, waarbij laagbouw wordt afgewisseld met hoogte-accenten op zichtplekken.

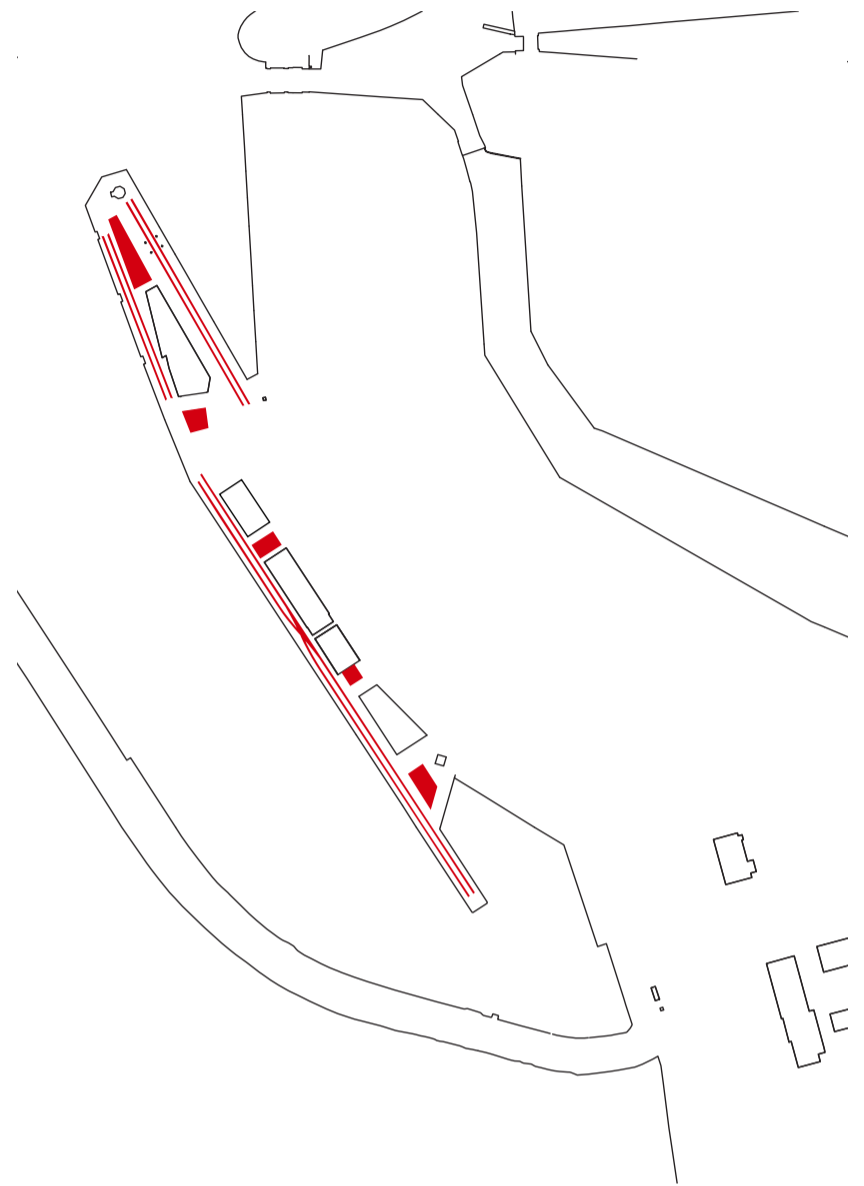
Voor de openbare ruimte worden zoveel mogelijk materialen hergebruikt, waardoor kosten worden bespaard, het huidige karakter niet verloren gaat en deze ten dienste staat van een optimale functionaliteit van de bedrijvigheid die ontstaat. Het basismateriaal van de Nieuwe Willemshaven bestaat uit een vloer van stoere, robuust gebakken klinkers (zoals reeds aanwezig). Binnen deze vloer is plek voor bijzondere elementen zoals rails, stelconplaten, maar ook een aantal waddentuinen met bijzondere wind- en zoutbestendige vegetatie. Tussen bebouwing en zeekering komt een multi-functionele strip waar parkeren, bussen, evenementen, sportplekken (d.m.v. grafiek) en banken een plek krijgen. Er is ruimte voor zowel bijzondere als sobere vormgeving en architectuur. Dit kan in de vorm van nieuwe elementen in het water, in de openbare ruimte, transformatie van bestaande bebouwing en nieuwe gebouwen. Bovenal moeten er veel nieuwe plekken komen om te verblijven en te zitten, waardoor de 'kleefkracht' van de openbare ruimte toeneemt.



Openbare ruimte plan



Eenduidig basismateriaal uit bestaande materialen



Verbijzonderingen



Gebakken klinkers



'Looppaden' tussen bestaande rails



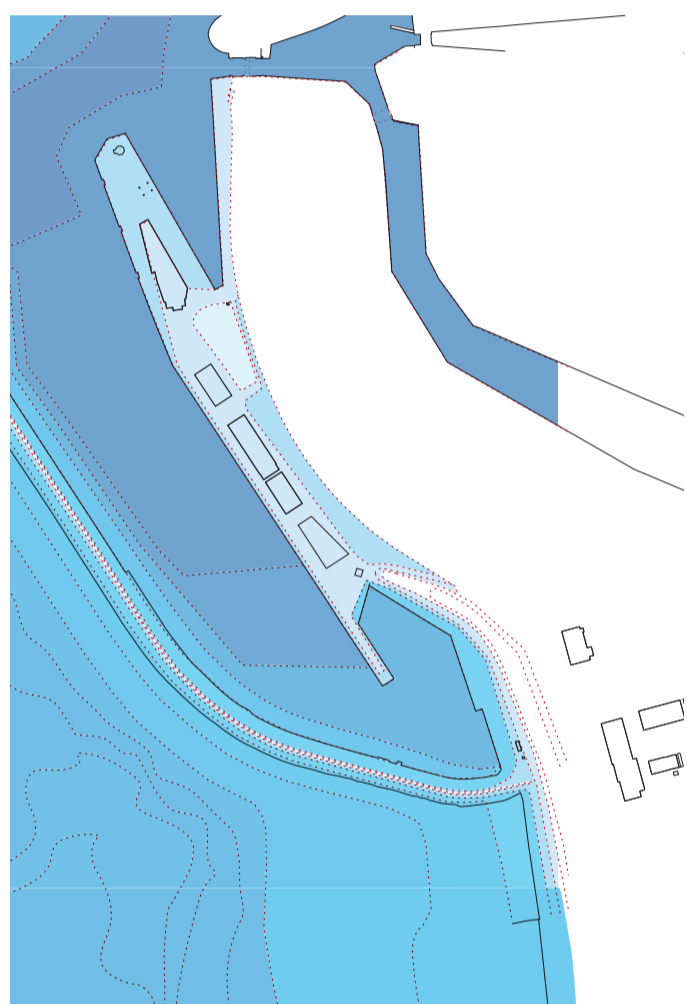
Stelcon



Zitgelegenheden

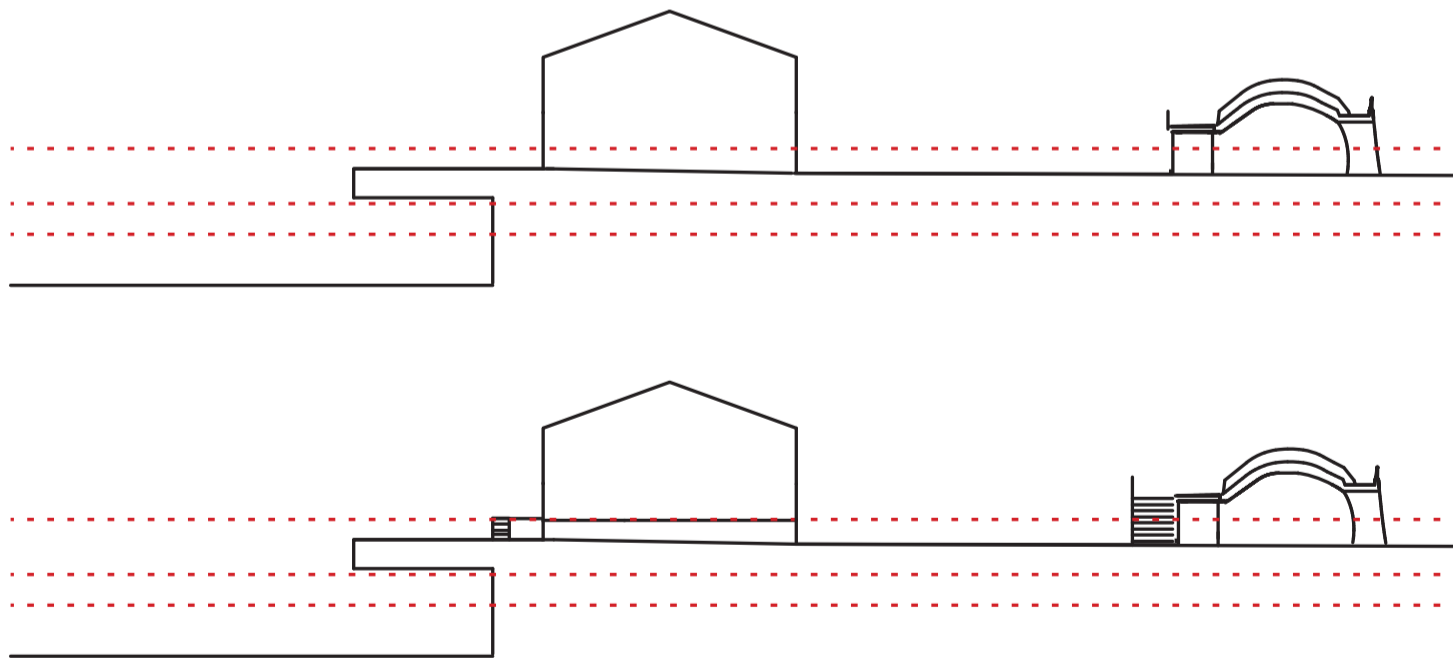
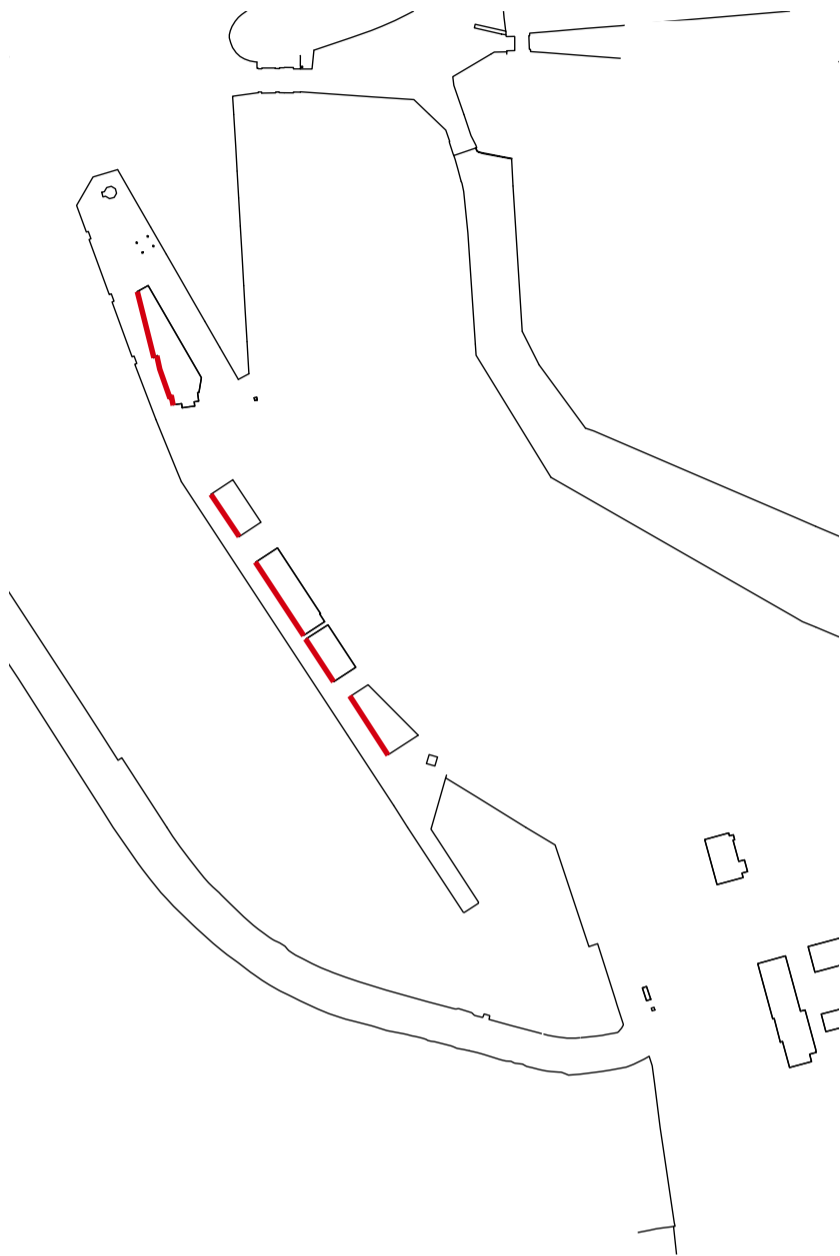
7

Toekomstbestendige inrichting



Dynamiek van het water

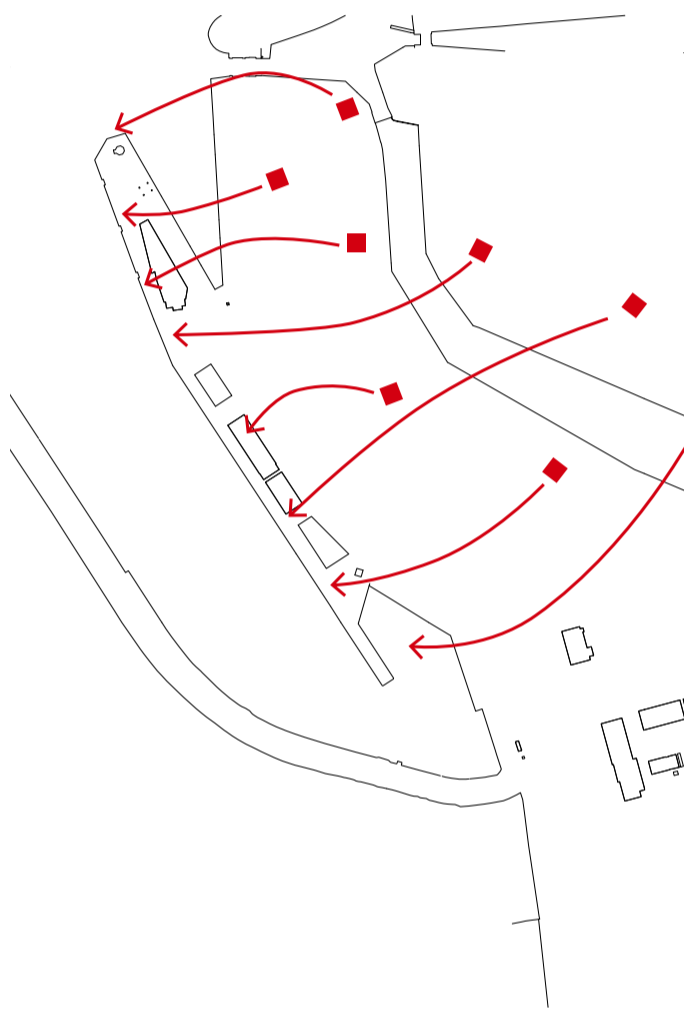
De aanwezigheid van de Waddenzee is in Harlingen en de Nieuwe Willemshaven nauwelijks merkbaar door de grote verdediging tegen het water. Om echter de Nieuwe Willemshaven te herstructureren is het cruciaal om de strijd tegen het water om te buigen naar samenwerking, zowel ruimtelijk, financieel als sociaal: een duurzame haven. Ruimtelijk betekent dit concreet om slim te bouwen zodat schade bij extreme waterstanden voorkomen wordt. Met een mogelijke zeespiegelstijging van één meter de aankomende eeuw, wordt er dan ook voorgesteld de vloerpeilen van de nieuwe of verbouwde gebouwen een meter hoger te leggen. Dit voorkomt dat eigenaren op den duur alle functies op de 1e verdieping gaan leggen en de begane grond functieloos wordt. Op enkele plekken kan dit hoger zijn, waardoor er zichten op het wad worden gegeven. Daarnaast past het bij een duurzame transformatie van een industrieterrein om het hergebruik van materialen te stimuleren en structuren van bestaande loodsen te behouden, mits financieel en energetisch haalbaar. Financiële duurzaamheid wordt bereikt door een seizoensbestendige bedrijfsvoering en exploitatie. Het betrekken van Harlingers bij sociale programma's en het geven van educatie en voorlichting over het wad, het klimaat en duurzaamheid kan bijdragen aan een grotere bewustwording.



Klimaatbestendig maken van plinten van bestaande loodsen

8

Synergie door samenwerken

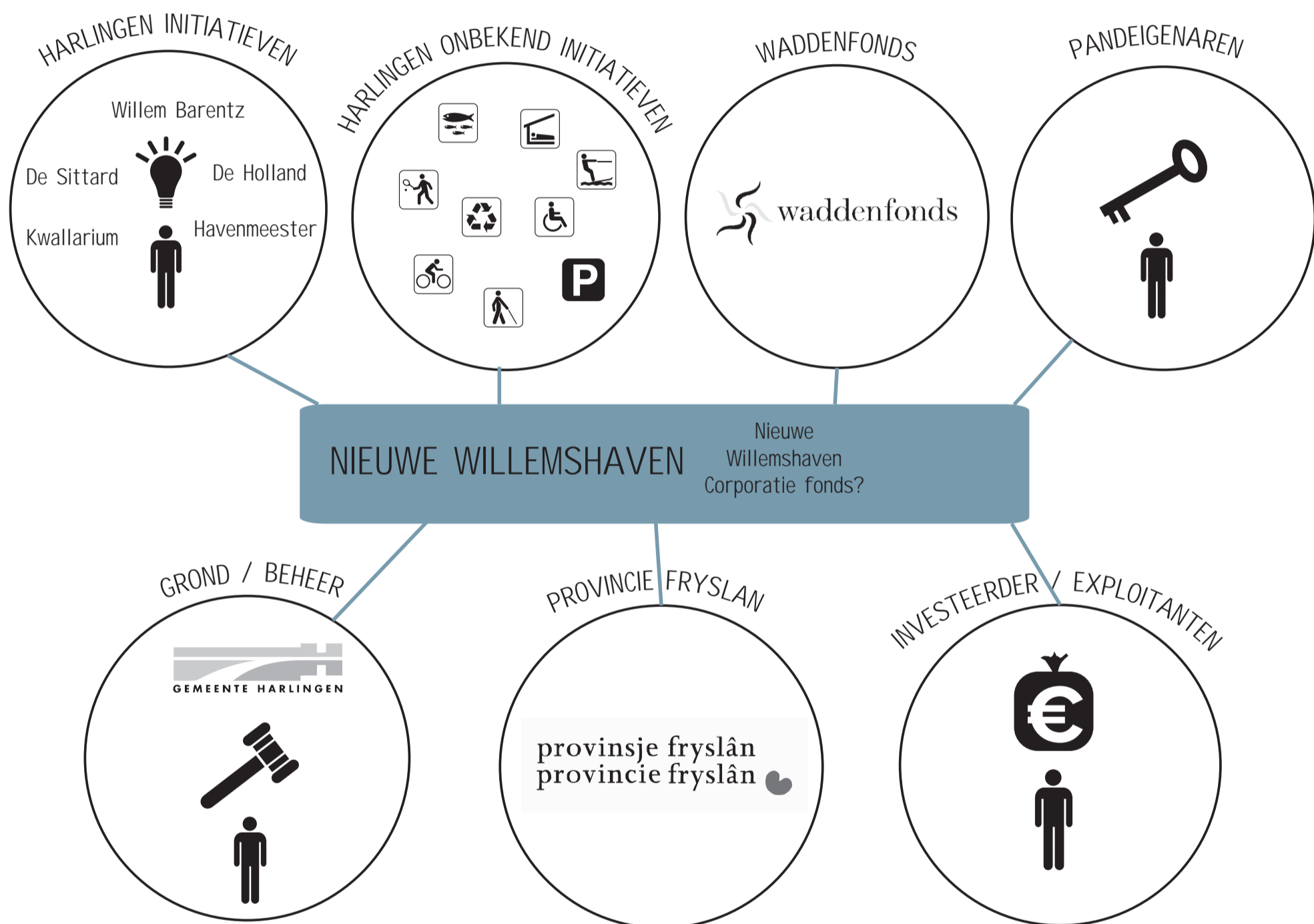


Initiatieven naar Nieuwe Willemshaven 'loodsen'

Het havenplan is een eerste stap in de ontwikkeling van het gebied. Echter een goede organisatie van het proces is van groot belang voor het slagen van het project. Synergie tussen partijen kan alleen ontstaan door partijen bij elkaar te brengen, maar ook door heldere keuzes te maken. Daarbij zijn er drie aandachtspunten. Ten eerste zal er een centraal loket moeten worden opgericht waar vraag naar ruimte (initiatieven op water/kade, evenementen) en aanbod van ruimte (bebouwing, openbare ruimte, water) op elkaar wordt afgestemd. Deze 'stadsloods' loodst initiatieven naar de juiste plek. Ieder jaar zullen zich namelijk ruimtezoekers met initiatieven melden op het gebied van water, horeca, cultuur, onderwijs, sport en leisure. Iedere ruimtezoeker is uniek en de verscheidenheid in zoekvragen en wensen is groot. De stadsloods moet dan vanuit een helicopterview bepalen wat de juiste plek is voor een bepaalde functie. Leidraad is het Masterplan Toegangspoort Harlingen en Havenplan Nieuwe Willemshaven. De stadsloods matcht vraag naar en aanbod van ruimte en brengt partijen bij elkaar. De stadsloods geeft ook helderheid ten aanzien van ruimtelijke, financiële en juridische randvoorwaarden. Eventueel zou een grote in Harlingen gefabriceerde maquette van de Harlingse haven een centrale plaats kunnen krijgen. De maquette is past zich aan bij nieuwe plannen.

Daarnaast is het wezenlijk om in het gebied zelf de synergie tussen partijen te stimuleren en nieuwe coalities te bevorderen. Ten aanzien van gebiedsbranding en aanvragen voor het Waddenfonds is het van belang eenzelfde verhaal op te bouwen en te communiceren. Een door alle partijen gedragen 'branding' van het gebied door middel van evenementen, (inter)nationale marketing en eenduidige beeldtaal is essentieel. In wat voor vorm de partijen zich organiseren ligt nog open. Er zijn verschillende juridische mogelijkheden zoals een gebiedsfonds, corporatie en parkmanagement.

Als laatste leidt een gemeenschappelijk gedeeld gevoel voor de Nieuwe Willemshaven tot een prettigere plek om te verblijven, een veiligere plek en meer mogelijkheden voor ondernemers en bewoners om bij te dragen. Daarom is naast de focus op de gasten en hun bestedingen aan de wal belangrijk om vooral Harlingers en mensen uit de regio te houden. De aanwezigheid van Harlings vakmanschap in bijvoorbeeld de bouw en reparatie van schepen, gastvrijheid in horeca en ruimte voor de jeugd zijn cruciaal om de plek 'Harlings' te houden en niet louter voor dagjesmensen, toeristen en watersporters. Onorthodoxe combinaties van programma's kunnen wellicht leiden tot synergie (onderwijs, leisure) en kunnen het Harlingse internationaal op de kaart zetten. Lokale kwaliteiten worden internationaal! Voor zowel bijvoorbeeld jongeren, 50-plussers, werkzoekenden, scholieren en ambachtsmensen in Harlingen liggen kansen om hier op aan te sluiten en werkgelegenheid uit te genereren.



5. Beeldkwaliteit



4.1 Regie

Om de ruimtelijke kwaliteit te waarborgen tijdens de ontwikkeling van de Nieuwe Willemshaven is regie in de vorm van beeldkwaliteitsregels noodzakelijk. De beeldkwaliteit bewaakt de samenhang tussen de verschillende schaalniveaus, zowel voor de architectuur, stedenbouw en openbare ruimte. De beeldkwaliteitsregels bestaan uit een aantal algemene beeldkwaliteitsregels die gelden voor het gehele gebied. Gezien het globale karakter van deze regels is het noodzakelijk om tevens regie te voeren op de beeldkwaliteit tijdens het planvormingsproces. Omdat de gemeente zelf de Nieuwe Willemshaven ontwikkelt, kan deze regierol ondergebracht worden bij een ontwikkelteam. Binnen het ontwikkelingsteam kunnen specialisten op het gebied van stedenbouw en landschap (van gemeente en provincie) verder sturing geven aan de beeldkwaliteit tijdens het planproces en de uitvoering.

Het beeldkwaliteitsplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Daarmee wordt een beleidskader bepaald voor de uitwerking van de beeldkwaliteit in de Nieuwe Willemshaven. Het beeldkwaliteitsplan zal tevens worden toegevoegd aan de Welstandsnota en is vervolgens het kader voor welstandstoetsing bij de vergunningverlening.

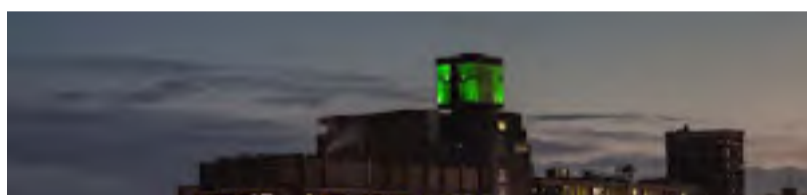
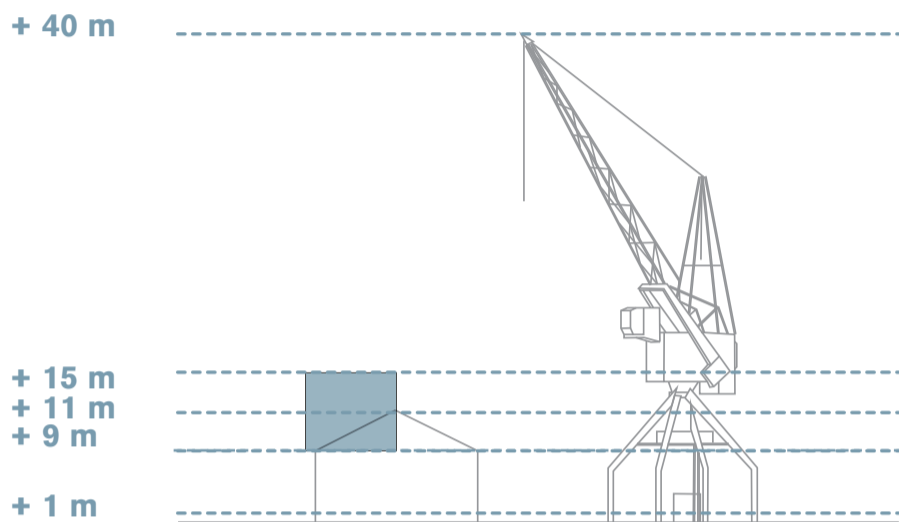
4.2 Algemene beeldkwaliteit

De Nieuwe Willemshaven is een karakteristiek onderdeel van de nautische historie van Harlingen. De Beeldkwaliteitsregels zijn dan ook gebaseerd op de bestaande kwaliteiten in openbare ruimte en bebouwing. Het gaat dan om de oorspronkelijke stevige kades, met de klinkers, stelconplaten en rails, de robuuste havengebouwen, details van de gebouwen, zware constructies en de grote schaal van het gebied.

Toch wil het beeldkwaliteitsplan ruimte geven om een nieuwe eigentijdse laag toe te voegen aan de bestaande sfeer. Een laag die past bij de schaal van het gebied en de schaal van Harlingen. Dit kan in de vorm van nieuwe elementen in het water, in de openbare ruimte, transformatie van bestaande bebouwing en nieuwe gebouwen. Uitgangspunt van het stedenbouwkundige concept zijn de kenmerkende volumes van de bestaande gebouwen geweest. Deze stoere, robuuste volumes, afgewisseld met kleine gebouwen die er tussen staan, geven de maat en schaal aan van de bebouwing. Het uitgangspunt zou moeten zijn om naast het entrepotgebouw enkele van de bestaande loodsen te handhaven en proberen te transformeren naar nieuwe functies. Het is echter onduidelijk of de bestaande loodsen bewaard zullen blijven en worden hergebruikt, of dat nieuwbouw met eenzelfde uitstraling zal worden neergezet. Dit plan houdt rekening met beide opties. De bestaande bouwmassa's zijn een goede indicatie voor verdere ontwikkeling. Conform de raadsuitspraak mag de maximum hoogte van nieuwbouw niet meer dan 15 meter bedragen.

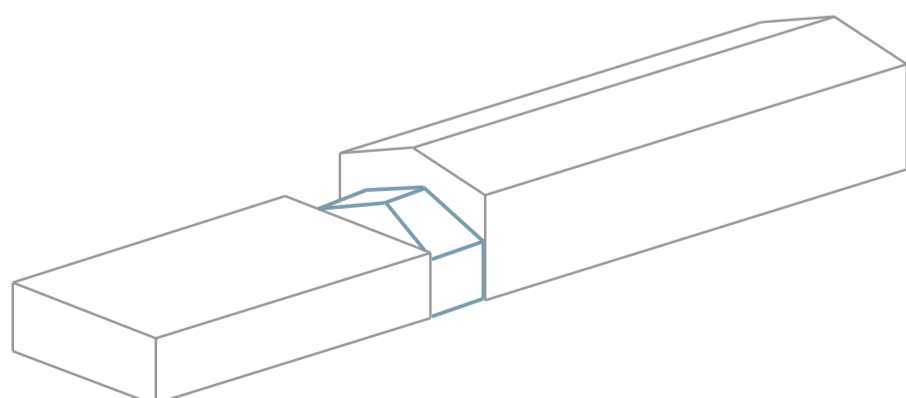
1 Bebouwingshoogte

De hoogte van de bebouwing van Nieuwe Willemshaven is maximaal 15 meter hoog, waarbij de volgende zonering in acht wordt genomen. De bebouwing bestaat uit een laagbouw van maximaal 11 meter hoog, waarop hoogte-accenten kunnen komen. De hoogte-accenten beslaan maximaal 25% van de laagbouw.



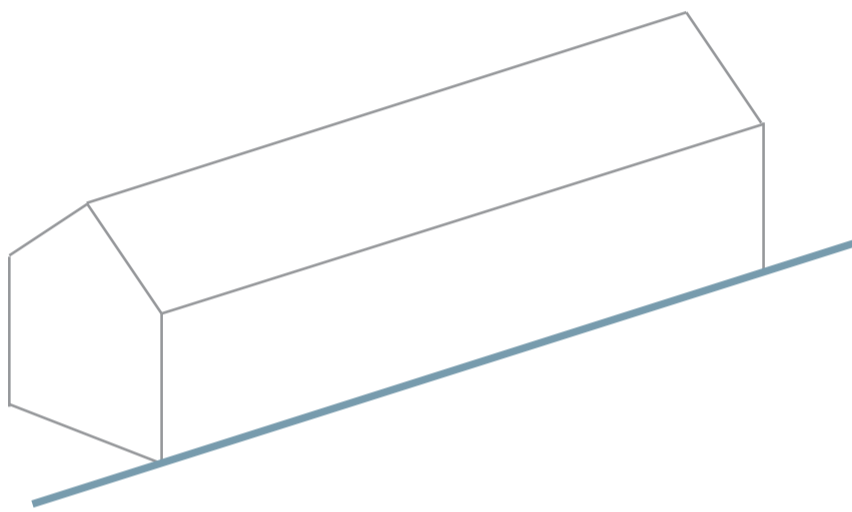
2 Verschillende korrel

De hoofdvorm van de gebouwen zijn de karakteristieke loodsen met robuuste, repetitieve en functionele uitstraling. Deze grote eenheden kunnen worden afgewisseld met incidentele kleine bebouwing.



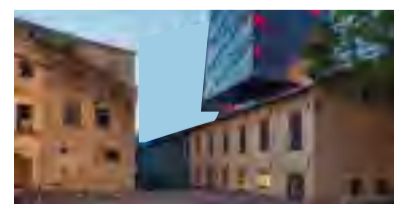
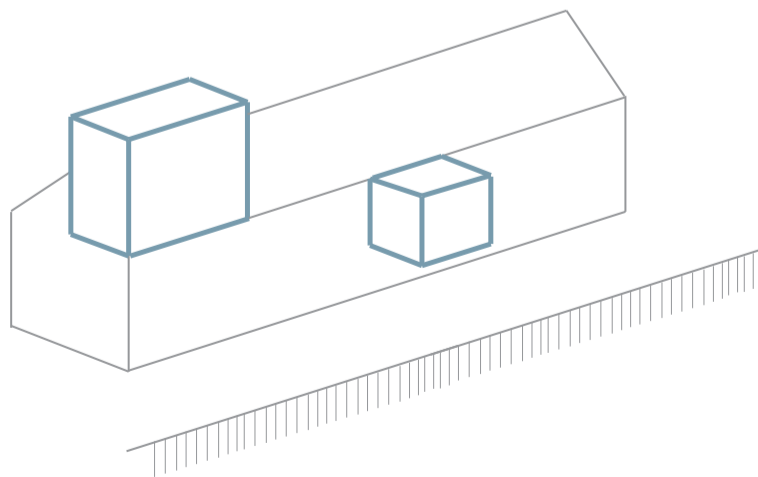
3 Rooilijnen

De bebouwing mag zich op de begane grond niet buiten de rooilijn bevinden. De gebouwen moeten over de lengte van het gebouw een heldere rooilijn hebben. Uitbouwen over de rooilijn zijn incidenteel mogelijk (25% van een gebouwensemble), vanaf 5 meter hoogte en maximale uitbouw van 5 meter.



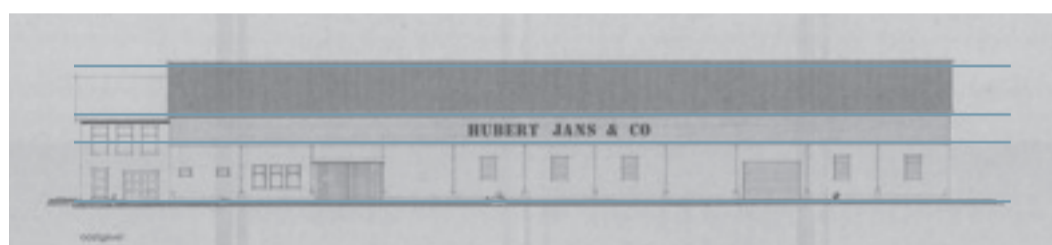
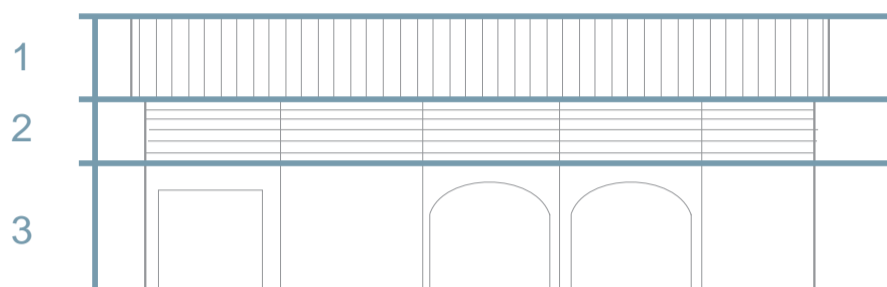
4 Hoogte accenten

Op beeldbepalende plekken kunnen contrasterende hoogte-accenten ontstaan. Lichte materialen als glas en staal, die contrasteren met de laagbouw zijn uitgangspunt.

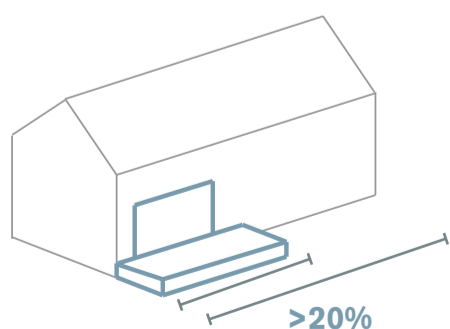
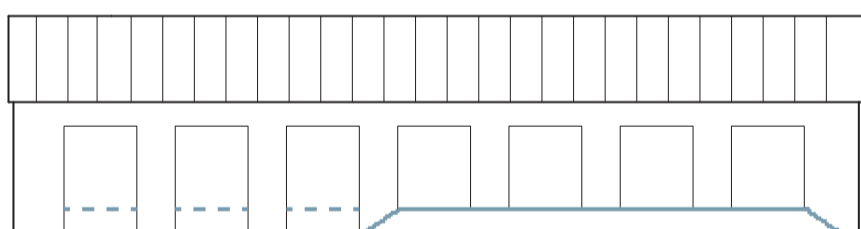


5 Materialisering en gevelopbouw

De materialen van de 'loodsen' zijn gemaakt van robuuste materialen die voorkomen in havengebieden als baksteen, hout, beton en staal. Uitgangspunt is dat er per gebouw een beperkt aantal materialen het beeld bepalen. De gevelopbouw refereert naar de horizontale opbouw van oorspronkelijke panden. Raamopeningen liggen zoveel mogelijk in het vlak van de gevel, waardoor de openingen bijdragen aan de robuuste en functionele uitstraling van het gebouw.

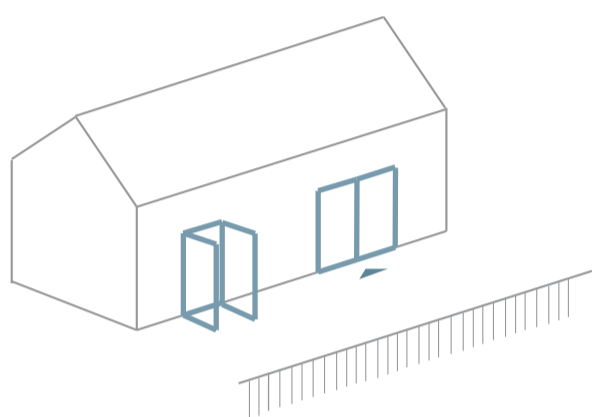


6 Overgang publiek/prive



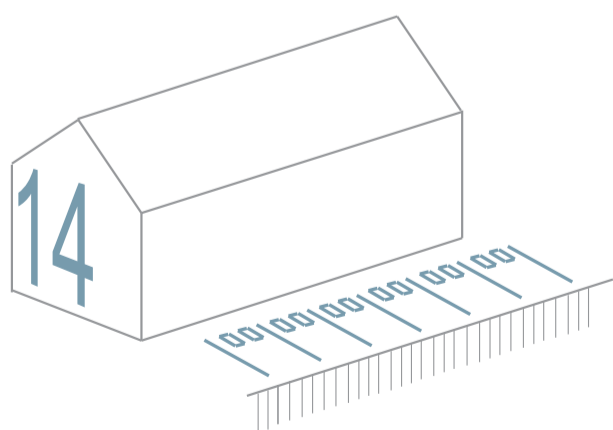
7 Entree

Hoofdentrees van de gebouwen liggen altijd aan de Nieuwe Willemskade en publieke pleinen (Entrepotplein, Blauwe kop en Kop Zuid), in de vorm van ramen en entrees.



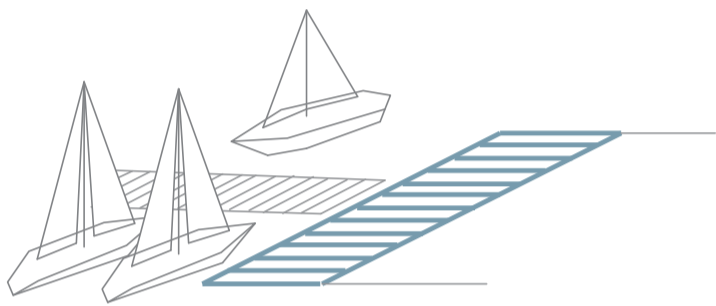
8 Grafiek

In openbare ruimte en op gebouwen mogen door middel van letters, lijnen en tekens functies worden aangeduid.



9 Materialisatie water gerelateerde elementen

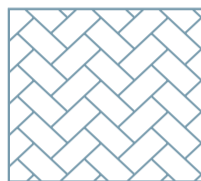
Alle vlonders, steigers en boardwalks zijn qua kleur en materiaal familie van elkaar. De kleur is terughoudend, ongeverfd en het materiaal heeft een natuurlijke uitstraling, vergelijkbaar met hout.



10 Openbare ruimte

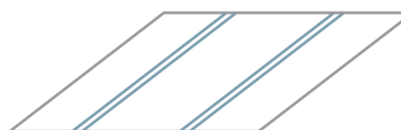
Basismateriaal

Het basismateriaal van de Nieuwe Willemshaven bestaat uit een vloer van steere, robuuste gebakken klinkers, bij voorkeur gebruikte materialen.



Rails

Binnen deze vloer liggen bijzondere elementen zoals de rails en stelconplaten.



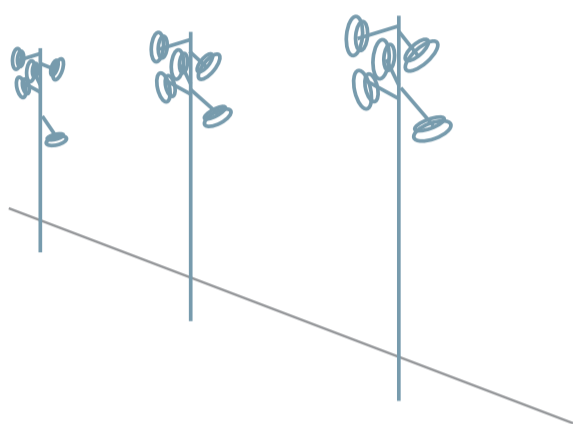
Trappen

Trappen naar het water zijn van hoogwaardig beton of natuursteen.



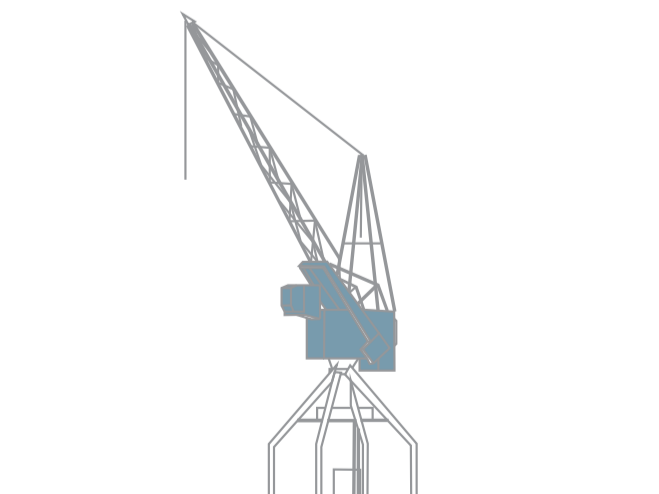
11 Verlichting

Voor de gehele Nieuwe Willemshaven worden verschillende type masten gebruikt die refereren naar een nautisch-maritiem karakter. Daarbij is het belangrijk om een subtiele balans te vinden tussen veilige en duurzame verlichting en beperkte uitstraling naar de Wadden. In een integraal lichtplan kan dit onderzocht worden.



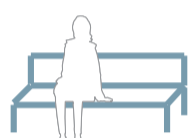
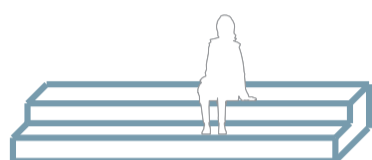
12 Dynamisch licht

Een groot probleem is lichtverspilling en vervuiling richting de Waddenzee. Met name van onderaf aanstralen van gebouwen geeft lichtvervuiling (skyglow). Niettemin is het interessant als speciale plekken en gebouwen als het entrepotgebouw en elementen als de Havenkraan op een bijzondere maar subtiele manier kunnen worden aange-licht. Het licht zou bijvoorbeeld in de avonduren kunnen worden aangepast aan de dynamiek van de Waddenzee (eb en vloed). Bij eb is de havenkraan bijvoorbeeld geel (=zand) en bij vloed blauw (=water).



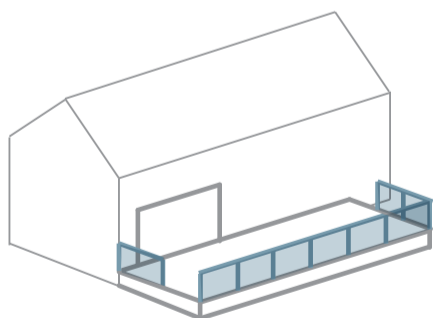
13 Meubilair

Voor de gehele Nieuwe Willemshaven wordt een familie van robuuste banken voorgesteld die past bij het havenkarakter. Banken zijn oversized en hebben een stoere afwerking.



14 Windschermen

Het ontwerp van windschermen bij terrassen is onderdeel van de architectuuropgave. Ze zijn transparant en zonder opvallende reclame-uitingen. Positionering mag de loopstromen niet hinderen en geen afgesloten gebieden in de openbare ruimte vormen.



5. Inrichting



Blauwe Kop

Entrepotplein

Willemskade

Multifunctionele strip

Vluchthaven/marina

**Schakelgebied, Zuiderpier
en strand**

5.1 Voorbeelduitwerking inrichting

De Nieuwe Willemshaven is een gebied met een eigen karakter. De binnenstad van Harlingen is kleinschalig en rustiek. De haven ligt buitendijks en is robuust en grootschalig. Hoewel de Nieuwe Willemshaven een integraal onderdeel zal vormen van het waterfront van Harlingen, zal het zijn eigen kwaliteiten toevoegen aan het water. De Nieuwe Willemshaven kent in de toekomst vele gezichten. Lopend vanaf het station tot aan het strand geeft de Nieuwe Willemshaven in de toekomst een diversiteit aan sferen, waarbij een continue interactie met het water plaatsvindt.

Het plan heeft twee belangrijke ruimtelijke dragers: de zeekering als verlengstuk van de zeedijk en de kades met daaraan de gebouwen. De ruimtes die hiermee gevormd worden zijn verschillend van karakter. Het gebied kent daarmee in hoofdzaak twee kanten: de kades met contact met het water en levendige kanten van de gebouwen, en de meer multifunctionele zone tussen de zeekering en de gebouwen. De kades geven met hun grote maat het plangebied schaal en openheid die bij een haven en het waddengebied past. De open ruimte langs de zeedijk wordt het plangebied in gehaald door de ruimte langs de zeekering leeg te houden.

De openbare ruimte biedt samenhang tussen de gebouwen en draagt in sterke mate bij aan het eigen karakter. Het plan krijgt één basismateriaal dat alle verblijfsruimtes samenhang geeft. Hiervoor worden de gebakken klinkerkeien gebruikt die nu ook al in het gebied aanwezig zijn. Hiermee worden niet alleen kosten bespaard maar wordt ook de charme van oude materialen in het gebied bewaard.

De kades zijn de belangrijkste ruimtelijke dragers in het plan en krijgen het meest openbare karakter. Ze vormen een promenade waarlangs alle typen boten en schepen zichtbaar zijn. De gebouwen hebben hun voorkanten aan de kade waardoor er entrees, terrassen en activiteiten mogelijk zijn. De schaal en het robuuste karakter van de kades wordt versterkt door tussen de rails banen van stelconplaten te leggen, een verwijzing naar het industriële verleden.

De nieuwe bruggen over het spoor leggen nieuwe dwarsverbindingen tussen het plan en de stad. Ze zijn gericht op bijzondere plekken tussen de gebouwen en aan het water. Vanaf de bruggen is tussen de gebouwen door de waddenzee en de horizon zichtbaar. Er ontstaat een reeks aan bijzondere plekken plekken in de openbare ruimte zoals een uitzichtpunt aan de kop; het entrepotplein tussen het entrepotgebouw en

de nieuwbouw voor de Willem Barentz; en een plein aan de vluchthaven/marina. Deze plekken kennen een bijzonder gebruik door de loopstromen die er samen komen, uitzichten die er mogelijk zijn, de functies die eraan grenzen en de inrichting. Hier wordt de openbare ruimte verbijzonderd met specifieke inrichtingselementen en afwijkende materialen die aansluiten op het gebruik en de functies in de gebouwen.

Het entrepotplein is de belangrijkste openbare ruimte in het plan. Hier komen veel voetgangersstromen en vormen van gebruik samen. Het wordt een openbaar plein met ruimte voor terrassen, een plek aan het water en een bijzondere inrichting. Een bijzondere pleinvloer markeert de ruimte voor kleinschalige evenementen, tijdelijke kunst of activiteiten.

Aan het zuidelijke einde van de kade komt een plein met ruim zicht op de vluchthaven/marina. De nieuwe jazzclub aan het plein biedt gelegenheid voor terrassen op het zuiden. Vanaf hier is alle dynamiek van de kade en de vluchthaven/marina zichtbaar.

Op de blauwe kop is de dynamiek van alle boten en schepen van dichtbij zichtbaar. Het water en de wind zijn hier rondom voelbaar. Daarom wordt deze plek hoofdzakelijk leeg gehouden. Een verhoogd uitzichtpunt biedt ook uitzichten over de pieren heen waardoor de horizon en de waddenzee zichtbaar worden.

Op twee plaatsen liggen kleinschaliger openbare ruimtes tussen de gebouwen en aan de nieuwe dwarsverbindingen in het plan. Deze plekken kennen niet een specifiek gebruik maar wel een afwijkende inrichting waarbij buitendijkse begroeiing ingezet wordt.

De zone langs de zeekering wordt een multifunctionele ruimte. Hier is ruimte voor parkeren, tijdelijke evenementen zoals bijvoorbeeld kermis, of manoeuvreerruimte voor de vluchthaven/marina. De materialisatie is robuust en functioneel, en sluit in uitstraling aan op het basalt van de zeekering en de zeedijk. Door middel van grafische elementen worden voetgangers en automobilisten naar de juiste plekken geleid.

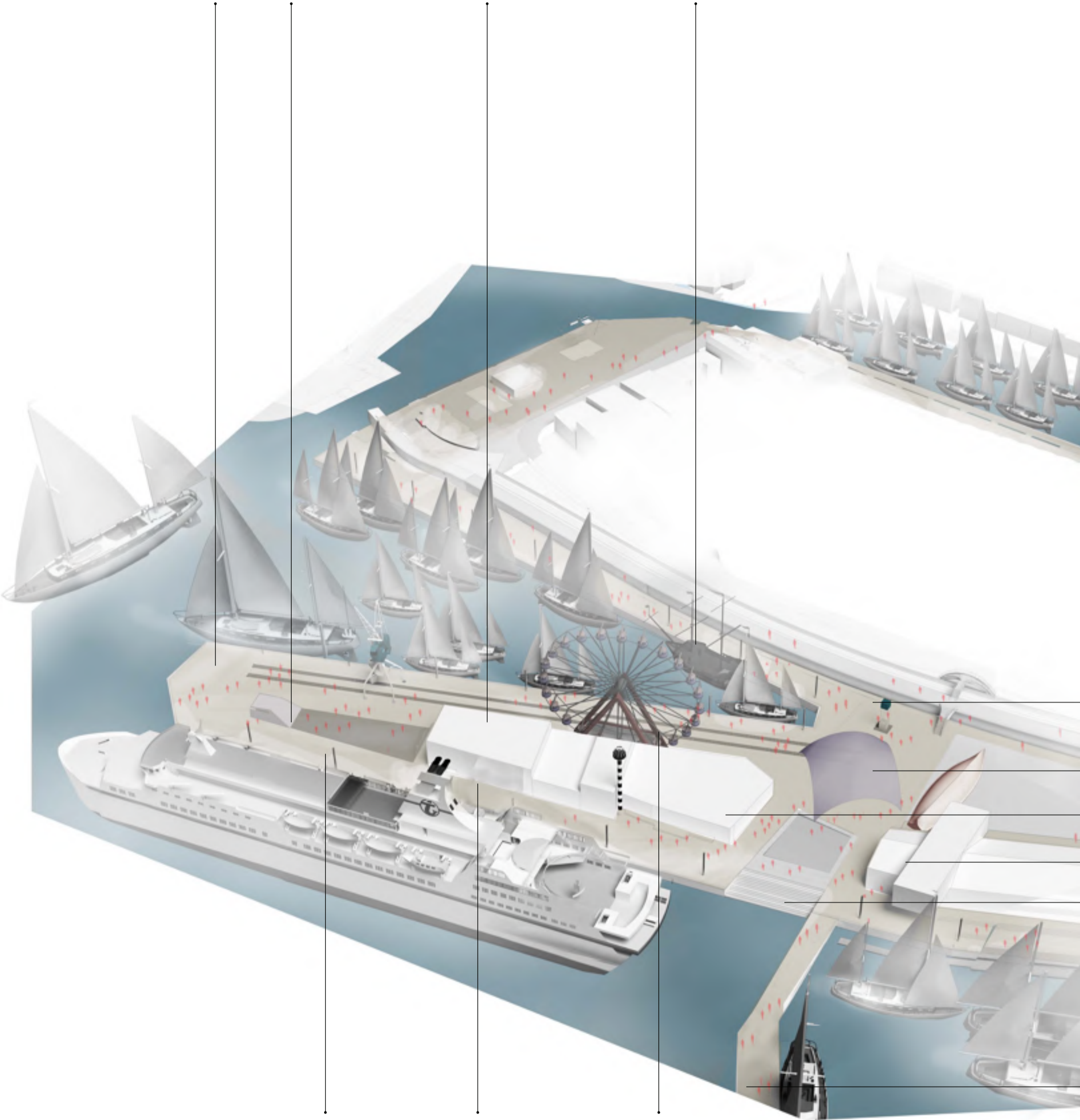
De verbinding tussen de kade en het strand wordt gemaakt door een nieuwe looproute langs het water. Een boardwalk verbindt de kade, de vluchthaven/marina, boothelling en middels trappen over de zuiderpier ook het strand.

Blauwe Kop

Uitzichtpunt

Top-locatie (Sterke sturing)

Willem Barendsz



Tijdelijk beach volleybal


Cruise terminal

Wadden ReuzenRad

Evenement

Tijdens evenementen als de Tall Ship Races of de Harlinger Visserijdagen transformeert het Entrepotplein en de Blauwe Kop tot het middelpunt van het evenement.

Entrepotplein



Toeristisch Overstap Punt
(informatiepaal voor gasten)

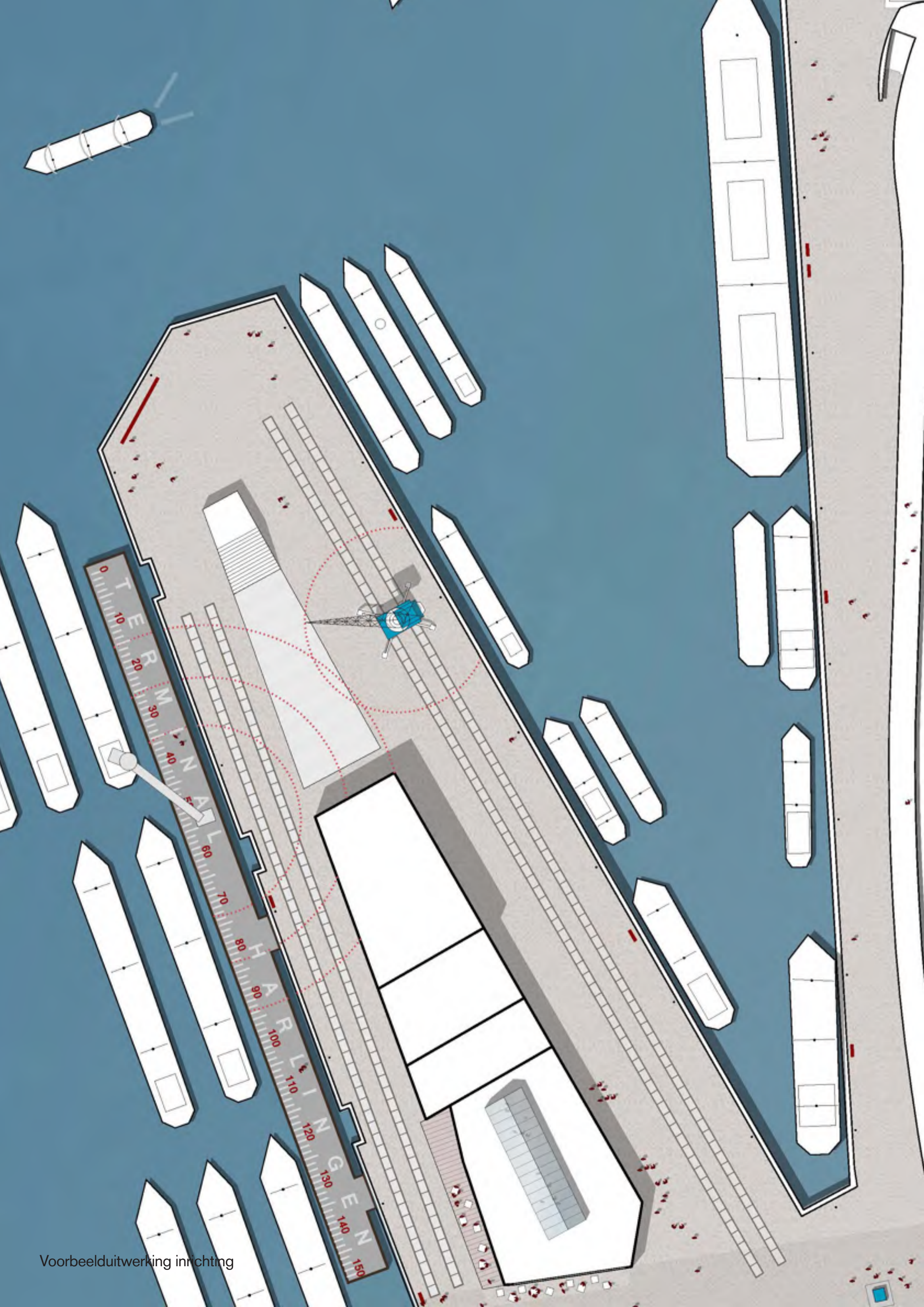
Tijdelijke overdekte evenement tent

Multifunctioneel entrepotgebouw

Willem Barendtz 360 panorama terras

Waterelement en trappen naar het water

Openbare golfbreker



Voorbeelduitwerking inrichting

5.2 Blauwe Kop

De kracht van de Blauwe Kop is het zicht op de dynamiek van de voorbijgaande boten. Het huidige KNRM-gebouwtje op de punt blokkeert momenteel het zicht en wordt gesloopt en gehuisvest in een nieuw gebouw op de Kop. Hierdoor wordt de punt weer openbaar. Een stoere bank voorziet in zitmogelijkheden. De Kop wordt verder voornamelijk gekenmerkt door de kraan. Als een baken licht de kraan op boven de skyline van De Nieuwe Willemshaven. Een lege vloer versterkt dit baken. Om het zicht op de Wadden verder te versterken wordt een verhoogd element voorgesteld met trappen van bijvoorbeeld stelconplaten of beton. De trappen werken tegelijkertijd als zitelementen om heerlijk aan het eind van de dag van de boten en ondergaande zon te genieten. Dit zou ook de ideale plek kunnen zijn voor barbecue meubilair en zitplekken voor de Chartervaart, die een perfecte afsluiting geven na een tocht op de Wadden. Subtiële draaicirkelmarkeringen van de kraan en inlaadkraan voor de cruise en andere grafische uitingen geven de plek een extra laag.



Uitzichtpunt naar Wadden



Openbare grill platen langs kade

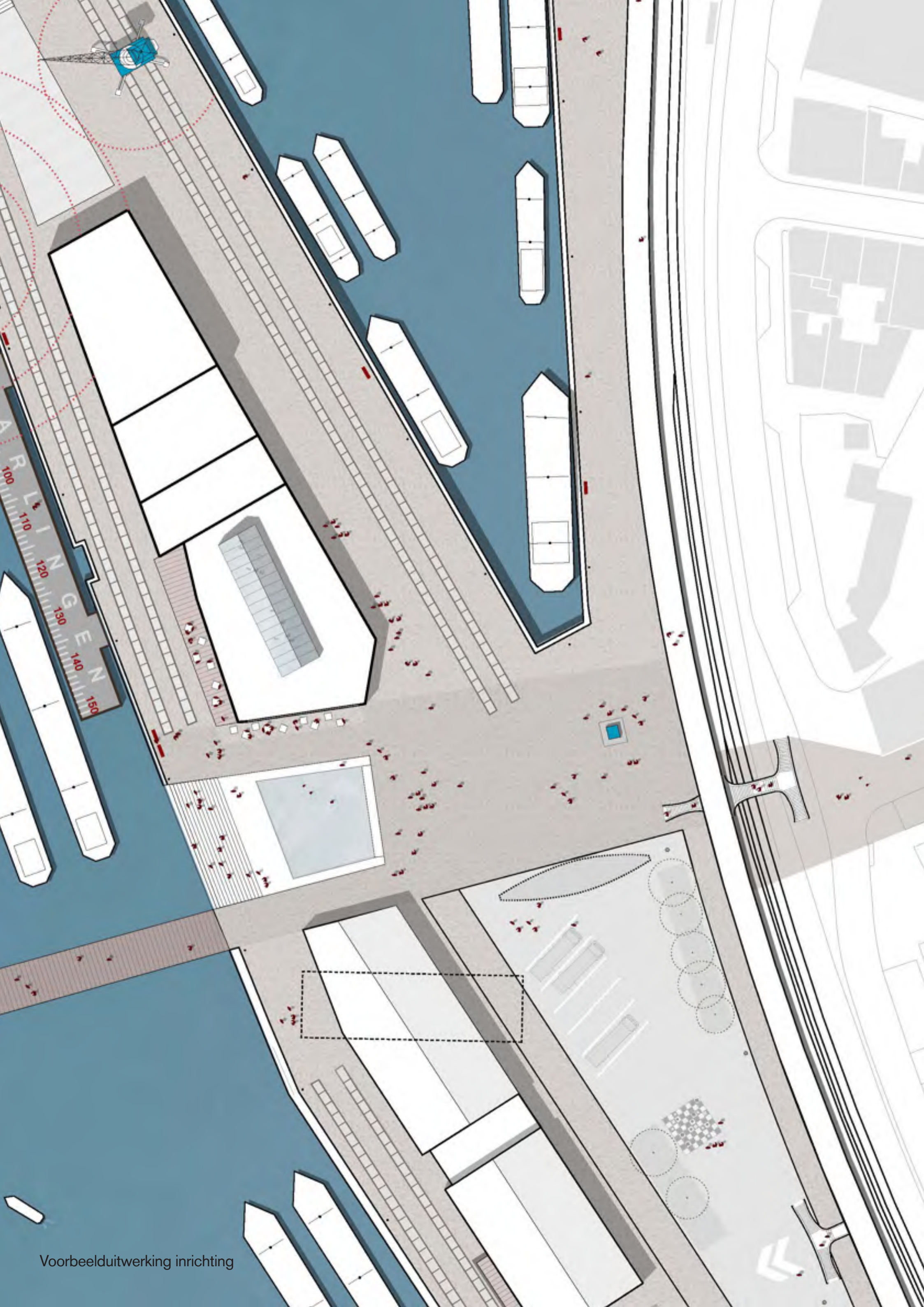


Bekijken van voorbijgaande schepen



Blauwe Kop zitelement van bestaande stelconplaten





5.3 Entrepotplein

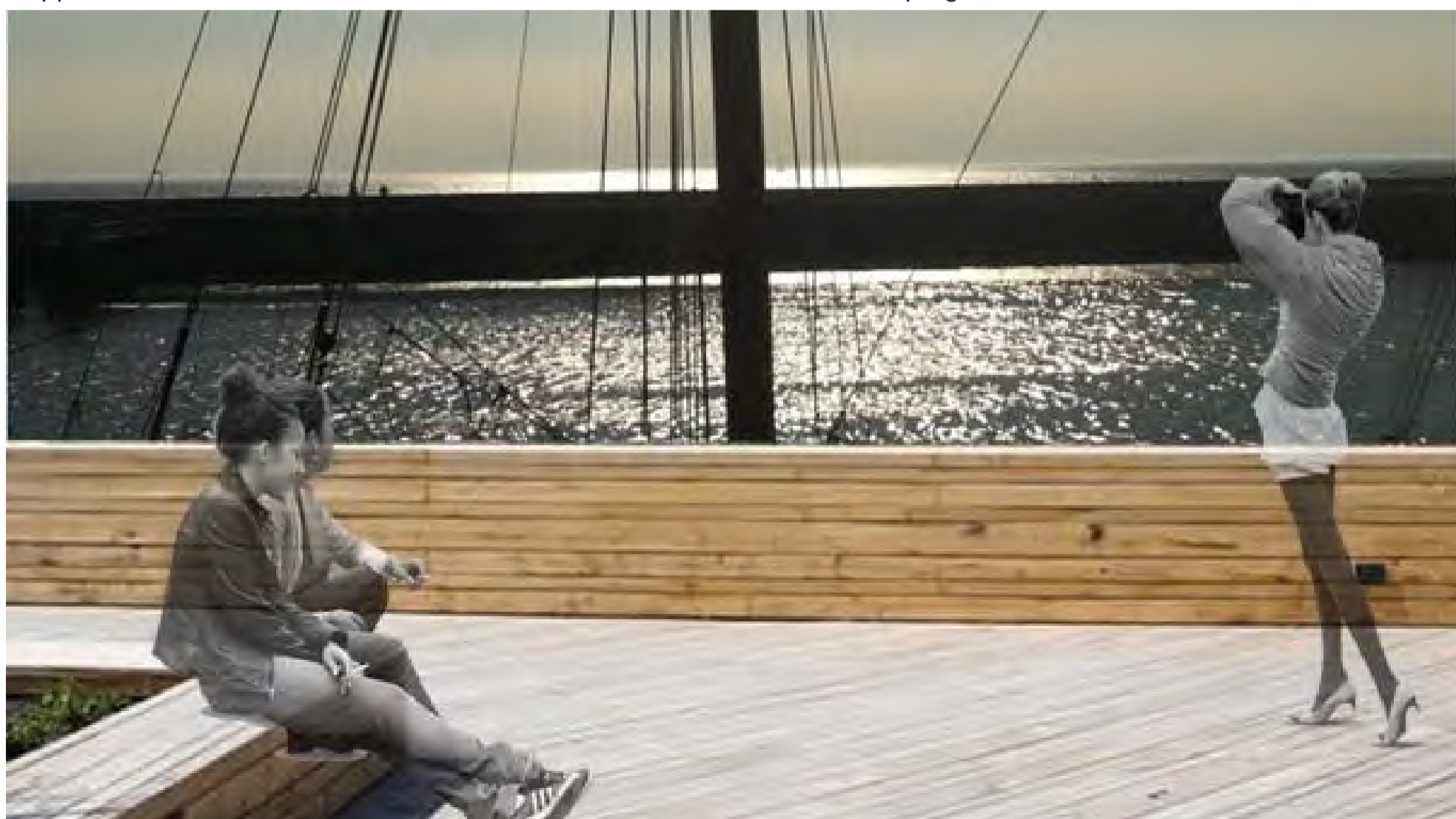
Het Entrepotplein vormt het hart van de Nieuwe Willemskade. Het entrepotgebouw vormt een multifunctioneel centrum die al tijdens de Tall Ship Races 2014 verschillende evenementen kan huisvesten zoals het Captains Dinner. Het nieuwe Entrepotplein en het publieke entrepotgebouw kunnen tijdens de Tall Ships Races een eerste stap vormen in de ontwikkeling van de Nieuwe Willemshaven. Op het plein kunnen diverse evenementen georganiseerd worden. Ook ten zuiden van het plein moet een publiekstrekker komen. Essentieel aan deze plek is om dichterbij het water te kunnen komen, door middel van trappen. Maar ook de golfbreker is een publieke plek, die bijdraagt aan een directe beleving van de historische schepen en de chartervaart. Een waterelement op het plein weerspiegelt de dynamiek van de Wadden en zorgt voor meer aantrekkingskracht. Het drinken van een kopje koffie uit de wind en in de zon voor het entrepotgebouw, omringd door prachtige historische boten en zeilschepen, terwijl de kinderen zich vermaken met het water kan een nieuwe hotspot worden voor de Harlingers en hun gasten.



Trappen naar het water



Terras entrepotgebouw



Uitzicht vanaf het dak Entrepotgebouw



Entrepotplein



Willemskade

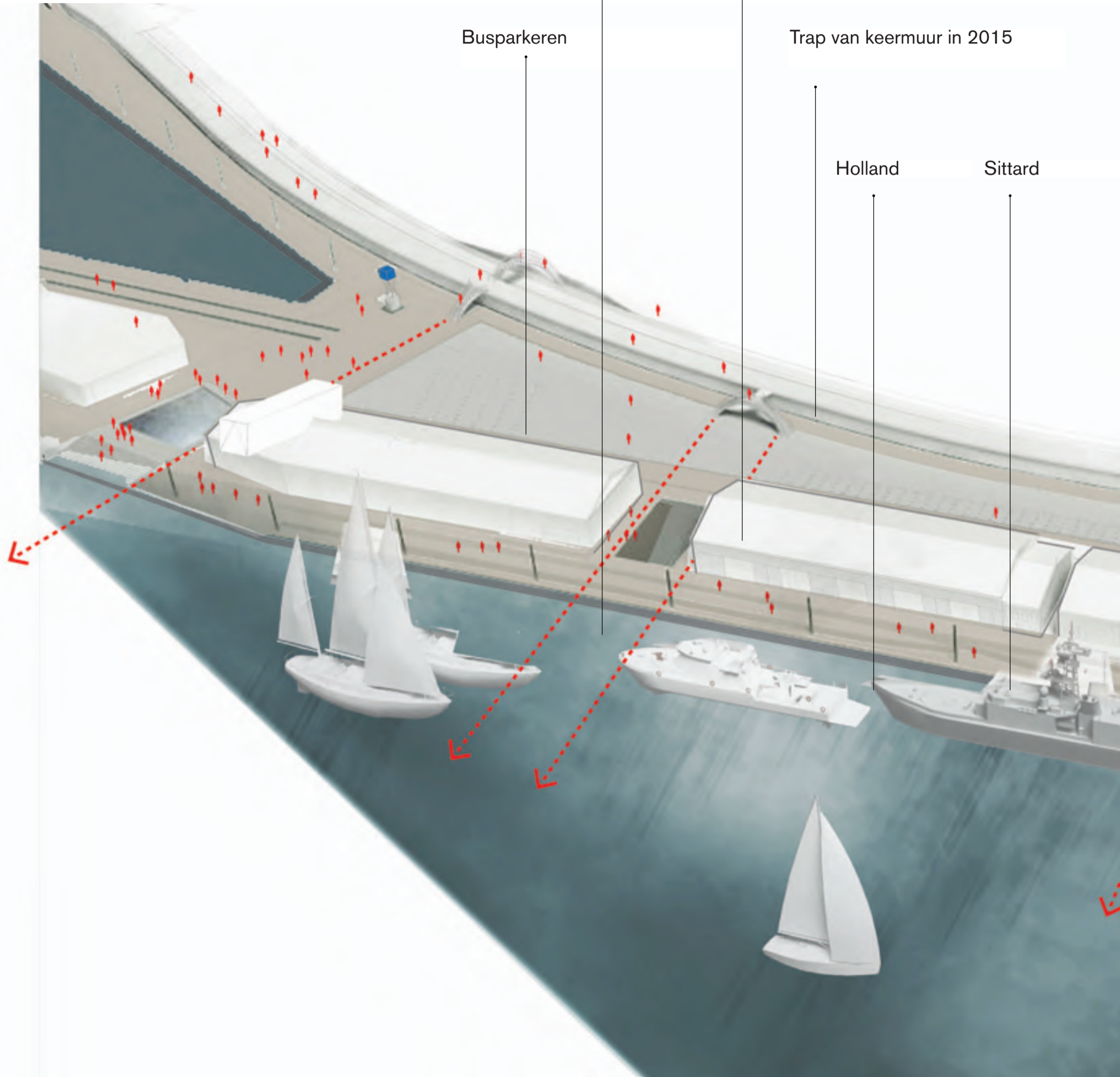
“Waddentuinen” met basalt vlakken en waddenvegetatie

Busparkeren

Trap van keermuur in 2015

Holland

Sittard



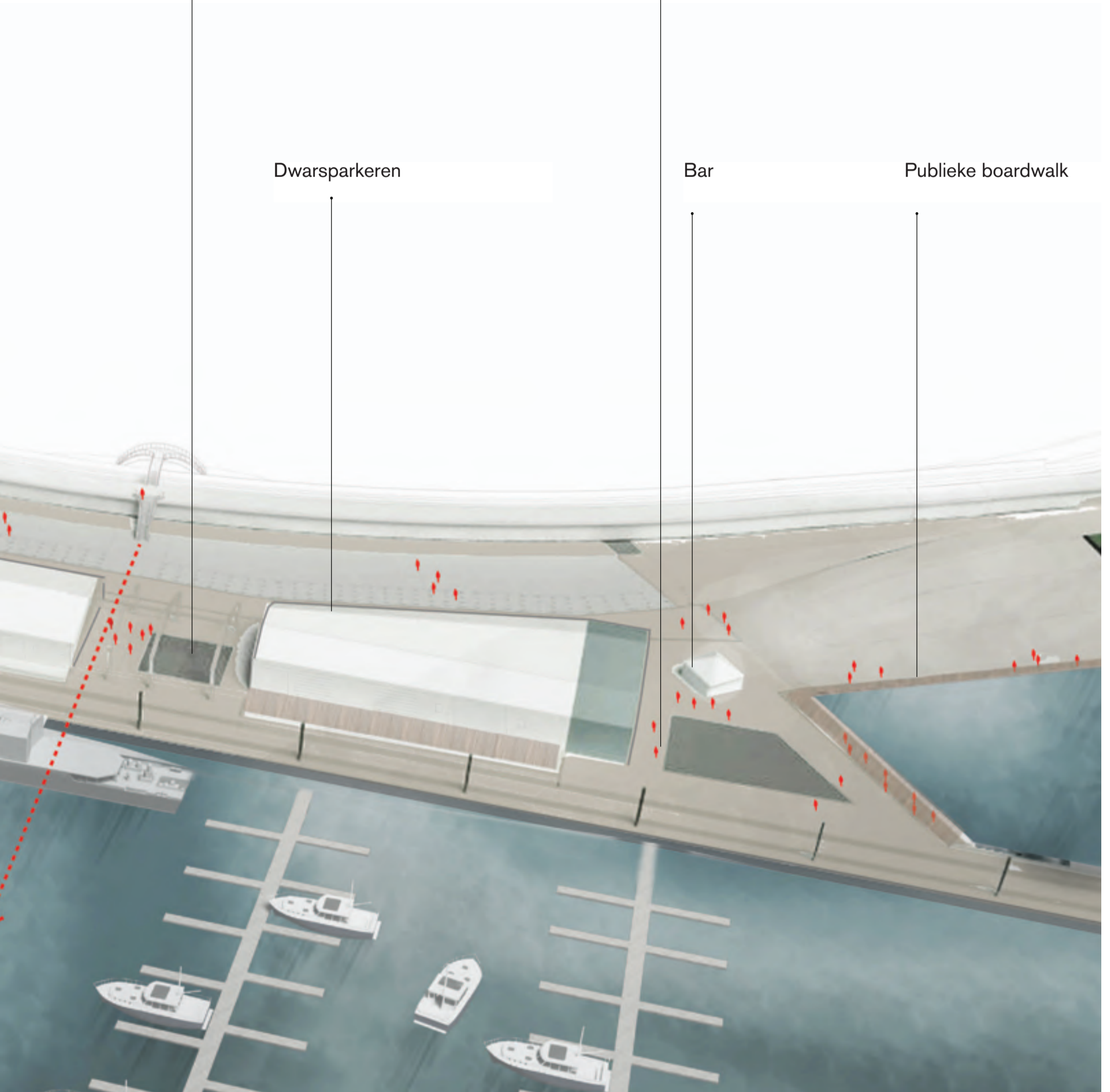
Looproute vanuit centrum door
opengemaakte bouwstructuur

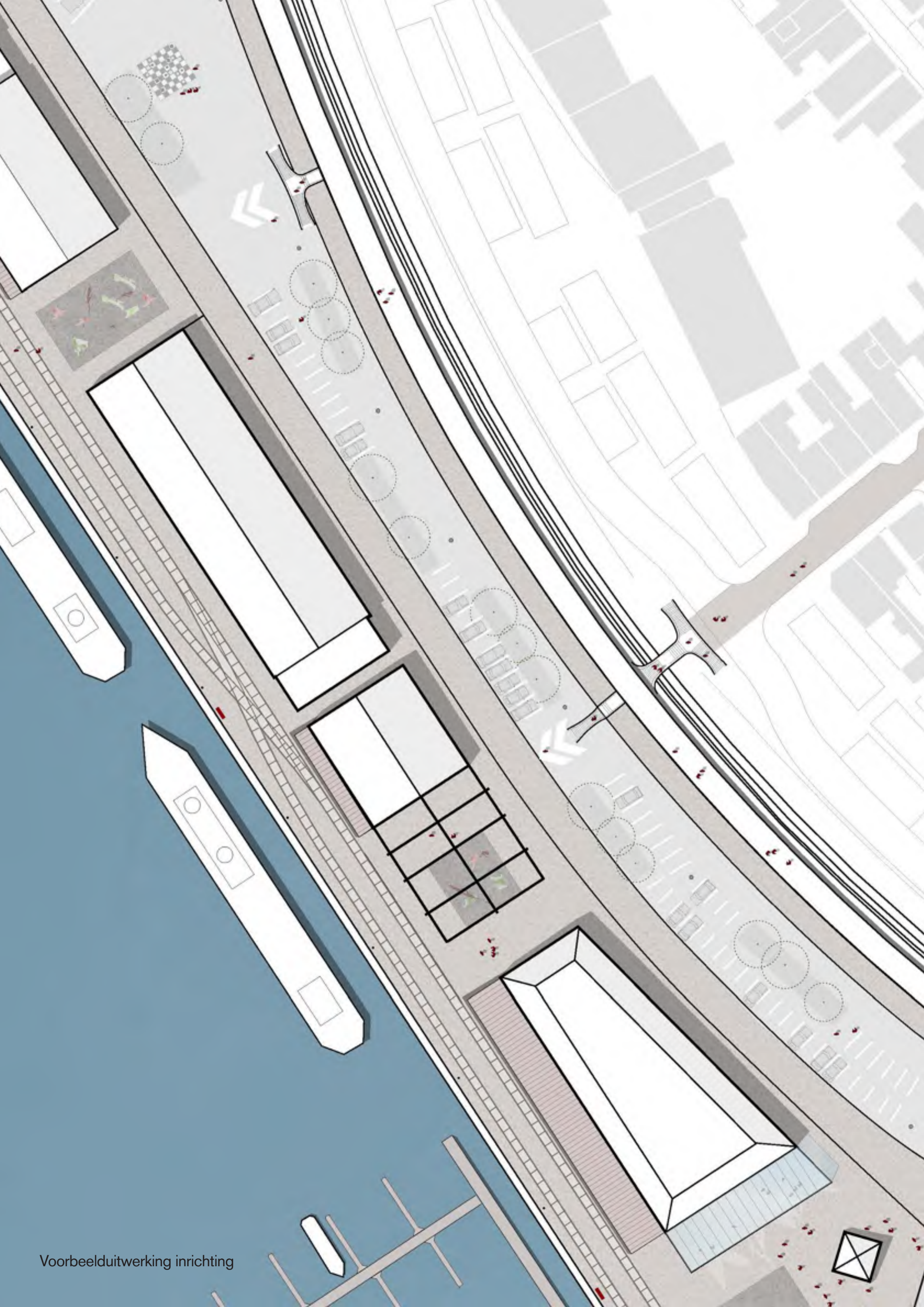
Vluchthaven/Marina

Dwarsparkeren

Bar

Publieke boardwalk





5.4 Willemskade

De huidige Willemskade geeft een desolate indruk. De opgave is om een levendige kade te ontwikkelen met dynamiek op het water, de kade en in de gebouwen. Boten als de Sittard, Holland en chartervaart en de kade. Een eerste stap is het opknappen van de openbare ruimte waarbij klinkers worden gelegd en de stelconplaten tussen de rails worden gehandhaafd. Hierdoor begeleiden deze platen de route. Ook kunnen al tijdelijke evenementen in de loodsen worden gehouden (bv tweedehands schippersattributen markt) of kunnen initiatieven als Nova Zembra tijdelijk of in meer permanente vorm een publiekstrekker zijn. Bij een geleidelijke ontwikkeling van het programma aan de kade beginnen de loodsen zich te openen. Door bij ver- of nieuwbouw de begane grondvloer een meter te verhogen wordt een klimaatbestendig gebouw gerealiseerd en opent het zicht op de horizon van de Wadden zich. De Zuiderpier wordt zo vanaf deze terrassen een onderdeel van het totale beeld in plaats van een omsluiting. Tussen de gebouwen is plek voor bijzondere 'Waddentuinen', met planten die zout- en windbestendig zijn en die een knipoog vormen naar de beplanting langs de Waddenzee.



Verschillende korrel



Verhoging begane grond

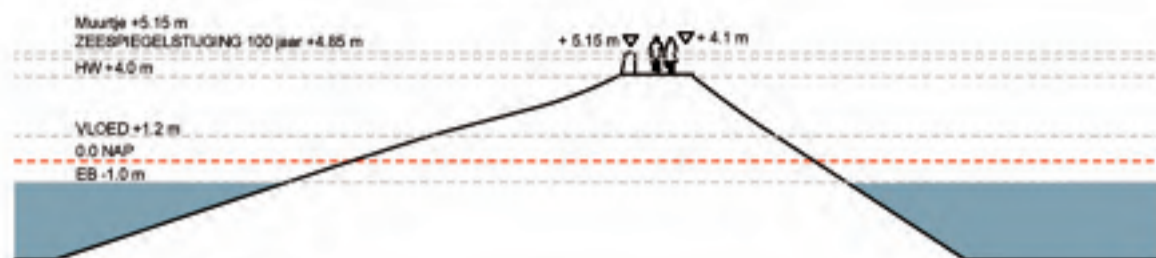


Tijdelijke manifestaties in loodsen

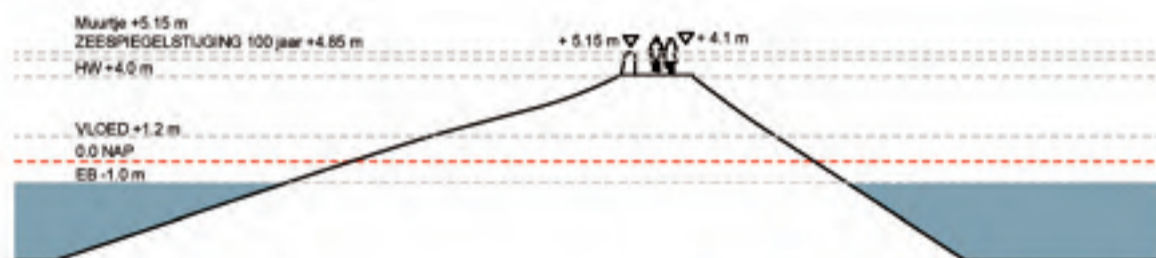


Verhoogde terrassen

NU



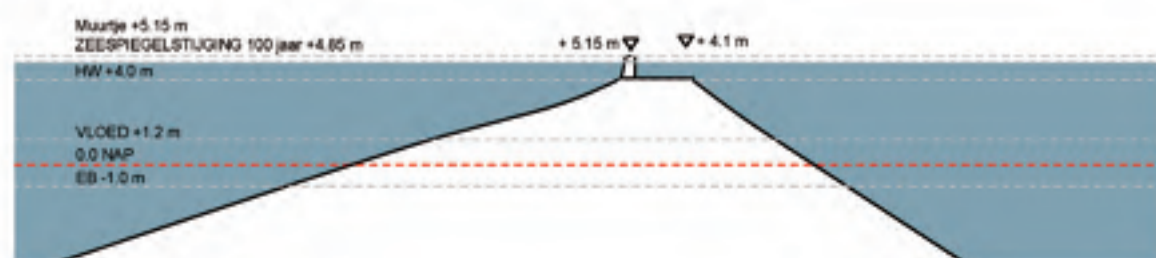
ZOMER tij

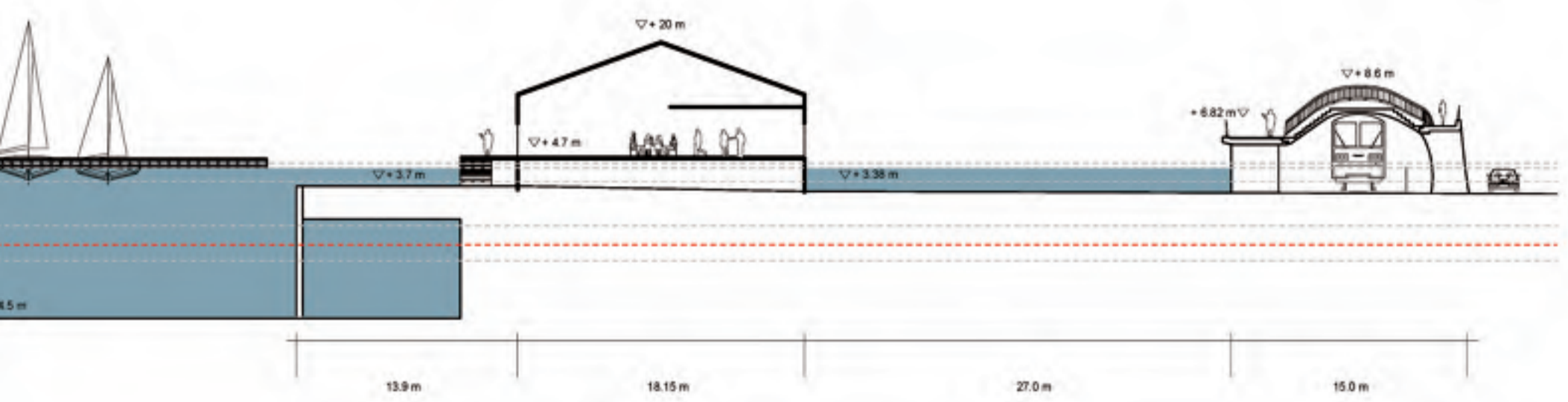
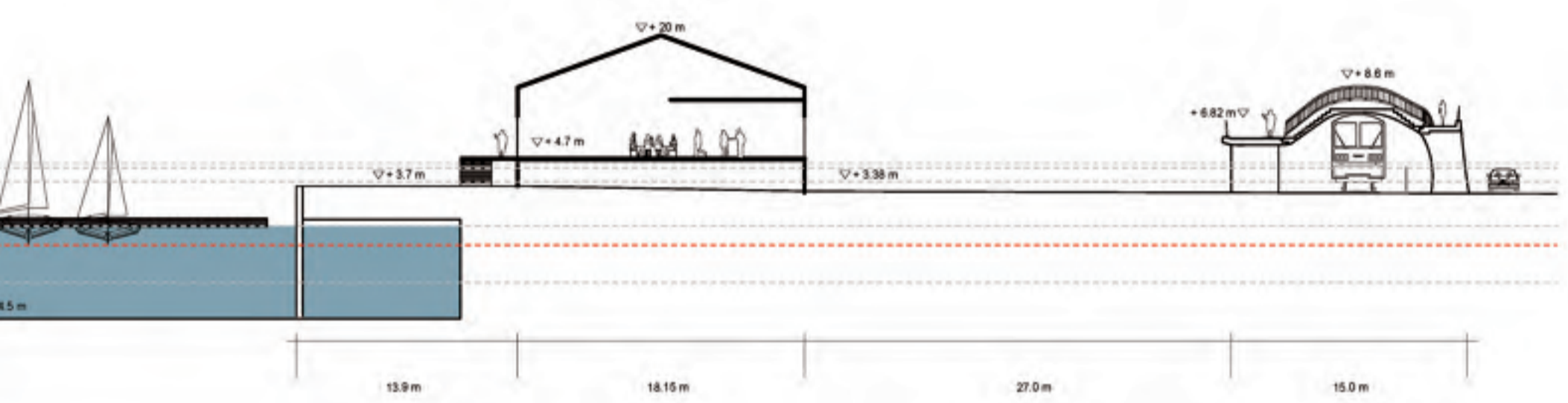
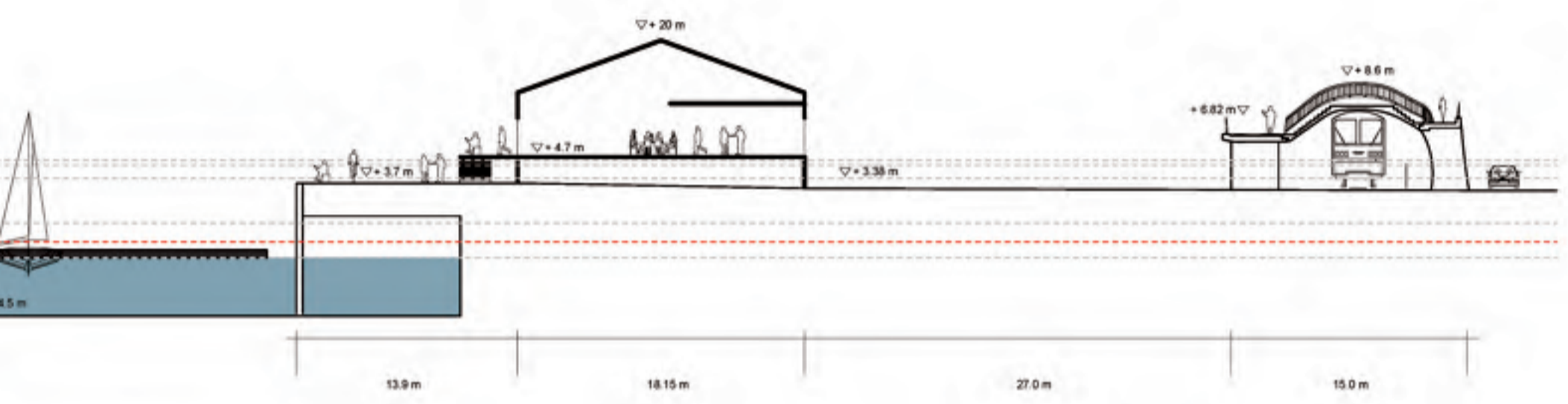
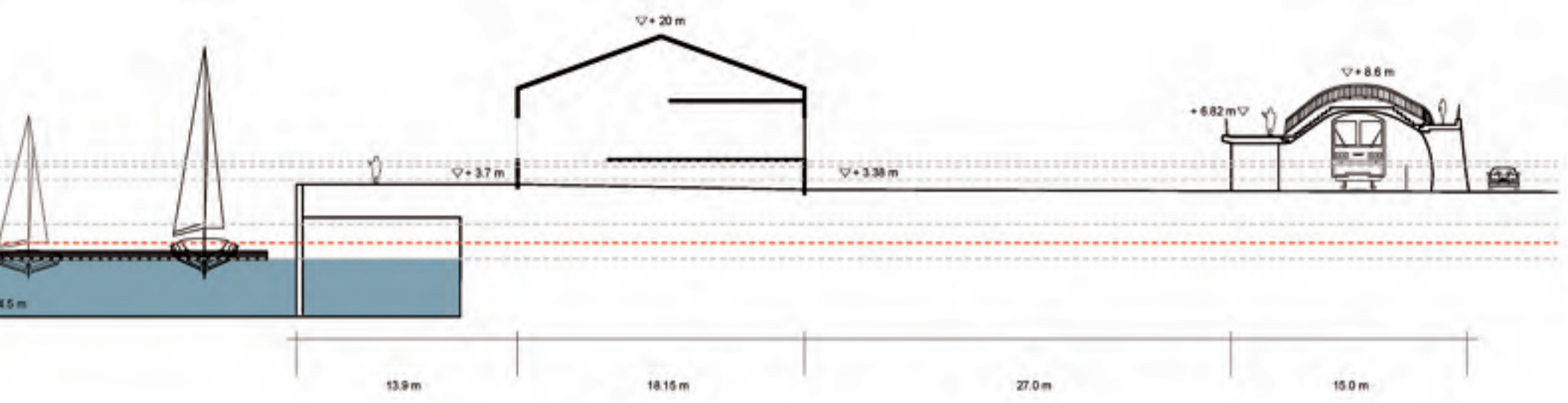


WINTER tij



ZEEPIEGELSTIJGING

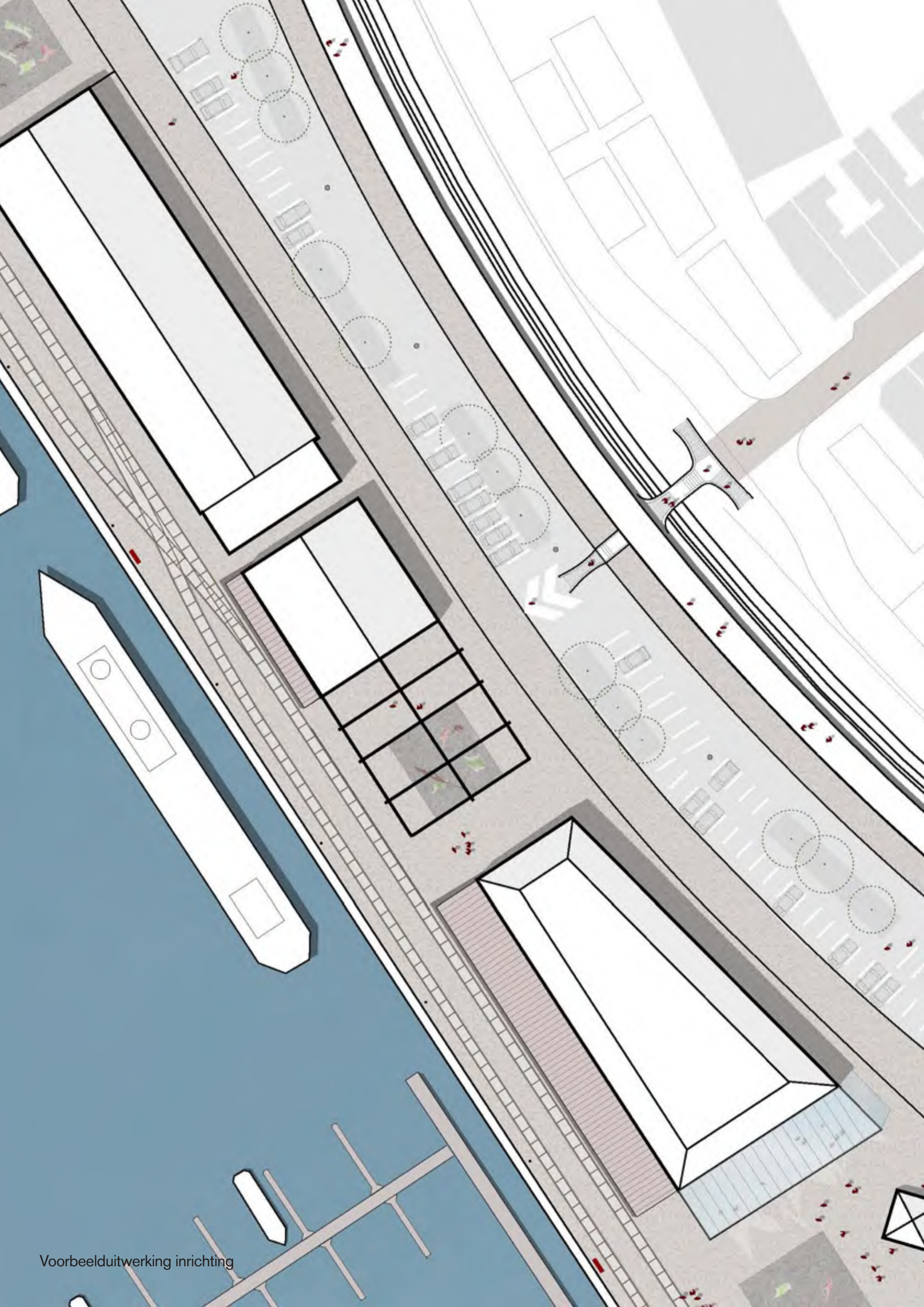






Zicht op Willemskade





5.5 Multifunctionele strip

Langs de entreeweg van de Nieuwe Willemshaven, ingeklemd tussen de loodsen en keermuur, ligt nu een grasstrook die moeilijk toegankelijk is. Deze zone wordt ingericht als een multifunctionele 'strip'. Door de plaatsing van trappen vanaf de keermuur ontstaan nieuwe looplijnen in het gebied. Daarnaast moeten parkeerplaatsen en busstopplaatsen worden geacommodeerd. De zone wordt daarom ingericht als een groot vlak, waar van alles kan gebeuren. Het materiaal is van beton of asfalt. Speelse grafiek kan de wandelaar verder begeleiden naar specifieke functies of plekken. Door de tussenzone in te richten als een multifunctionele strip waar parkeren, tijdelijke manifestaties en wellicht in de toekomst ook bomen mogelijk zijn, wordt de strook een aanvulling op de kade. Een kunstwerk in de vorm van een omgekeerde boot, zou de ruimte bij het Entrepotplein kunnen afmaken.



Kunstwerk



"Spontane" plekken binnen sterk industrieel raamwerk



Moseik

Quercus cerris

Ulmus lobel

Iep

Overige toepasbare iepsoorten:

- Ulmus americana Princeton
- Ulmus japonica New Horizon
- Ulmus Columella
- Ulmus Dodoens

Ulmus americana Princeton

Iep

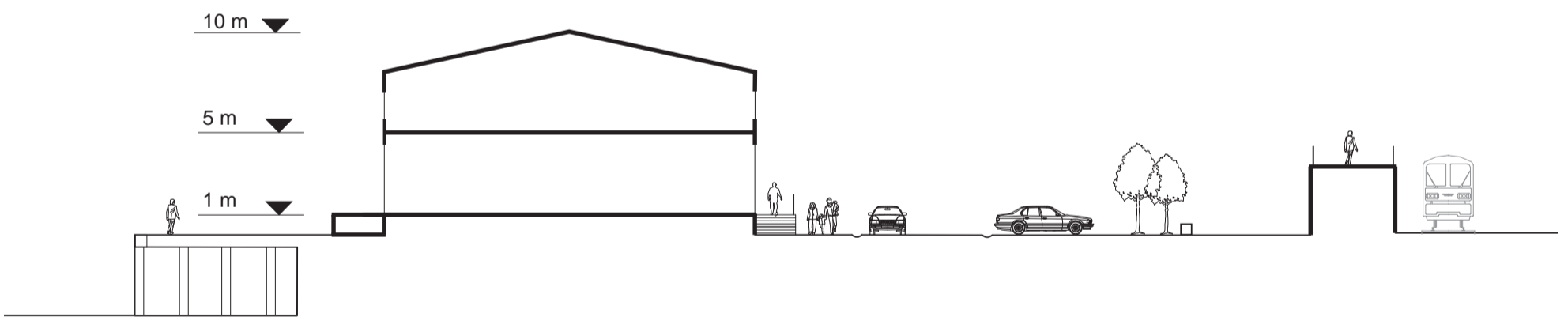
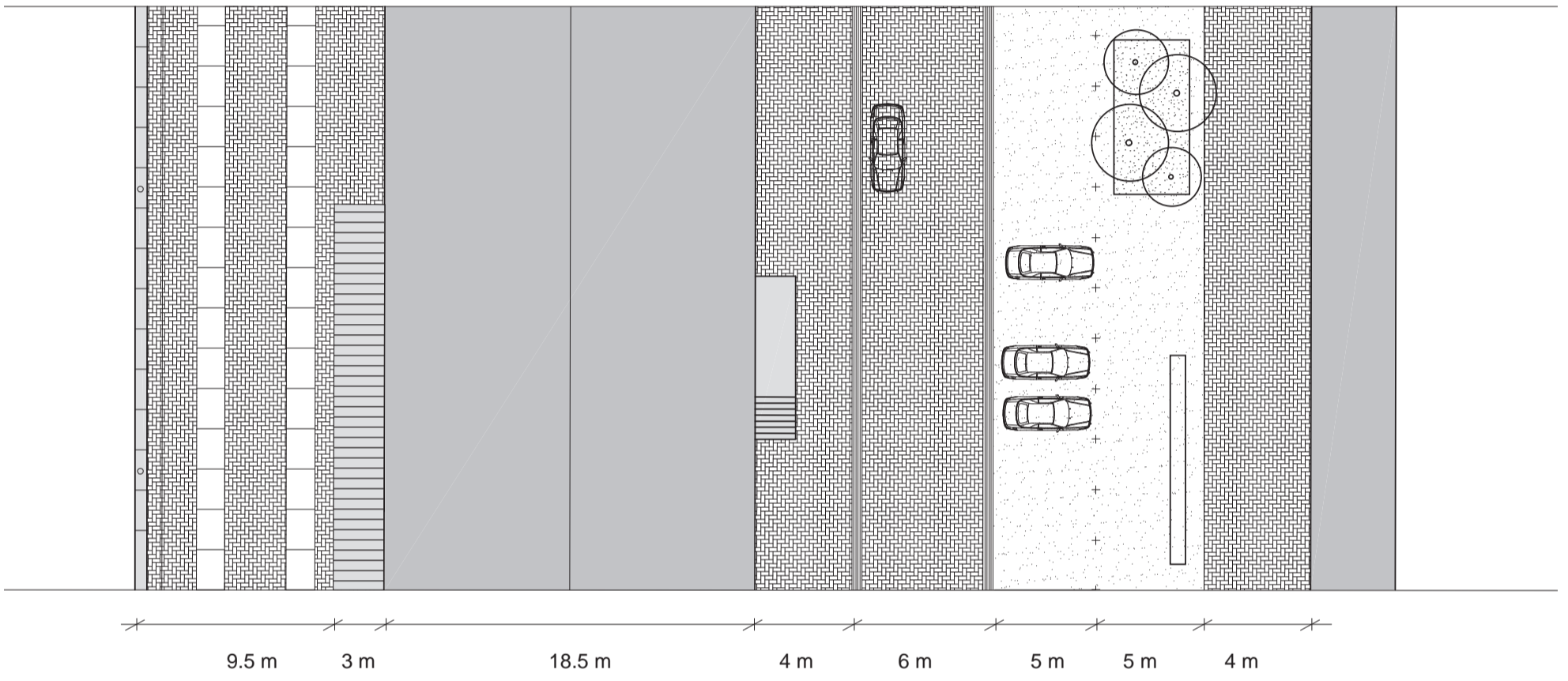
Pinus sylvestris

Grove den

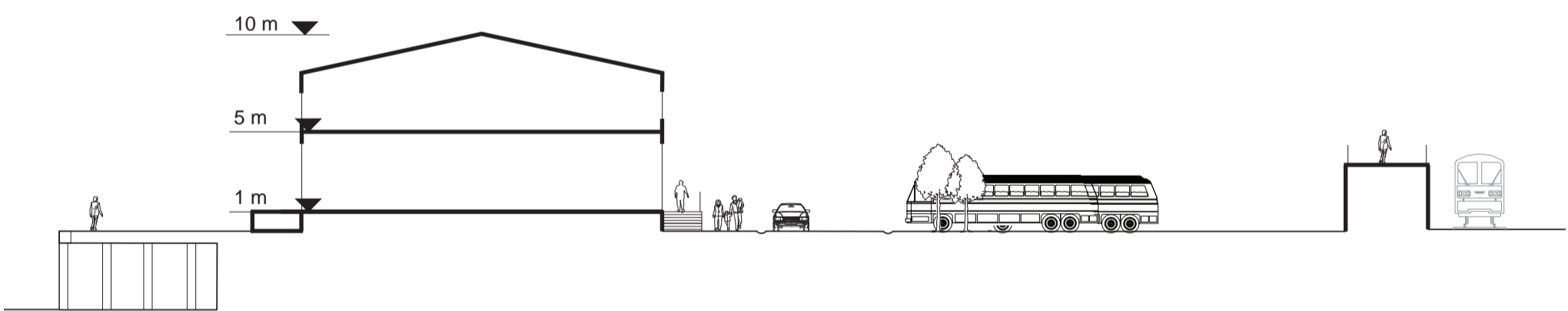
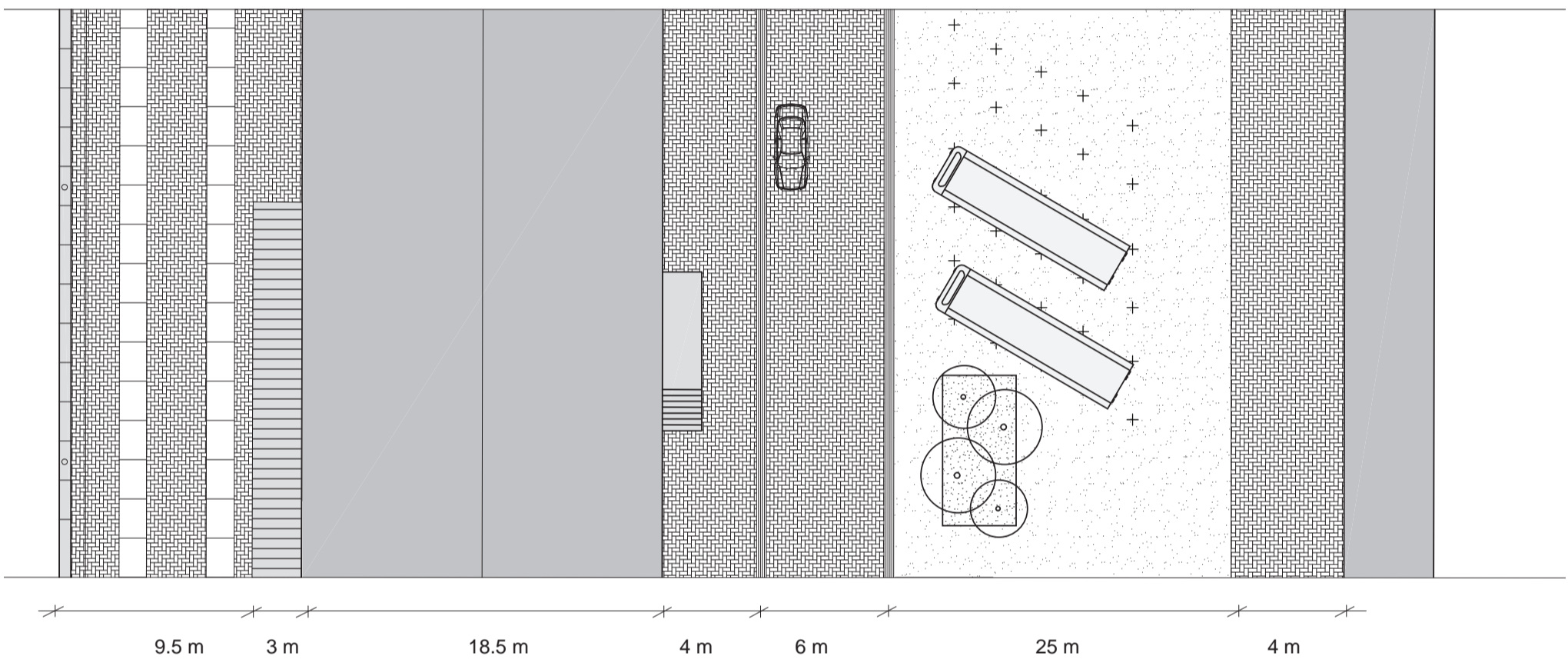
vergelijkbaar:

- Pinus nigra nigra (zwarte den)

Mogelijkheden onderzoeken voor zeewindbestendige boomsoorten



Doorsnedes Willemskade-Keermuur





5.6 Vluchthaven/marina

De marina start in de beschutte vluchthaven waar in de startfase vaste ligplaatsen mogelijk zijn. In een geleidelijke uitbreiding van de marina ontstaat ook meer reuring van passanten. Door in de loods op het zuidpunt toiletten en douches te plaatsen kan hier het hart ontstaan van de marina. Een infopunt, nautische winkels, een schipperssociëteit en een jazzclub kunnen het een complete marina-ervaring geven. Door een publieke houten steiger van vluchthaven naar de Zuiderpier te maken, wordt de route van Entrepotplein, Willemskade naar het strand (Zilt) een aangename wandeling.



Kopgebouw



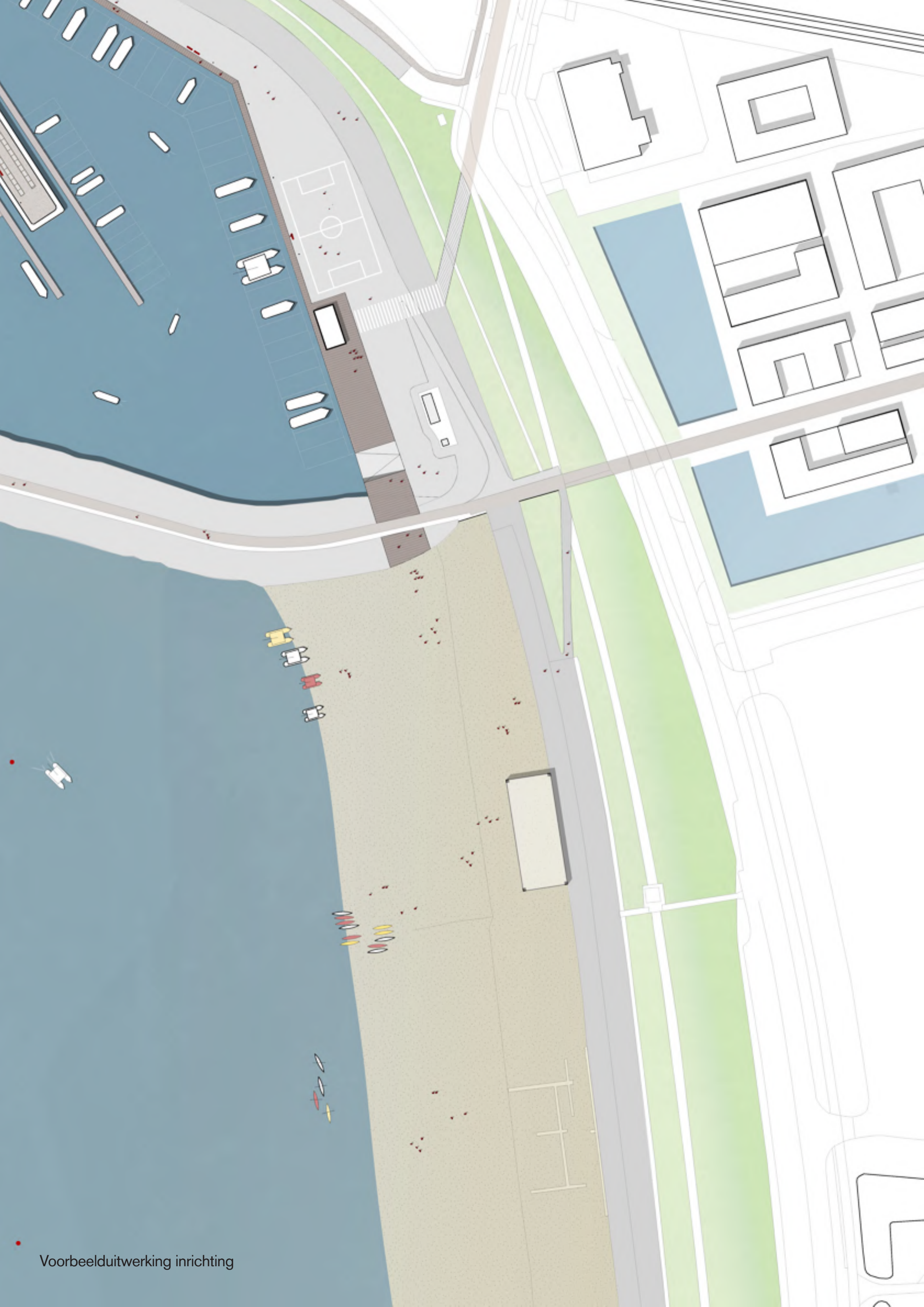
Water publiek toegankelijk



Schipperssociëteit



Jazz en dansloods



5.7 Schakelgebied, strand en Zuiderpier

Waar de Zuiderpier, het strand en het schakelgebied elkaar raken bevindt zich een cruciale plek voor het ontsluiten van de Nieuwe Willemshaven. Wanneer de ruimte van het schakelgebied vrij komt, kan het als onderdeel van de stad worden ingericht. Het verbinden van de Zuiderpier met de binnenstad haakt de Nieuwe Willemshaven aan de rest van de stad. Het doortrekken van de singelstructuur geeft een duidelijke entree aan deze kant. Op het strand is ruimte voor kleine watersport als zeilen, zeeroeien, kitesurfen en beachsporten.



Full Moon Party Harlingen op strand



Boothuis



Grafiek



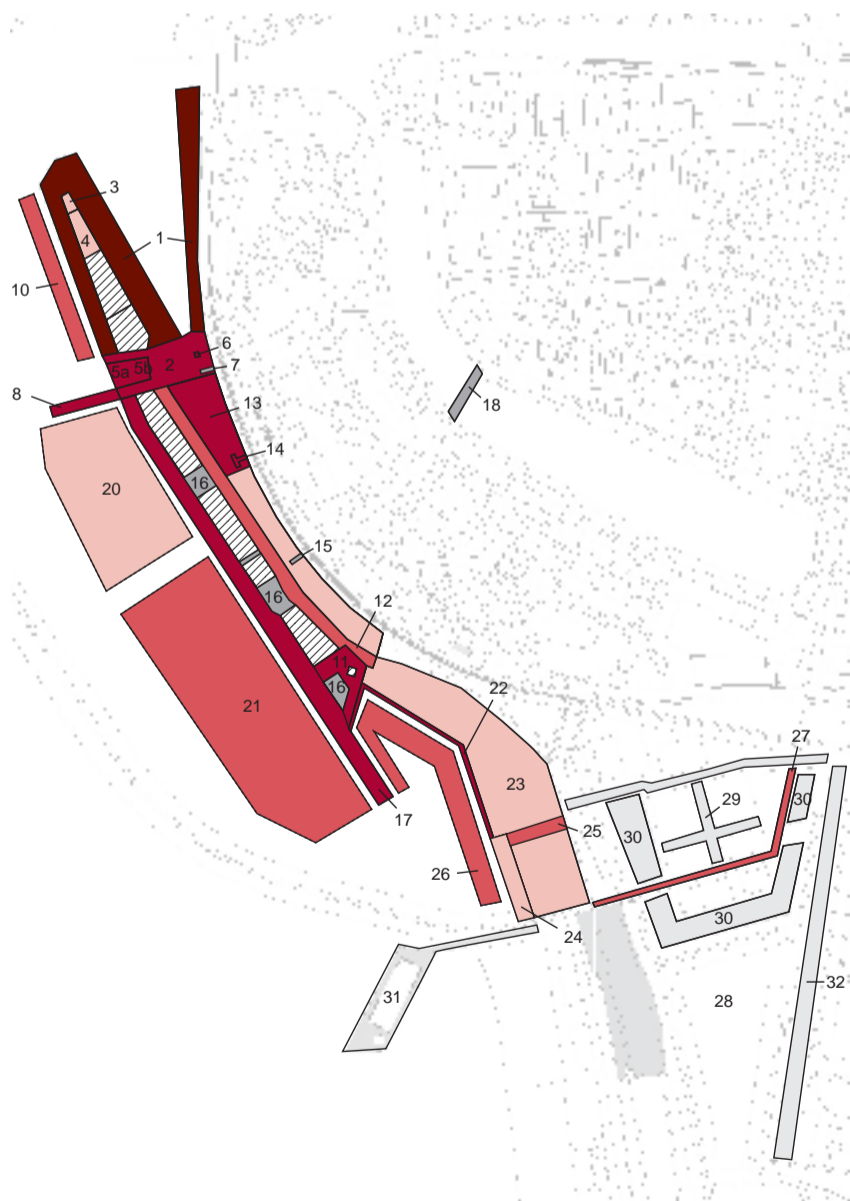
Publieke steigers

6. Uitvoering



16

De korte-termijnuitvoeringsprojecten (t/m 2015) zullen maximaal effect en rendement moeten opleveren ten aanzien van de doelstelling om meer werkgelegenheid te creëren en de bestedingen aan de wal te verhogen. Maar ook de investeringen op lange termijn moeten in beeld zijn. Het stedenbouwkundig plan (visie 2030) hebben we omgezet in ruim 30 uitvoeringsprojecten. Door globaal inzicht in opbrengsten (water/kade) en investeringen (water/kade) komen we tot een prioritering van de uitvoeringsprojecten en kan een uitvoering- en ontwikkelstrategie worden gemaakt.



Prioritering uitvoeringsprojecten

1	Openbare ruimte, meubilair en verlichting Dok en Blauwe kop
2	Openbare ruimte, meubilair en verlichting Entrepotplein
3	Blauwe Kop uitkijkpunt
4	Blauwe Kop waddentuin
5A	Waterelement
5B	Verharding, trap, verlichting en meubilair
6	TOP / Info-element / Gashuisje
7	Trap waterkering Entrepotplein
8	Publieke Entrepot steiger / golfbreker (special)
9	
10	Cruiseterminal ponton
11	Openbare ruimte, meubilair en verlichting NW Kade
12	Openbare ruimte, meubilair en verlichting Nieuwe Willemshaven entreeweg
13	Openbare ruimte, meubilair en verlichting Multi Functionele Strip
14	Trap waterkering Middenligging
15	Trap waterkering tpv Zuiderstraat
16	Waddentuin (3x)
17	Willemskade
18	Zuiderhavenbrug (niet in exploitatie Nieuwe Willemshaven)
19	
20	Steigers Bruine Vloot
21	Jachthaven Marina
22	Boardwalk
23	Openbare ruimte, meubilair en verlichting (asfalt zone)
24	werf naar pier (boardwalk op maaiveld)
25	Trap over zeekering (in basaltkeien uitgevoerd)
26	Jachthaven Marina
27	Route Willemshaven Gemeentewerf (asfalt)
29	Openbare ruimte
30	Water oude singelstructuur aanleggen (natuurlijke oevers)
28	Kort parkeren veld
31	Strand zwembad
32	Nieuwe weg
Algemene Kosten	
	Verwerving Prorail
	Verwerving Grondbedrijf NS
	Overige verwervingen
	Sloop / hergebruik bestaande panden
	Grondwerk
	Riolering
	Planontwikkeling
	Risico & Onvoorzien

Projectenlijst

6.1 Raming investeringen en opbrengsten

Investerings

De investeringen zijn geraamd op basis van de geformuleerde uitvoeringsprojecten. Daarnaast moet rekening worden gehouden met algemene kosten behorend bij gebiedsontwikkelingsprojecten.

Grondopbrengsten

De opbrengsten zijn gerelateerd aan de realisatie van nieuwe functies binnen het exploitatiegebied. Binnen het totale gebied is, ten aanzien van de opbrengsten, een drietal functiegroepen te onderscheiden. Het betreft watergerelateerde functies, functies op de wal in bestaande/nieuwe gebouwen en het wellicht te herontwikkelen schakelgebied.

De opbrengsten zijn op globale wijze bepaald en deels gebaseerd op eerder uitgevoerde (exploitatie) onderzoeken. De bepaling van de opbrengsten sluit qua systematiek aan bij het huidige abstractieniveau van de aanwezige plannen. Bij de bepaling van de grondopbrengst is uitgegaan van een sloop/nieuwbouwsituatie van het vastgoed. Er is dus geen rekening gehouden met investeringen aan bestaande gebouwen. In deze paragraaf zijn alle opbrengsten gebaseerd op het beoogde eindbeeld.

De volgende watergerelateerde functies zijn te onderscheiden:

1. terminal (Cruise Port);
2. chartervaart;
3. jachthaven.

Toevoegen functies in bestaande gebouwen of vervangende nieuwbouw bouwvolume

De beoogde plannen in de Nieuwe Willemshaven gaan uit van de bouw van een cruiseportterminal (sloop/nieuwbouw) en de herontwikkeling van bestaande panden (loodsen) ofwel vervangende nieuwbouw. Het bebouwd oppervlak blijft ongeveer gelijk met de huidige situatie. Aan de cruiseterminal zijn geen grondopbrengsten toegerekend, bovenop eventuele exploitatiebaten in de haven. Voor de resterende gebouwen is in de grondwaardebepaling uitgegaan van sloop/nieuwbouw van de bebouwing. Op normatieve wijze is het totale (toekomstige) bouwvolume (m² bvo) van de bebouwing bepaald (oppervlak footprints en gemiddeld 2,5 bouwlagen). Het totale bouwvolume bedraagt circa 14.000 m² (incl. gebouw terminal). Bij de functionele invulling van het vastgoed is uitgegaan van

drie kwaliteitsniveaus met een bijbehorende grondprijs per m² bvo. Het vastgoed is voor 50% ingevuld met functies met een laagwaardig kwaliteitsniveau (opslag etc), 25% midden (toeristisch etc) en 25% met hoogwaardige functies (horeca, detailhandel etc).

Samenvatting opbrengsten, kosten en resultaat herontwikkeling

Uit de financiële notitie blijkt dat de opbrengsten achterblijven bij de investeringskosten. Dit komt vooral door het beperkt aantal oppervlakte aan bebouwing dat gemaakt kan worden en de beperkte grondopbrengsten die worden ingerekend bij het te verwachten programma (maximaal 25% hoogwaardige functies als horeca, detailhandel, hotel en commerciële voorzieningen). Om investeringen in openbare ruimte mogelijk te maken zullen financiële impulsen van buitenaf noodzakelijk (bv Waddenfonds)

6.2 Vastgoed en initiatieven

De beschreven en geraamde investeringsprojecten behorende bij het havenplan hebben betrekking op de investeringen in de openbare ruimte en de daarbij komende kosten zoals verwervingen en plankosten. De directe investeringen in de gebouwde omgeving (bouw- en bijkomende kosten van de te realiseren opstallen) maken geen onderdeel uit van dit investeringsoverzicht. De grondwaarde van de toekomstige functies (opbrengst) is op globaal niveau bepaald. Deze grondwaarde moet uiteindelijk worden bereikt doordat de marktwaarde van de functie (huur * rendementseis) hoger is dan de stichtingskosten van het gebouw. Bij functies waarvoor dat niet het geval is, zal door aanvullende financiering/subsidiëring toch de beoogde grondwaarde moeten worden gehaald.

Zonder initiatieven, geen programma en geen ontwikkeling. In het proces om te komen tot het havenplan is met een aantal initiatiefnemers gesproken. Elk initiatief moet worden omarmd. Elk serieus initiatief wil namelijk risico nemen en investeren in de plek en haar omgeving. In het proces om te komen tot het havenplan is met een aantal initiatiefnemers gesproken. Interessant is dat initiatiefnemers onderling al coalities vormen om hun businesscase te versterken. Dit is ook nodig om gemeenschappelijk programma als horeca en bijvoorbeeld sanitaire voorzieningen af te stemmen. Programmatisch vullen de initiatieven elkaar dan ook aan met een Wadden- en nautisch-maritieme focus, die goed past bij de Nieuwe Willemshaven. De gemeente moet hierin echter regie voeren en duidelijke kaders meegeven, zowel financieel, ruimtelijk als juridisch, zodat de initiatiefnemers hun businesscase scherper kunnen

maken. Veel van de gepresenteerde plannen zijn namelijk nog globaal. Een uitgewerkte en duidelijke exploitatie-/ investeringsbegroting ontbreekt veelal of bevindt zich op wel zeer globaal niveau. Bij die initiatieven waarbij wel een exploitatiebegroting aanwezig is, valt op dat er meestal wel redelijk zicht is op de jaarlijkse exploitatie (en deze is vaak sluitend), maar dat niet goed is aangegeven hoe de initiële investeringskosten (stichtingskosten gebouw) gedekt/gefinancierd zouden moeten worden. Het is van groot belang om inzicht te krijgen in investeerders in de gebouwde omgeving, omdat deze verantwoordelijkheid niet bij de gemeente ligt waar het functies betreft die zij niet zelf gaan exploiteren.

6.3 Uitvoeringsstrategie

Vliegwieleffect

Bij de (her-)ontwikkeling van de Nieuwe Willemshaven is de uitvoeringsstrategie van zeer groot belang voor het uiteindelijk slagen van de locatie. Welke ontwikkeling of herinrichting van openbare ruimte is het vliegwiel van de locatie? Welke functies zijn de aanjagers/dragers van het gebied? Welk programma is idealiter gevestigd op welke plek?

In deze fase is een gedetailleerde uitvoeringsstrategie alleen op een globaal niveau te maken. Vanuit financiële optiek zou met die projecten moeten worden gestart die financieel het meest kunnen bijdragen aan de ontwikkeling (hoge grondwaarde) of met die projecten die op korte termijn grote (externe) investeringen aantrekken. In de Nieuwe Willemshaven zijn weinig functies/programma's die direct een hoge grondwaarde realiseren. Vanuit deze optiek is realisatie van de marina nog het meest gewenst. Realisatie van de marina in één van de eerste fases heeft daarnaast als voordeel dat meer "traffic" van mensen ontstaat, wat de draagkracht van nieuwe toekomstige functies vergroot. Dit zelfde geldt voor facilitering van de chartervaart. Daarnaast hebben deze beide ontwikkelingen (marina en chartervaart) als voordeel dat knelpunten elders "op het water" in Harlingen worden verminderd of weggenomen. Daarnaast is er een aantal investeringsprojecten, dat in het kader van toekomstige activiteiten aangelegd dient te worden. Daarbij kan specifiek worden gedacht aan de openbare ruimte van het noordelijke deelgebied en het openbaar gebied rondom het entrepotgebouw in het kader van de komst van de tall-ships. Dergelijke evenementen dragen bij aan de bekendheid van het gebied en vergroten daarmee ook het draagvlak van toekomstige activiteiten en functies. Ontwikkeling van de cruiseterminal en bijbehorende faciliteiten is een meer

autonome ontwikkeling en mede afhankelijk van externe partijen. De cruiseterminal draagt in directe financiële zin niet veel bij aan de herontwikkeling van de Nieuwe Willemshaven (hoge investeringskosten en relatief lage (grond)opbrengsten). De bestedingen aan de wal en werkgelegenheid als gevolg van de cruiseterminal zijn pas op termijn voelbaar, in deels de Nieuwe Willemshaven, de binnenstad van Harlingen en mogelijk de regio. Voor de functie geldt dat die het draagvlak van andere functies in de Nieuwe Willemshaven op termijn sterk vergoot en dat de functie zal bijdragen aan de internationale bekendheid van Harlingen en de regio. Het is dus een investering die verder reikt dan de Nieuwe Willemshaven zelf.

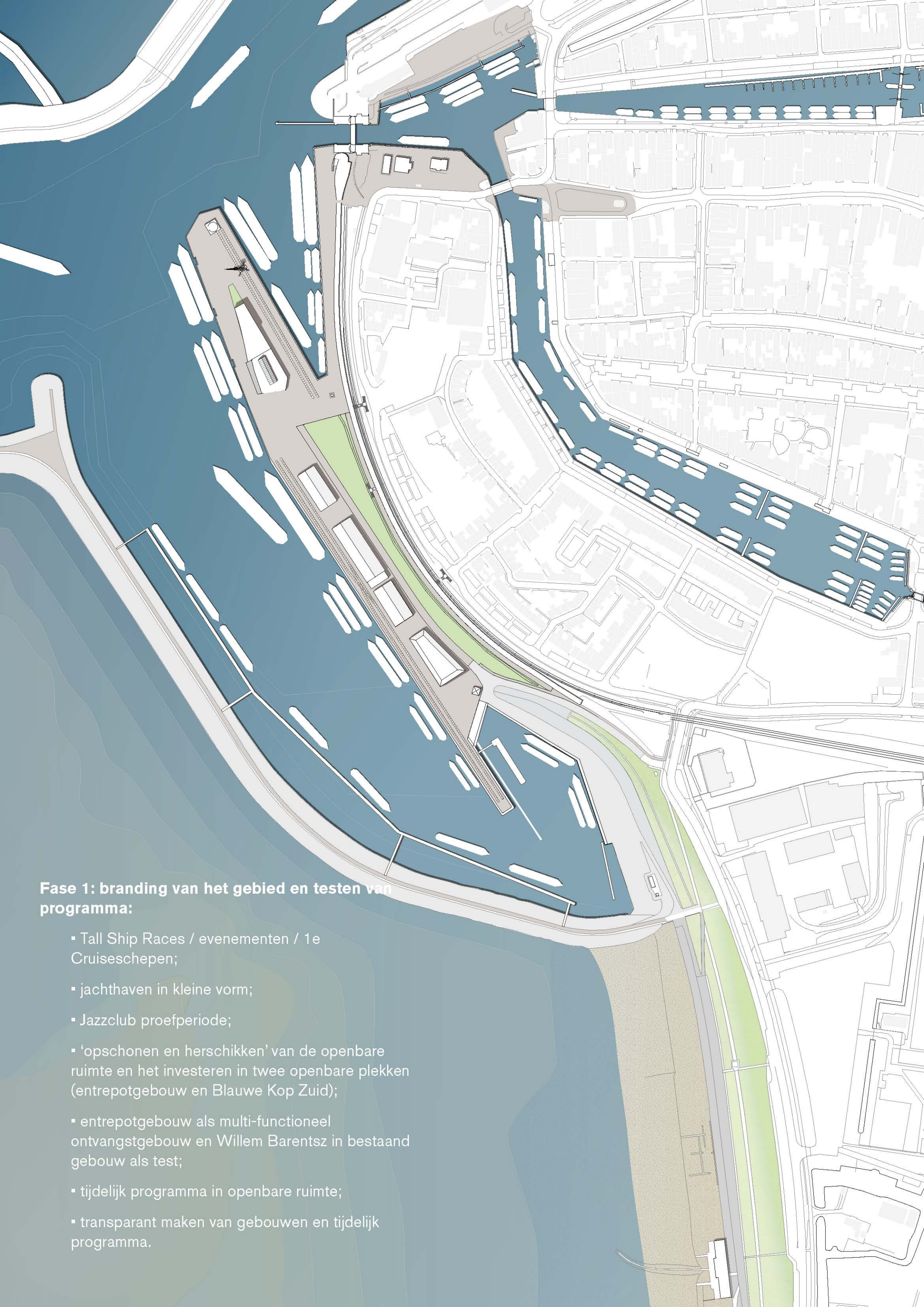
De hierboven beschreven strategie zet in op het starten met de functies en programma op het water, met name de marina en de chartervaart, daarbij is met relatief weinig investeringen (zeker als de realisatie en exploitatie van de marina door een externe partij wordt opgepakt) een start te maken, waarbij deze functies als vliegwiel voor de rest van het gebied kunnen functioneren. Naast het realiseren van de functies en programma op het water kan gestart worden met de aanleg van het openbaar gebied, met name in het noordelijke deel. Programma op de wal op de plek van de huidige loodsen kan gerealiseerd worden als initiatiefnemers zich aandienen met een financieel haalbaar plan. Aanwezigheid van marina en chartervaart vergroten het draagvlak van mogelijke functies.

Ontwikkeling van de gemeentelijke werf tot een locatie met woningbouw is geen eerste prioriteit en veel meer gekoppeld aan een mogelijke aanpassing van de primaire toegangsweg tot Harlingen.

Samenvattend:

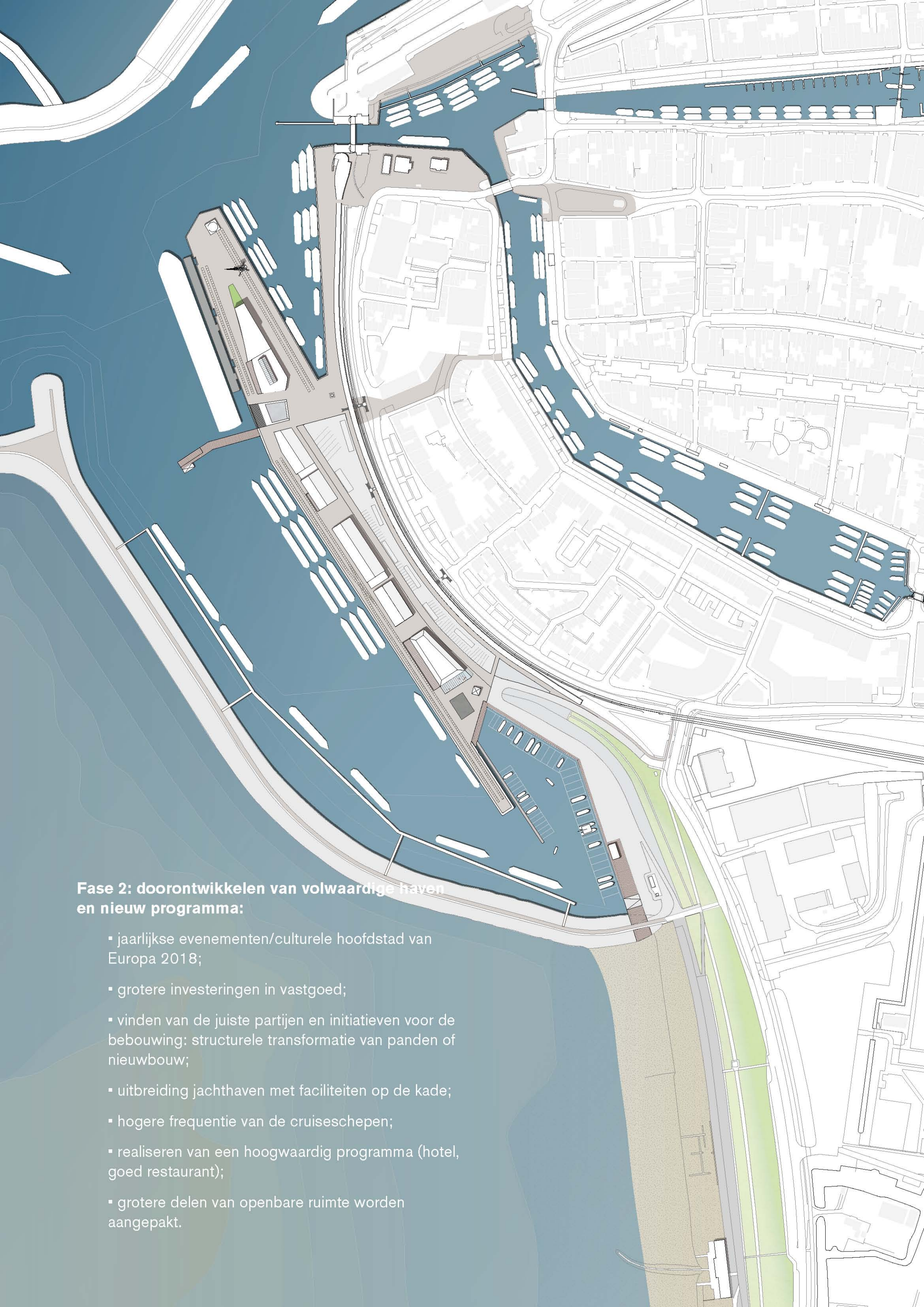
- op korte termijn met kleine ingrepen grote bewegingen in gang zetten;
- faciliteren van bestaande en nieuwe initiatieven op de juiste plek (zonering);
- de investering voor cruiseterminal is een bovenlokale investering, en moet ook een eigen voorfinanciering kennen (niet uit gebiedsexploitatie);
- branding van het gebied, stimuleren ondernemerschap en ontwikkelen arrangementen van programma's;
- opzetten van een helder loket voor initiatieven (Stadsloods).

We voorzien een drietal fases in de ontwikkeling van het gebied:



Fase 1: branding van het gebied en testen van programma:

- Tall Ship Races / evenementen / 1e Cruiseschepen;
- jachthaven in kleine vorm;
- Jazzclub proefperiode;
- 'opschonen en herschikken' van de openbare ruimte en het investeren in twee openbare plekken (entrepotgebouw en Blauwe Kop Zuid);
- entrepotgebouw als multi-functioneel ontvangstgebouw en Willem Barentsz in bestaand gebouw als test;
- tijdelijk programma in openbare ruimte;
- transparant maken van gebouwen en tijdelijk programma.



Fase 2: doorontwikkelen van volwaardige haven en nieuw programma:

- jaarlijkse evenementen/culturele hoofdstad van Europa 2018;
- grotere investeringen in vastgoed;
- vinden van de juiste partijen en initiatieven voor de bebouwing: structurele transformatie van panden of nieuwbouw;
- uitbreiding jachthaven met faciliteiten op de kade;
- hogere frequentie van de cruiseschepen;
- realiseren van een hoogwaardig programma (hotel, goed restaurant);
- grotere delen van openbare ruimte worden aangepakt.

Fase 3: hoogwaardige en internationale allure: stad aan het wad

Op de lange termijn gaat het om de slag naar een hoogwaardige gebied met kwalitatieve openbare ruimte, diversiteit in (Wadden) programma's, jaarlijkse evenementen, levendige haven en maximale verbindingen naar de omgeving, inclusief schakelgebied. Internationale branding van het gebied en aantrekken van diversiteit van toeristen en doelgroepen.



7. Resultaat

7.1 Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid

De ingrepen dragen bij aan een gevarieerde beleving van de Wadden. De Nieuwe Willemshaven speelt een cruciale rol als dynamische en flexibele getijdenhaven waarin een veelheid aan verschillende typen schepen en doelgroepen hun plek kunnen hebben. Op elk moment van de dag en in verschillende seizoenen, geeft dit een gedifferentieerd en dynamisch beeld. Juist in de combinatie, van al deze gebruikers, type vaartuigen, verwachtingen en bestedingspatronen kan de Nieuwe Willemshaven weer dynamiek geven, zodat er jaarrond wat te doen en te zien is. Op geen andere plek langs de Waddenkust ligt de potentie om al deze combinaties te maken. Dit versterkt de "eigenzinnige" Havenstad Harlingen en maakt het internationaal interessant.

Met het Havenplan krijgt de ruimtelijke kwaliteit van bebouwing en openbare ruimte in de Nieuwe Willemshaven een impuls. De ruimtelijke kwaliteit zoals neergezet in dit document zal niet in één keer gerealiseerd worden, maar zal stap voor stap worden bereikt. Er is zo flexibiliteit voor de markt. Een continue monitoring van de voortgang is dan ook noodzakelijk. Met het Havenplan wordt een herstructurering van een oud industrieterrein ingezet naar nieuwe toeristische en nautische bedrijvigheid. Duurzaam hergebruik van materialen en gebouwen, ruimte voor zowel bijzondere als sobere architectuur en op specifieke plekken doorzichten op de horizon van de Wadden. Het plan is robuust en daarmee adaptief en sorteert voor op klimatologische veranderingen. Het betrekken van de Harlingse gemeenschap zorgt voor draagvlak en een duurzaam proces.

7.2 Bestedingen aan de Wal en werkgelegenheid

De beoogde ontwikkelingen in de Nieuwe Willemshaven hebben naast investeringen en inkomsten, direct gerelateerd aan de uitvoering van projecten, een spin-off-effect in de vorm van de bestedingen aan de wal en arbeidsplaatsen. Het vergroten van de werkgelegenheid en een toename van de bestedingen aan de wal zijn belangrijke beleidsdoelstellingen voor de gemeente Harlingen en de provincie Fryslân. In deze paragraaf worden deze economische effecten globaal inzichtelijk gemaakt. Van belang is dat dergelijke inschattingen altijd een zekere onzekerheid in zich hebben. In de berekeningen is daarbij geen rekening gehouden met eventuele verdringing of concurrentie met functies in anderen delen van de stad Harlingen. Het zou dan gaan

om verplaatsing van bestedingen en werkgelegenheid in plaats van toevoeging.

De bepaling van de economische effecten in de vorm van extra bestedingen aan de wal en extra arbeidsplaatsen gebeurt op grond van diverse onderzoeken. In de bijlage wordt de onderbouwing gegeven inclusief gehanteerde bronnen.

De trekkers voor bezoekers naar de Nieuwe Willemshaven zijn:

- de chartervaart en andere charterschepen (gemiddeld 40.600 per jaar);
- cruiseportterminal (3.500 tot 7.000 bezoekers per jaar);
- Jachthaven (7.100 in startfase tot 13.900 bezoekers vanaf jaar 4).

Naast deze havenactiviteiten worden functies toegevoegd in de bestaande panden (loodsen) of in een vervangend bouwvolume (sloop/nieuwbouw). Het totale bouwvolume zal ongeveer gelijk blijven met de bestaande situatie. In de panden is ruimte voor commerciële functies (bijvoorbeeld horeca en detailhandel), toeristische functies en overige laagwaardige functies (bijvoorbeeld opslag). De passagiers van chartervaart en cruiseschepen en de gebruikers van de jachthaven zullen ook bezoeker zijn van deze functies. Wij gaan uit van een veilige aanname waarin de bezoekers van de horeca en winkelvoorzieningen voor 75% afkomstig zijn van de drie belangrijkste publiekstrekkers en maar 25% autonoom wordt gegenereerd. Op grond van deze aanname leveren de toevoeging van functies op de wal tussen 12.800 en 15.400 extra bezoekers op in aanvulling op de bezoekers van chartervaart, cruiseterminal en jachthaven. Een toeristische attractie kan het bezoekersaantal nog verder vergroten.

Extra bestedingen en arbeidsplaatsen als gevolg van ontwikkelingen

Diverse onderzoeken geven inzicht in de gemiddelde bestedingen van passagiers van cruiseschepen (Ecorys, 2013), passagiers van charterschepen (BBZ/VBZH 2004, Waterrecreatie Advies 2013) en bemanningen van plezierjachten (diverse bronnen).

De bestedingen als gevolg van de aanwezigheid van de chartervaart zijn buiten beschouwing gelaten omdat deze schepen nu al aanwezig zijn in de Nieuwe Willemshaven. De ontwikkeling leidt niet tot extra schepen, of extra omzet of extra arbeidsplaatsen. Uiteraard hebben de verbeteringen in de Nieuwe Willemshaven wel een positieve invloed op de continuering van deze bedrijfstak

die van grote economische betekenis is voor Harlingen.

De jachthaven en de cruiseterminal leiden wel tot extra bestedingen en extra arbeidsplaatsen aan de wal. De toevoeging van de beide functies leidt op grond van uitgangspunten van diverse studies van € 410.000 tot € 975.000 aan extra bestedingen op de wal. De nieuwe functies op de wal genereren daarnaast nog circa € 620.000 aan extra bestedingen.

De functies zorgen voor directe werkgelegenheid en voor indirecte werkgelegenheid door bestedingen aan de wal. Het totaal aan extra directe en indirecte arbeidsplaatsen door de herontwikkeling van Nieuwe Willemshaven varieert tussen de 22 FTE en 34 FTE in het gunstige geval waarin het niet gaat om verplaatsing van bestedingen en arbeidsplaatsen vanuit andere delen van Harlingen.

Bestedingen versus grondopbrengsten


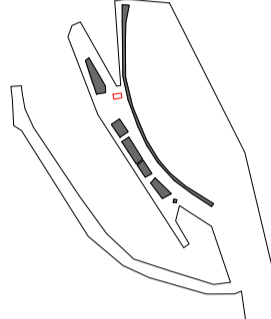

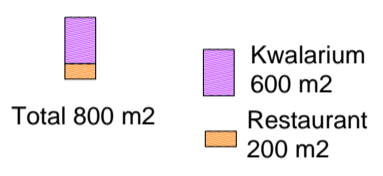
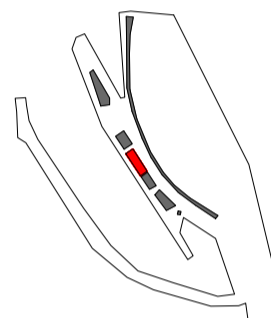


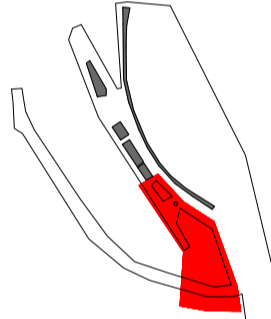
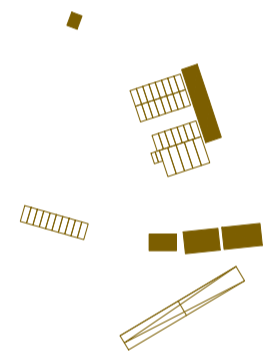
Qua nieuwe functies heeft het commerciële programma op de kade het meeste effect op extra bestedingen en werkgelegenheid. Dan volgen de jachthaven, de cruiseterminal en het overige programma (bv toeristisch, nautisch programma). De chartervaart brengt bestedingen en werkgelegenheid, maar is al aanwezig en daarom niet meegenomen. Het is belangrijk om de chartervaart te behouden en goed te faciliteren om zodoende de huidige bestedingen en werkgelegenheid minimaal te handhaven.

Qua grondopbrengsten en bestedingen lijkt de jachthaven dan ook zeer positief uit te vallen en noodzakelijk om als vliegwielt te fungeren. Dit maakt de exploitatie van commerciële functies als een Jazzclub, indooractiviteiten of een nautische winkel haalbaar. De chartervaart en historische schepen brengen natuurlijk bestedingen aan de wal, maar bovenal ook sfeer en identiteit. Functies als Nova Zemblaxperience en Kwalarium brengen op korte termijn niet direct veel bestedingen aan de Wal en werkgelegenheid (veelal gedreven op vrijwilligerswerk), maar kunnen op lange termijn als Harlingse publiekstrekker gaan fungeren. De vraag is hoeveel van deze functies het gebied aan kan en hoe duurzaam de exploitatie is van dergelijke functies. De cruiseterminal brengt op korte termijn niet direct grote bestedingen aan de wal en heeft een hoge investeringspost. De cruiseterminal moet echter gezien worden als een unieke kans om Harlingen internationaal op de kaart te zetten, doordat Harlingen onderdeel wordt van internationale, toeristische routes. Met een goede branding van het gebied en het vasthouden van een hoogwaardige openbare ruimte en bijbehorend programma, zal de cruiseterminal dan ook op de lange termijn zijn meerwaarde creëren.

Bijlagen

Bijlage 1 Ruimtegebruik initiatieven

Initiatief	BVO op kade	Ruimte op water M2	Parkeren	Voorkeur locatie	Voorkeur locatie
Nova Zembla experience	<p>Totaal BVO 3060 m2</p> <ul style="list-style-type: none"> Ingang 28 m2 Ingang II 46 m2 Beg grond kantoorruimte / flexplekken 134 m2 Cafe / restaurant 265 m2 Buitenterras 140 m2 Uitkijktoren 25 m2 Multifunctionele ruimte 266 m2 Experience 615 m2 Balie 22 m2 Binnenplein 423 m2 Historische werf 775 m2 GarderobeToiletten 89 m2 Bestaande huis 102 m2 Ontvangstruimte groepen/scholen 130 m2 	<p>Nova Zembla Schepen 360 m2 x 2 = 720 m2</p>	<p>Auto 50 pp. 5 m x 2,5 m = 12,5 m2 total 1250 m2</p> <p>Bus 4 pp. 12 m x 4 m = 48 m2 total 384 m2</p>		
Cruise (Rivier- en zee)	?	<p>Cruise zeegaand 3334 m2</p> <p>Cruise rivieren (Henry Dunant) 528 m2</p>	<p>Bus 4 pp. 12 m x 4 m = 48 m2 total 384 m2</p>		
Jachthaven	<p>Havenkantoor 80m2</p>	<p>Bootplaats 118-62 m2 x 240 Total oppervlak 39588.9m2</p>	<p>Parkeren 90 (advies boiten) 50% van bootplaatsen</p>		
Rederij Voorruit	<p>Total 1435 m2</p> <ul style="list-style-type: none"> Fase 2 Restaurant 380 m2 Kantoor rederij 200 m2 Sanitair 70 m2 + 70 m2 = 140 m2 	<p>15 schepen? (bruine Zeilvaart)</p>	?		
Bierbrouwerij	<p>Total 740 m2</p> <ul style="list-style-type: none"> Fase 2 Bierbrouwer 300 m2 Proeflokaal 100 m2 		?		

Initiatief	BVO op kade	Ruimte op water	Parkeren	Voorkeur locatie	Schema
Sanitaire Voorziening	<p>Sanitaire Voorziening 95 m²</p> 				
Kwalarium	<p>Total 800 m²</p> <p>Kwalarium 600 m²</p> <p>Restaurant 200 m²</p> 		?		
Frisian yachts	<p>WALVOORZIENINGEN</p> <p>Centrum gebouw</p> <ul style="list-style-type: none"> Haven / Marina / Boekingskantoor 5 m x 8 m Informatieruimte 5 m x 8 m Toilet / Douche / Was / Ruimte 5 x 10 m <p>STRANDSHOPS</p> <p>Nautische Shops</p> <ul style="list-style-type: none"> Vloer per unit: 6mx10mx6unit Apart met ruimte voor buiten etaleren: 6mx5mx6unit <p>Zeilmakerij</p> <ul style="list-style-type: none"> Structuur 8 m x 12 m <p>FYC CLUB</p> <p>Accommodatie Frisian Yacht Club</p> <ul style="list-style-type: none"> Gebouw 10 m x 25 m x 2 unit <p>Beachhouse</p> <ul style="list-style-type: none"> Gebouw 10 m x 25 m <p>Accommodatie zeeroeiers</p> <ul style="list-style-type: none"> Gebouw 10 m x 20 m <p>VISRESTAURANT</p> <ul style="list-style-type: none"> Accommodatie vis / restaurant /thema vis / sportvisserij <p>Noodreparatie werf</p> <ul style="list-style-type: none"> Gebouw 35 m x 15 m Werkterrein 35 m x 15 m <p>ONDERSTEUNENDE FACILITEITEN</p> <ul style="list-style-type: none"> Winterberging en onderhoud boten Werf nieuwbouw openboten Accommodatie/appartementen watersporters en badgasten 	<p>WATERVOORZIENINGEN</p> <p>Aanlegsteigers</p> <ul style="list-style-type: none"> Grotere jachten 25 m x 4 unit Kleinere jachten 15 m Service 10 m x 2 units Watertaxi / rondvaart <p>totaal 30 ligplaatsen</p> <ul style="list-style-type: none"> Boothelling Boothelling 30 m x 9 m ? <p>aanlegvoorzieningen</p> <ul style="list-style-type: none"> aanleg voor boten te water x10 units 	<p>Parkeeren autos trailers</p> 		
	Totaal 9006 bvo M2	Totaal 62600 bvo M2	Totaal 140 pp auto 8 pp bus		

Tijdens het opstellen van dit Havenplan zijn gesprekken gevoerd met verschillende initiatiefnemers. Daarbij is het ruimtegebruik per initiatief opgesteld om een indicatie te geven van de ruimtevrage in de Nieuwe Willemshaven.

Bijlage 2 Sfeerverslag

Verslag opgesteld door Noordtij

Op donderdagavond 25 september vond in Harlingen een bijeenkomst plaats over het herinrichtingsplan van de Nieuwe Willemshaven. De bijeenkomst was erop gericht om de eerste concept visie van de haven te delen met betrokkenen die hier in het verleden ook over hadden meegedacht.

Randvoorwaarden en kaders

De concept visie die aan de deelnemers werd voorgelegd is opgesteld in opdracht van de gemeente Harlingen door Karres en Brands Landschapsarchitecten. Bij het opstellen van deze visie is rekening gehouden met een aantal randvoorwaarden:

- Het eerder door de gemeente Harlingen gehouden open plan proces;
- Concrete initiatieven die voor de herinrichting van de haven leven;
- Het Masterplan Toegangspoort Harlingen;
- Het (op basis van de hiervoor genoemde punten) opgestelde Ruimtelijk programma van Eisen Toegangspoort Harlingen.
- Haveninrichtingsplan Harlingen

Havenwandeling

Nadat de deelnemers zich hadden verzameld bij het bootbankje in de Nieuwe Willemshaven en zichtbaar genoten van het uitzicht en het warme bakje koffie, opende Marco Broekman van Karres en Brands de bijeenkomst. Broekman heette iedereen welkom en gaf aan eerst een korte wandeling te maken door de haven voor de visie zou worden voorgelegd. Voor er echter begonnen zou worden met wandelen vroeg Broekman de deelnemers zich kort voor te stellen en in een of twee zinnen te vertellen wat zij belangrijk vonden voor de herinrichting van de haven. Hieruit kwamen beknopt de volgende punten naar voren:

- Laat de haven zijn authentieke karakter houden;
- Laat het passen bij Harlingen;
- Maak het niet te modern;
- Behoud het stoere karakter;
- Geen torenhoge gebouwen;
- Maak plaats voor oude ambachten

Na deze korte voorstelronde en een eerste inventarisatie van de wensen voor de haven startte vervolgens de wandeling door de haven naar de loods en het vroegere entrepot gebouw waar de rest van de bijeenkomst plaats vond.



Een eerste visie

Enmaal binnen in de loods stonden stoelen en tafels voor de deelnemers om plaats te nemen. De presentatie van Karres en Brands stond al klaar op het scherm en al gauw werden de deelnemers door Broekman meegenomen in het proces om te komen tot de eerste visie voor het herinrichtingsplan. Aan het einde van zijn verhaal presenteerde hij vervolgens de eerste conceptschets van de visie. Beelden zeggen daarin meer dan woorden en al snel kwam het gesprek op gang.

Wat opviel was dat het gesprek vooral ging over de jachthaven die in de schets was opgenomen. Bij het ontwerp van de jachthaven werden toch wel vraagtekens geplaatst. Is het technisch haalbaar? Is er rekening gehouden met hoog water en storm? Is er nog ruimte voor andere schepen? Hoe komt de verdeling van ligplaatsen er uit te zien als er ruimte wordt gemaakt voor een Marina?

Karres en Brands benadrukte in dat kader dat de wens voor de aanleg van een jachthaven in het Open Planproces is besproken en vervolgens ook in het Ruimtelijk Programma van Eisen door de raad



is vastgesteld. Na deze eerste reactieronde en de uitleg van Karres en Brands werd vervolgens aan de deelnemers gevraagd om binnen de gestelde kaders mee te denken over de verfijning van de visie zoals deze er nu lag.

Aan de slag

Grote kaarten van de haven werden verdeeld op twee tafels neer gelegd. Aan de deelnemers werd gevraagd zich over deze twee tafels te verdelen en samen na te denken over de verfijning van de visie. Bij iedere tafel was een medewerker van Karres en Brands aanwezig om het gesprek aan tafel in goede banen te leiden en om zoveel mogelijk informatie te verzamelen voor de vervolgstap in de verdere uitwerking van de visie.

Ook tijdens de gesprekken aan de tafels werd veel gesproken over de jachthaven. Wel kon worden opgemerkt dat het niet zozeer ging om het tegen een jachthaven zijn, maar meer om de technische haalbaarheid en de plaatsing van de huidige chartervaart die nu in de haven ligt. Wat betreft de bebouwing, de ligplaats voor de cruiseschepen, het gebruik en de plannen voor de havenkade werd vooral genoemd dat de verbinding met de stad belangrijk is en dat er goed moet worden nagedacht over parkeergelegenheid. Voor de rest kon vooral geconcludeerd worden dat de uitwerking van Karres en Brands wat betreft de haven en de gebouwen over het algemeen in lijn waren met de punten die tijdens de voorstelronde werden genoemd.

Na zo'n drie kwartier werd aan de deelnemers aan de twee tafels gevraagd kort toe te lichten wat hun bevindingen per tafel waren. Belangrijkste conclusie aan beide tafels was dat een jachthaven kan, maar dan achter in de haven, waar de boten het meest beschermd liggen. Daarbij werd ook aangegeven om klein te beginnen en langzaam uit te bouwen.

Eind van de avond was ook wethouder Le Roy nog even aanwezig en samen met de belanghebbenden is er

gesproken over de voorliggende plannen van de Nieuwe Willemshaven. De bijeenkomst kwam daarmee tot een eind en de deelnemers werden uitgenodigd om nog een drankje te drinken en wat na te praten.

Ook tijdens het drankje werd er nog druk verder gepraat, waardoor de laatste deelnemers pas tegen kwart voor 11 's avonds de loods verlieten. Er werden zelfs nieuwe plannen aangedragen, zoals een jazzcafé in een van de oude loodsen.

Conclusies

De bijeenkomst over de concept visie maakte veel los bij de deelnemers. Vooral de plannen van de jachthaven waren nog moeilijk te concretiseren. Wel werd duidelijk dat de deelnemers niet zo zeer tegen een jachthaven waren, maar vooral twijfelde over de technische haalbaarheid en ligging van de marina in de haven. Ook werd hierdoor veel gesproken over de ligging van de huidige (vooral chartervaart) schepen. Dat er uiteindelijk verandering komt begrijpt iedereen, als dit maar in goed overleg gebeurt en er met alle technische factoren rekening wordt gehouden. De gemeente gaat hierover in gesprek met de chartervaart om een passende oplossing te vinden. Over een ding waren de deelnemers het in ieder geval eens: er moet wat met de Nieuwe Willemshaven gebeuren, want deze haven kan zeker uitgroeien tot een sterke trekker voor Harlingen als Waddenhaven met allure.

Opdrachtgever

Gemeente Harlingen
Provincie Friesland

Ontwerp

Karres en Brands Landschapsarchitecten bv
Oude Amersfoortseweg 123
1212 AA Hilversum
www.karresenbrands.nl

Sylvia Karres
Marco Broekman
Joost de Natris
Jasper Nijveldt
Tuomo Naranen
Cristina Colonetti

In samenwerking met

Stadkwadraat (Jaap Zijda, Bart Oomens)
Boiten (Hans van Putten, Hans Smit)
Noordtij (Daan Borjeson)

Projectgroep

Sylvia Karres, Marco Broekman, Jasper Nijveldt
(Karres en Brands), Jaap Zijda (Stadkwadraat), Daan
Borjeson (Noordtij), Horatius Runia, Elles van der Kooij,
(Gemeente Harlingen), Sandra van Assen, Klaas Talma,
Anneke Nauta (provincie Friesland).

Met dank aan

Gemeente Harlingen
Maria Le Roy, Elles van der Kooij, Horatius Runia,
Anna Venema, Fedde Wielstra, Minne Schiphof, Jacob
Tichelaar, Trientsje v.d. Meer, John Walta.

Initiatiefnemers

Experience centre Willem Barentsz (Paul Golembiewski),
kwalarium/bierbrouwerij (Ralph Jansen), Frysian Yacht
Club, project Catch the Wind (Guus Westra), Rederij
Vooruit, (dhr. Bakker jr. en sr.).

Niet-Ambtelijke Werkgroep

Bestuur gemeente Harlingen, Horatius Runia, Henk
Jukkema Maria Alexandra Boon, Lilian Fopma en Willem
Koornstra.

Belanghebbenden

Eigenaar hotelkraan, vuurtoren en lichtschip, Hubert
Jans, KNRM, Sleepboot Holland, Zeekadettenkorps,
Belangenvereniging het Havenkwartier, Harlinger
watersportvereniging, Harlinger Ondernemersvereniging,
Horeca Harlingen, Vereniging Oud Harlingen, Tall Ship
Race, Strandpaviljoen t'Zilt, Kiteschool Sky Fighters.

November 2013