

ONTWIKKELINGSPLAN HARLINGEN

(SEPTEMBER '91)



INHOUD ONTWIKKELINGSPLAN HARLINGEN

0	Samenvatting en conclusies	I
0.1	Algemeen	I
0.2	Investerings en rentabiliteit	I
0.2.1	Havenuitbreiding	I
0.2.2	Veerbootkade	I
0.2.3	Willemshaven, recreatiecomplex, strand en woontorens en reconstructie Havenkwartier	II
0.2.4	Diverse objecten	II
0.2.5	Totaal generaal	II
0.3	Toename werkgelegenheid bij realisatie van het masterplan	III
1.	<u>INLEIDING</u>	
1.1	Historie van de ruimtelijke en economische ontwikkeling.	1
1.2	Problemen en verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling.	3
1.2.1	Ruimtelijke geleiding en beperking	3
1.2.2	Ruimtetekort en natte en droge industrieterreinen	4
1.2.3	Beperkingen door milieuwetgeving	4
1.2.4	Havenslib	5
1.2.5	Vaargeul	5
1.2.6	Watersport	6
1.2.7	Ontsluiting en parkeren	7
1.2.8	Planprocedures	7
1.2.9	Sociaal-economische situatie	8
1.3	Het masterplan	8
1.3.1	Hoofdzaken en hoofdlijnen van de ruimtelijke structuur	9
1.3.2	Uitvoering haalbaarheidsstudie en aanpassingen werkgroepen, participatie bedrijfsleven	12
2.	<u>ECONOMISCHE ONTWIKKELING VAN HARLINGEN</u>	
2.1	Bevolking en beroepsbevolking	15
2.2	Werkgelegenheid	16
2.3	Werkloosheid	20
3.	<u>OVERSLAG EN HAVENGEBONDEN INDUSTRIE</u>	
3.1	Inleiding	22
3.2	Uitbreiding industriehaven; aanpassing havenmond en toegangseul	23
3.2.1	Globale omschrijving van het projekt	23
3.2.2	Verbeteren toegankelijkheid van de haven	25
3.2.3	Kosten	26
3.2.4	Verdere procedures	26
3.3	Overige aandachtspunten	26
3.4	Economische onderbouwing van het projekt in relatie met het ISP-IV	27
3.4.1	Algemeen	27
3.4.2	De huidige havenverbonden bedrijvigheid in Harlingen	27
3.4.3	Ontwikkelingen die nieuwe mogelijkheden scheppen voor Harlingen	31
3.4.4	Totaal-overzicht	34
3.5	Kostprijsberekeningen	35
3.5.1	Gegevens	35
3.5.2	Uitgangspunten	35

3.5.3	Kostprijs havengebied	36
3.5.4	Kostprijs havenmond	37
3.5.5	Kostprijs vervangende kaden en ligplaatsen	37
3.5.6	Investerings totaal	37
3.6	Samenvatting en conclusies	38

4.	<u>REKREATIE EN TOERISME</u>	
4.1	Algemeen	41
4.2	Veerbootkade	41
4.3	Langparkeren	45
4.3.1	Langparkeerterrein aan de Harlingerstraatweg	45
4.3.2	Alternatieve oplossing langparkeren	45
4.4	Havenplein	46
4.5	Zuiderhaven	48
4.6	Westerzeedijk en Willemshaven	48
4.6.1	Marina	48
4.6.2	Woonbebouwing Willemshavenkade	49
4.6.3	Strand Westerzeedijk	52
4.7	Rekreatiebungalows	53
4.8	Sportcomplex	55
4.9	Groene ring door Harlingen	56
4.10	Economische effecten	56

0 Samenvatting en Konklusies.

0.1 Algemeen.

In het voorliggende rapport is een integraal plan naar voren gebracht ten behoeve van de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Harlingen op lange termijn.

De elementen, die hierbij een rol spelen zijn:

- a. uitbreiding van de haven en de industriële vestigingen;
- b. bevordering van het toerisme;
- c. sanering van het z.g. Havenkwartier, waar momenteel wonen en industrie gemengd voorkomen.

Voor het haven- en industriegebied zijn een aantal varianten uitgewerkt, variërende van een binnendijkse uitbreiding tot een geheel buiten de huidige zeekering gelegen uitbreidingsgebied. Beide al of niet gekombineerd met een nieuwe havenmond. Een geringe verdieping van de vaargeul maakt deel uit van de plannen.

In de sektor recreatie en toerisme zijn de volgende projecten gezien:

- Verbetering van de faciliteiten voor de passagiers voor de veerboten naar Vlieland en Terschelling, alsmede integratie van deze terminal met het nabijgelegen Havenplein en aldus het scheppen van een verbinding naar de historische binnenstad.
- Verbeteren van parkeerakkommodaties voor kort- en langparkeren.
- Verbeteren van de afmeergefaciliteiten voor plezierjachten in de Nieuwe Willemshaven en de Zuiderhaven.
- Aanleg van een duinslufferstrand langs de Westerzeedijk.
- Verbeteren van de vaarroutes voor de zoetwatervaart door Harlingen.
- Aanleg van vakantiebungalows met all-seasons-voorzieningen en verbetering van de camping.

Hierbij is er een wisselwerking met strand en afmeergefaciliteiten.

De sanering van het Havenkwartier omvat het verplaatsen van hinderlijke vestigingen, het opvullen van de vrijgekomen ruimte met woningbouw en milieuvriendelijke bedrijven.

Daarnaast omvat het plan een zachte sanering en een beperkte verbetering van woningen en woonomgeving en bouw van maximaal een zevental woontorens met urban-villa's op de Willemskade (vier woonlagen).

0.2 Investerings en rentabiliteit.

0.2.1 Havenuitbreiding.

-	Investerings totaal, inclusief bouwrente	
	* uitbreiding	f. 32,6 miljoen
	* havenmond	f. 12,5 miljoen
	* vervangen kaden c.a.	f. 7,7 miljoen
		f. 53 miljoen
-	Onrendabel deel	f. 25 miljoen

0.2.2 Veerbootkade.

-	Investerings totaal met alternatieve langparkeeroplossing	f. 25,2 miljoen
-	Onrendabel deel	f. 9 miljoen

0.2.3 Willemshaven, recreatiecomplex, strand en woontorens + rekonstruktie Havenkwartier.

-	Investerings totaal (bruto)		
	* infrastructuur	f. 6,7	miljoen
	* jachthaven en kade	f. 8,8	miljoen
	* woningen ad. f. 200.000,--	f. 32	miljoen
	* sportcomplex	f. 3 à 8	miljoen
	* vakantiehuysjes	f. 24	miljoen
	* strand	f. 2 à 3	miljoen
	Totaal	f. 77 à 83	miljoen
-	Rekonstruktie Havenkwartier		
	* nieuwbouw op de open gevallen plekken, woningen 140 à f. 110.000,--	f. 15	miljoen
	* gebouwde economische voorzieningen Havenkwartier	f. 4	miljoen
	* gebouwde voorzieningen Havenplein	f. 4	miljoen
	Totaal	f. 23	miljoen
-	Onrendabel deel		
	* strand	f. 2 à 3	miljoen
	* haven + infrastructuur	f. 5,6	miljoen
	* sportcomplex	f. 3 à 1	miljoen
	* bedrijfsverplaatsingen (excl. scheepswerf Welgelegen)	f. 4	miljoen
	Totaal	f. 14 à 19	miljoen

0.2.4 Diverse objecten.

-	Investerings		
	* verplaatsven scheepswerf		p.m.
	* verdieping vaargeul op zee voor kustvaarders van 22ft	f. 1,6	miljoen
	* aanleg container-terminal		
	kade f. 3,5 miljoen		
	ro-ro p.m.		
	landhoofd f. 0,3 miljoen	f. 3,8	miljoen
	* renovatie Havenplein	f. 1,0	miljoen
	* faciliteiten Zuiderhaven	f. 1,3	miljoen
	Totaal	f. 8	miljoen
-	Onrendabel deel stel 50%	f. 4	miljoen

0.2.5 Totaal generaal

-	Investerings		
	Totaal	ca. f. 190 miljoen	
		(excl. verplaatste bedrijven en bouw op nieuw bedrijfsterrein)	
-	Onrendabel deel		
	Totaal	ca. f. 56 miljoen	

0.3 Toename werkgelegenheid bij realisatie van het masterplan.

Door de ontwikkelingen die voortkomen uit het masterplan zal een toename van de werkgelegenheid in Harlingen te zien zijn.

In onderstaande tabel is de werkgelegenheid in recreatie en industrie in de huidige situatie afgezet tegen de situatie na realisering van het masterplan.

	nu	na masterplan
recreatie direkt	43	164
indirekt	16	60
direkt + indirekt havengeb.		
industrie	1256	1756
totaal	1315	1980

De totale structurele groei van de werkgelegenheid in recreatie en industrie is 665 arbeidsplaatsen, hetgeen betekent een toename van ruim 50%!

De incidentele groei (werkgelegenheid tijdens de bouw) is voor de investeringen in het toerisme berekend op 540 mensjaren, terwijl de groei als gevolg van de woningbouw in het Havenkwartier en Willemshaven toeneemt met 620 mensjaren.

De toename van de werkgelegenheid als gevolg van de aanleg van de havenuitbreiding en tweede havenmond is berekend op 460 mensjaren.

De totale incidentele groei gegenereerd door het masterplan ligt op 1620 mensjaren.

Het Masterplan is een lange termijn visie op de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Harlingen.

1.1. Historie van de ruimtelijke en economische ontwikkeling

* ruimtelijk:

Harlingen is ontstaan aan de monding van een afwateringsstroom die ter plaatse van de tegenwoordige Voorstraat heeft gelopen. Noorderhaven en Schritsen waren de eerste vestinggrachten. Eind zestiende eeuw komen de Zoutslootbuurt en Almenum met z'n kerkterp binnen de nieuwe wallen en wordt de Zuiderhaven als marinehaven gegraven. Het Havenkwartier is gebouwd op de strook tussen stad en wad met bastions, (scheeps)-werven, woonhuisjes, Westerkerk en een brugverbinding in het midden van de Zuiderhaven. Nog steeds ligt de werf Welgelegen op de plaats van de voormalige Rijks Timmerwerf. De Havenweg heeft een industrieel karakter.



Harlingen kadastrale minuut circa 1825

De groei van de zeehavenfunctie ging altijd gepaard met een westelijke uitbreiding, in feite het Wad op: eerst de Nieuwe Willemshaven aan de zuidkant, later Nieuwe Voorhaven met Veerdam en uitloop van de Tjerk Hiddessluizen, de Vissershaven en na 1970 de Industriehaven. Uiteraard zijn in de loop van de laatste 100 jaar de maten van zeeweringen en havens vergroot en daarmee is het schaalverschil met de oude stad veranderd.

Wel is de stad zelf heel gaaf gebleven door die autonome havenontwikkeling naar het westen en door de stadsuitbreiding met nieuwe woonbuurten naar het oosten en zuiden aan de overzijde van de Rijksweg. In feite is Harlingen geen concentrische stad met een onder druk staand centrum, maar een soort dubbelstad. De Veerdam, met de drukke veren naar de eilanden en aangelegd op dijkhoogte, geeft uitzicht op Wad en Stad. Voor de rest is de stad door waterkering, havenwerken en spoorlijn nogal afgesloten van de Waddenzee in visueel opzicht en qua bereikbaarheid.

* economisch

De zeehavenfunctie is voor Harlingen altijd de kurk geweest waarop haar economie dreef. Voor de aan- en afvoer van goederen (vooral bulk-goederen) heeft de gemakkelijk aan te lopen haven van Harlingen betekenis voor het gehele Noorden van het land. De haven wordt in de loop van de tijd dan ook telkens uitgebreid.

De houthandel is in de negentiende eeuw voortdurend belangrijk geweest en speelt voor de huidige werkgelegenheid nog steeds een rol. De export heeft altijd voor het grootste gedeelte bestaan uit agrarische produkten. Vooral na het vrijmaken van de Engelse markt (1842) stijgt de uitvoer van boter en kaas enorm. Veel produkten werden in Sneek ter markt gebracht en 's nachts naar Harlingen "gejaagd" om dan in snelle boten, met bestemming de Engelse oostkust (Hull) te worden overgeladen.

De Zuiderhaven heeft altijd een "bedrijvig" karakter gehad met kleine industrieën, scheepswerven en pakhuizen.

Omdat uitbreidingen van havens in de regel zeewaarts worden gerealiseerd is de oude kern van de stad onaangetast gebleven. Een echte ingreep is de aanleg van de spoorlijn in 1863, waarbij grote stukken van de vestingwal ter plaatse moeten verdwijnen. In het gebied tussen spoorlijn en Zuiderhaven zijn grote veranderingen opgetreden, waarin naast bedrijvigheid gelukkig ook de woonfunctie aan bod komt (1910 Nutstraat en omgeving). Reeds na de grenscorrectie van 1933 kunnen enige bedrijven buiten de stad worden gehuisvest. Na 1950 is duidelijk een verschuiving van kleinbedrijf naar grootbedrijf te constateren en gaat bijvoorbeeld de houthandel uit het stedelijke beeld verdwijnen.

Hoewel de stad zelf geen eigen belangrijke markt heeft, is het door de vele relaties met het achterland toch een regionaal centrum. De middenstand is hierdoor een factor van betekenis. Dit wordt nog versterkt door de verzorging en ravitaillering van de schepen en door de verzorging van de Waddeneilanden Vlieland en Terschelling. Nabij de Zuiderhaven en aan de Havenweg ontstaan na 1910 enige exportslachterijen ten behoeve van de uitvoer naar Engeland. Andere bedrijven (visafslag - in 1933 aan de Oude Buitenhaven en na 1974 aan de Vissershaven -, visfileerbedrijven en garnalenpellerijen) hebben in de buurt van de havens een plaats gevonden.

Na 1900 wordt de stad uitgebreid. Er ontstaat dan oostelijk van de Midlumerstraat een bescheiden wijkje (het Rode Dorp) en zuidelijk van de Harlinger trekvaart tegen de binnenstad de Trebolwijk. De grenscorrectie van 1955 geeft ruimte voor het industrieterrein Hermes en voor de verdere uitbreiding van Harlingen-Zuid. Na 1971 (annexatie van Midlum) is de ontwikkeling van de Nieuwe Voorhaven ten noorden van de stad met een nieuw industrieterrein mogelijk.

In 1978 werd de industriehaven met open verbinding naar zee geopend. Door het ontbreken van droog industrieterrein is helaas in een aantal gevallen niet-water-gebonden industrie op dit terrein terecht gekomen.

De havenontwikkelingen hebben ook in het noordelijk gedeelte van de stad zekere aantastingen (Noorderhavenhoofd nabij de kop van de Zoutsloot en de Noorderwal nabij de sluis) tot gevolg gehad, maar hebben tevens gezorgd voor consolidatie van de huidige situatie. Na de tweede Wereldoorlog verdwijnen veel haven- en handelsactiviteiten uit de binnenstad en wordt het transport vrijwel alleen nog via de weg afgehandeld, terwijl vroeger veelal het transport over het water plaatsvond.

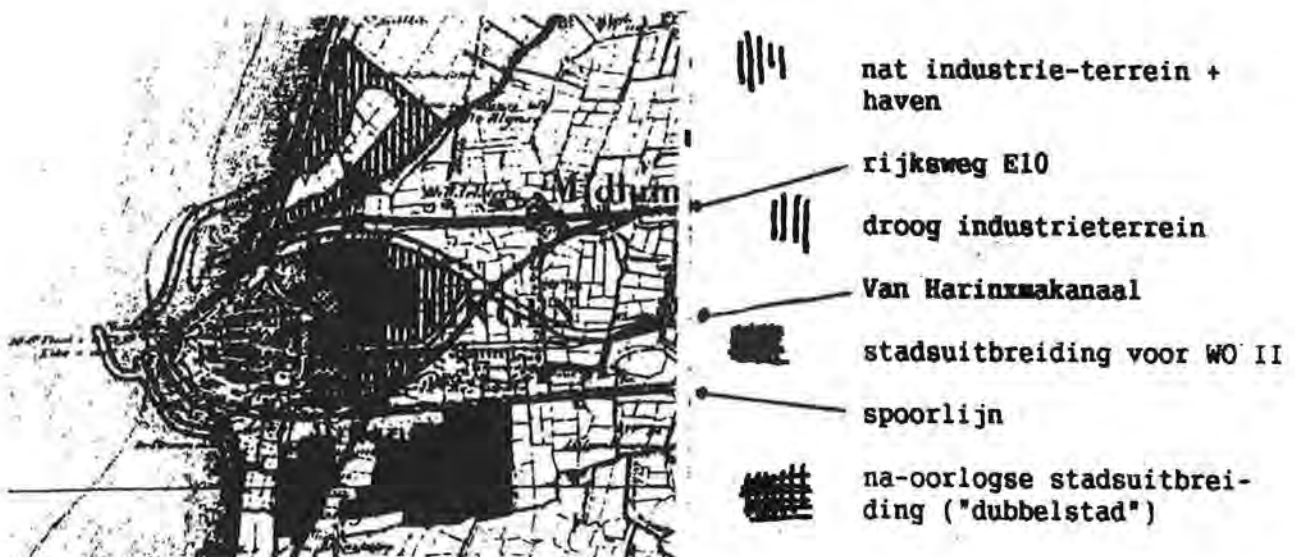
De stadskern is behouden gebleven door de naar buiten gerichte expansie van de haven. Door de havenontwikkeling konden enige verkeersrelaties met het achterland afgeleid worden langs de randen van de oude stad: spoorlijn en Havenweg - Zeeweg aan de zuidkant en via de E10 en de Zuidwalweg naar de noordelijke haven- en industrieterreinen. De auto-ontsluiting van de Veerkade (boten naar de eilanden) geschiedt ook langs deze laatste route.

1.2. Problemen bij verdere ruimtelijke en economische ontwikkeling

1.2.1 * ruimtelijke geleiding en beperking.

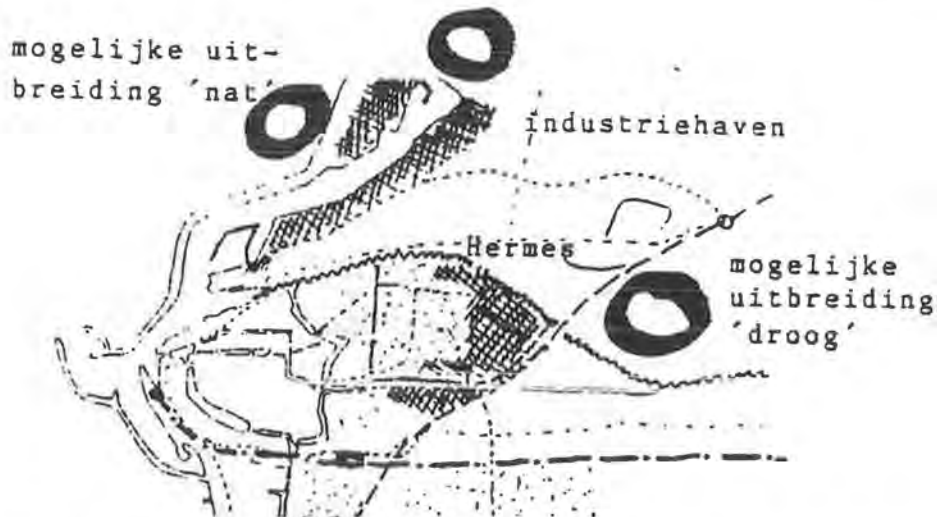
Zoals uit het voorafgaande historisch betoog (het heden is slechts te begrijpen en de toekomst te schetsen vanuit enig historisch benul) is gebleken, is de oude stadskern gaaf gebleven door uitbouw van de haven en industrie in westelijke (het Wad op) en noordelijke richting en de grote woonuitbreiding naar het zuid-oosten als min of meer zelfstandige kern. De oude vaarweg Franeker trekvaart - Noorderhaven naar zee is vervangen door het van Harinxmakanaal - de Tjerk Hiddessluizen en Nieuwe Voorhaven.

De rijksweg E10 vanaf Afsluitdijk en Leeuwarden sluit de oude stad aan de oostzijde af en ontsluit het noord-westelijke industriegebied. De zuidelijke Nieuwe Willemshaven wordt door Westerzeedijk (autoverkeer) en door de spoorweg ontsloten. Als overslaghaven telt dit gebied minder mee, mede omdat hier door de milieu-wetgeving



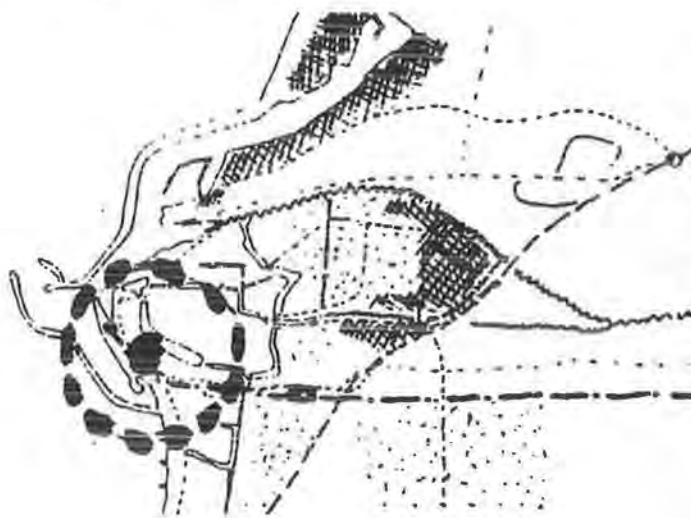
weinig te intensiveren en moderniseren valt. Van container-overslag op enige schaal kan b.v. geen sprake zijn in deze "Nieuwe Willems-haven".

1.2.2 * ruimte-tekort bij natte en droge industrieterreinen.



Het "droge industrieterrein" Hermes is volgebouwd, het natte industrieterrein rond de Industriehaven nog niet geheel, maar in principe wél geheel gereserveerd, o.a. voor de te verplaatsen werf Welgelegen achter de grote scheepsbouwhal. Opgemerkt is reeds dat noodgedwongen een aantal jaren geleden nat terrein uitgegeven is aan droge bedrijven, o.a. aan een grote "gasplant" van Petroland

1.2.3 * beperkingen door milieu-wetgeving

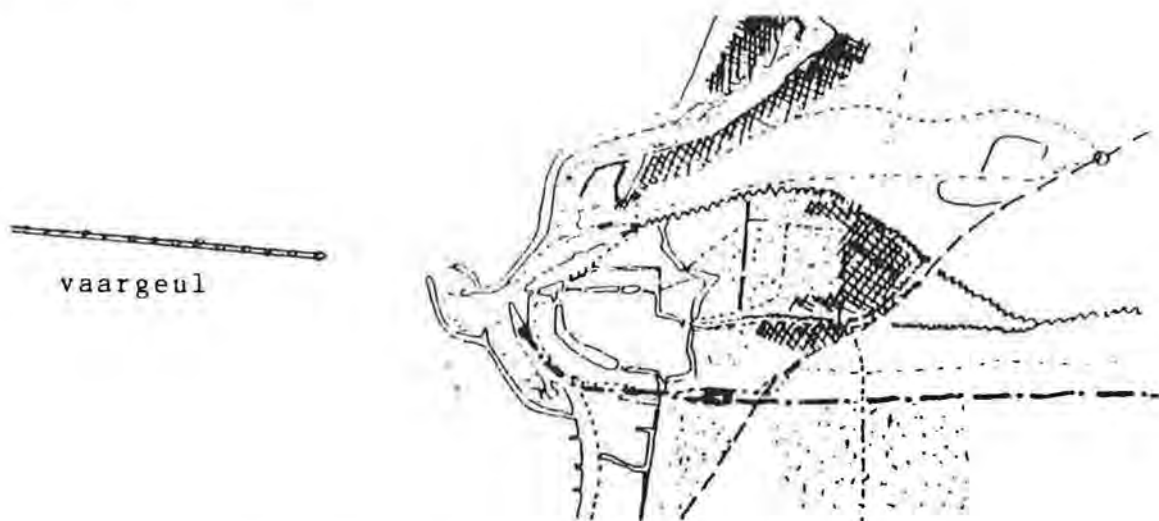


De werf "Welgelegen" (niet zo wel-) gelegen aan de Zuiderhaven, binnen de oude historische stadskern van Harlingen, blokkeert de ontwikkeling van nieuwe economische functies en bouwactiviteiten in de omgeving.

Ook industrieel gebruik van de Nieuwe Willems-haven (of voor container-overslag) is onmogelijk voor de woonfunctie van Havenkwartier en delen van de binnenstad.

Vandaar dat industriële en overslag-activiteiten uit de Willemshaven verplaatst moeten worden naar het noordelijk havengebied evenals de werf Welgelegen.

1.2.4 * Het Havenslib.



Ten gevolge van de ligging aan de slibrijke Waddenzee kampt de haven van Harlingen met veel onderhouds-baggerwerk. De afgelopen 15 jaar is het baggerbezwaar samenhangend met het wateroppervlak van de haven geleidelijk toegenomen tot ca. 1 miljoen m³ per jaar.

Verdere havenuitbreidingen moeten zo mogelijk zodanig worden ontworpen dat het baggerbezwaar zo klein mogelijk wordt gehouden. Dit klemmt te meer omdat de specie licht verontreinigd is (z.g. klasse I), zoals overigens al het waddenslib. Verder wordt voornamelijk door activiteiten van de scheepswerf in het oude havengebied vervuiling tot klasse III - IV veroorzaakt (sterk tot zeer sterk verontreinigd). Momenteel wordt de "schone specie" nabij de haven op zee gestort, de overige specie (in de haven momenteel nog aanwezig ca. 65.000 m³) moet in depôts worden geborgen. Door geleidelijk aanscherpen van de milieu-eisen zal op langere termijn er rekening mee moeten worden gehouden dat meer depôtruimte beschikbaar komt.

Bij het ontwikkelen van ontwerpen voor havenuitbreidingen in dit gevoelige Waddengebied zijn drie varianten ontworpen, die mede beogen het baggerwerk te beperken.

1.2.5 * Vaargeul

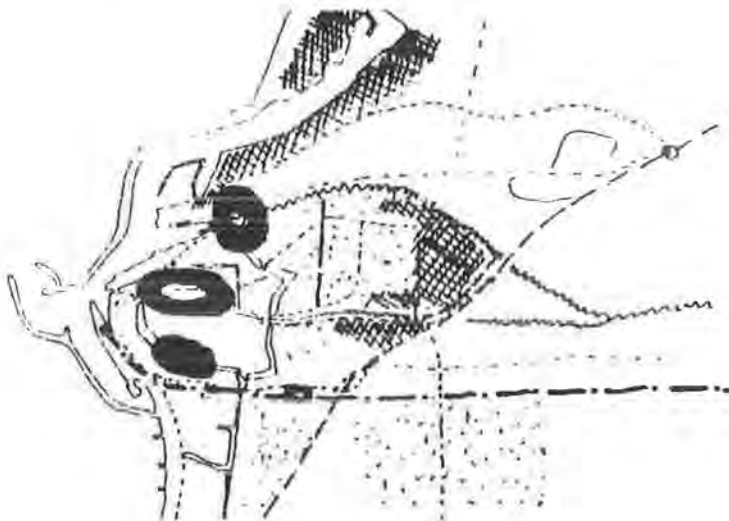
De haven van Harlingen is voor grotere schepen bereikbaar vanuit zee via het zeegat tussen Vlieland en Terschelling en verder door de geulen Vliestroom, Blauwe Slenk en de geul langs de Pollendam. De waterdiepten over het laatstgenoemde traject zijn bepalend voor de bereikbaarheid van de haven.

Uit een recent uitgevoerd onderzoek blijkt, dat door het opruimen en egaliseren van enkele zeer plaatselijke drempels het traject kan worden verdiept tot N.A.P. -7.20 m over een geulbreedte van ca. 75 meter. Hiermee wordt de concurrentiepositie van Harlingen als enige Friese zeehaven versterkt.

1.2.6 * Watersport.

Harlingen is een zeer populaire passanten-haven voor watersporters afkomstig uit "Friesland en Holland ten zuiden van de Afsluitdijk". Daarnaast biedt de stad voor een paar honderd boten vaste ligplaats-faciliteiten achter in de Noorderhaven en in de noordoostelijke stadsgracht achter de Tjerk Hiddessluizen. Deze populariteit voor bezoekers heeft de stad te danken aan de gezellige monumentale binnenstad waarbinnen passanten-ligplaatsen (te beperkt, met name in de Noorderhaven) zijn aangewezen, goede watersportwinkels en reparatie-werfjes en veelsoortige horeca-gelegenheden. Daarnaast is er ook een heel simpele nautische reden: Harlingen is de enige "land-haven" tussen de sluizen van Kornwerderzand en Lauwersoog en daardoor een belangrijk steunpunt voor waddentochten naar de eilanden en verder in oostelijke richting. Texel, Vlieland en Terschelling hebben goed geoutilleerde jachthavens, in Harlingen is een discrepantie te constateren tussen de kwaliteit van de stad en de faciliteiten voor de watersport.

De "bruine vaart" is een economische sector binnen de watersport van enig belang. Ook daarvoor moeten de faciliteiten drastisch verbeterd worden wil deze vorm van beroepsvaart voor stad en "bruine recreanten" beiden acceptabel blijven.

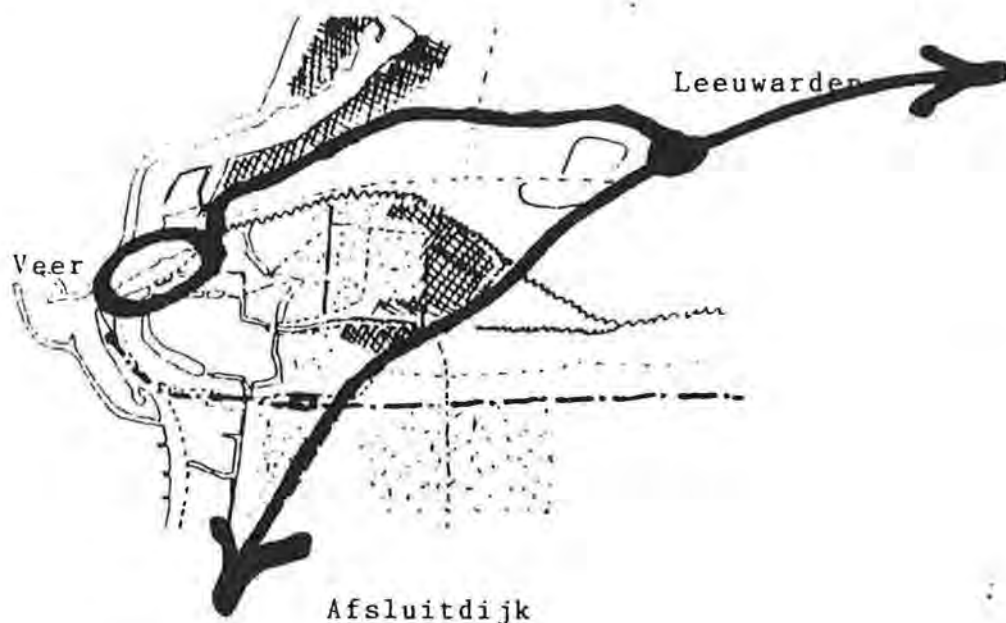


1.2.7 * Ontsluiting en parkeren.

Harlingen is goed ontsloten voor trein, bus, fiets, auto en allerlei vormen van scheepvaart. Gedurende het toeristenseizoen is de parkeerdruk zeer groot, met name in de omgeving van de Veerkade. Voor kort- en lang parkeren zal de capaciteit moeten worden uitgebreid.

Veerdam: een half miljoen passanten naar de eilanden.

De veerterminal en omgeving met havenplein en buitenkom is het ontmoetingspunt bij uitstek van Harlingen, Waddenzee en -eilanden. De ligging dicht bij de stad maakt dat niet alleen de passagiers naar de eilanden maar ook Harlingers en bezoekers aan de stad van deze plek zouden moeten profiteren. De faciliteiten voor passanten en de kort-parkeer capaciteit zijn echter onvoldoende en de omgeving is nogal kil-utilitair van karakter en straalt weinig uit van de monumentale sfeer die de stad zelf in grote mate heeft.



1.2.8 * Planprocedures.

Als voorwaarde voor verdere economische ontwikkeling zal Harlingen op korte termijn plannen moeten maken voor zeehaven-gebonden en 'droge' industrieterreinen. Er is zoveel interesse voor de laatste haven-gebonden hectares, terwijl landinwaarts geen 'droog' terrein meer beschikbaar is, dat verdere groei-potenties van Harlingen door het ontbreken van bouwrijpe grond onvoldoende benut worden.

Het Masterplan -waarover in het volgende hoofdstuk nadere uitleg geeft een heldere visie en is daarmee basis voor verdere formele planvorming: structuurplan en bestemmingsplannen.

Daarnaast weten we dat Harlingen in een gevoelig gebied ligt: de westelijke Waddenzee waar een milieu-beschermende Planologische Kern Beslissing geldt.

Het gemeentebestuur heeft dan ook besloten de uitwerking van het Masterplan en het werken aan structuur- en bestemmingsplan te begeleiden met het op vrijwillige basis vervaardigen van een Milieu Effect Rapportage. Aan de "startnotitie" is inmiddels begonnen.

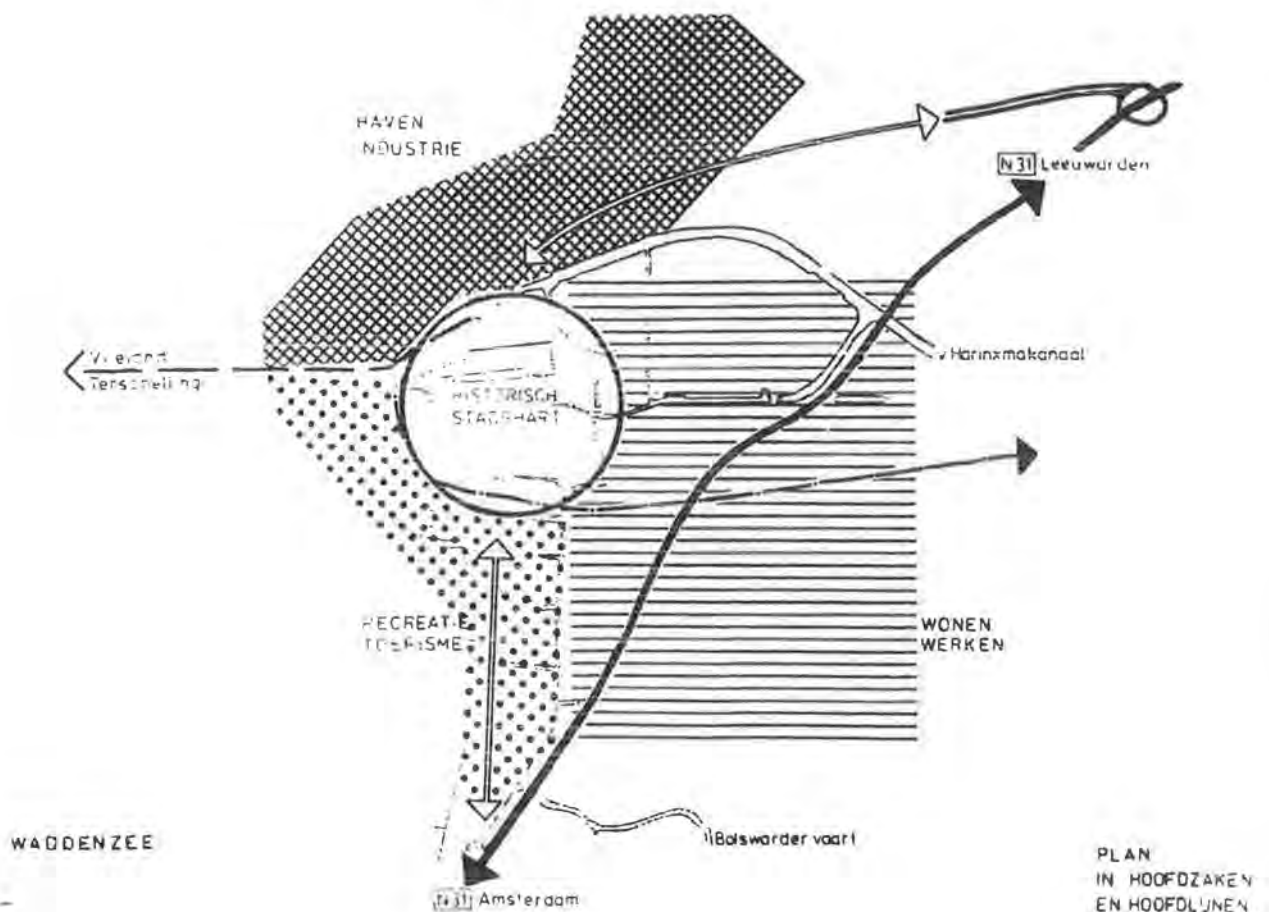
1.2.9 * Sociaal-economische situatie

Sinds 1979 is de werkgelegenheid in Harlingen, na een aanvankelijke daling, de laatste jaren sterk verbeterd. De aanleg van de industriehaven en de andere stimuleringsmaatregelen in de havensektor hebben deze stijging bewerkstelligd.

Ondanks de economische potenties van onze stad moeten we constateren dat de werkloosheid onder de Harlinger beroepsbevolking, na een aanvankelijke verbetering, toch weer aan het stijgen is.

Het werkloosheidspercentage in de gemeente Harlingen was in 1990 voor zowel mannen (15,8%) als vrouwen (25,1%) hoger dan het Friese percentage (14,3% en 23,7%) en aanzienlijk hoger dan het landelijke percentage (10,4% en 16,5%). Mede op basis hiervan is er sprake van een teruglopende bevolkingsomvang.

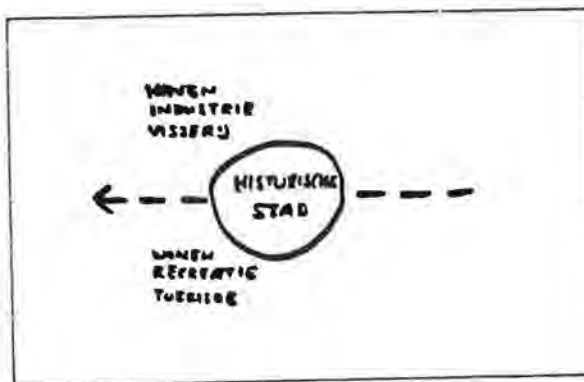
- 1.3 **Het Masterplan,**
een globale samenvatting van de probleem-oplossende kwaliteiten van het Masterplan Harlingen Waddenstad.



Om aan de oplossing van de hierboven geschetste problemen een bijdrage te leveren is het Masterplan Harlingen Waddenstad gedurende het eerste halfjaar van 1990 opgesteld en op 10 oktober van dat jaar unaniem door de gemeenteraad aanvaard. Dat wil zeggen: de Raad was unaniem enthousiast over de uitgangspunten en de vertaling daarvan in een ruimtelijk en economisch concept en gaf opdracht het plan op onderdelen uit te werken en het geheel te toetsen op financiële haalbaarheid.

1.3.1 Hoofdzaken en Hoofdpijnen van de ruimtelijke structuur.

Het waterfront van Harlingen ten zuiden van de havenmond, veerdam en historische stad wordt bestemd voor wonen, recreatie en (water-) toerisme. Hier kunnen stad, haven en Waddenzee intensiever op elkaar worden betrokken. Ten noorden van de Veerdam blijft het accent op de overslaghaven en havengebonden industrie. Een paar overslagbedrijven en de scheepswerf Welgelegen (nu aan de zuidkant van en zeer dichtbij de oude binnenstad) zullen dan ook verplaatst moeten worden naar de uit te breiden industriehaven ten noorden van de stad.



Achtereenvolgens zullen een aantal elementen omschreven worden uit het Masterplan. Slechts de zeehavengebonden industrie, compleet met haven-infrastructuur en de recreatieve mogelijkheden zijn van belang voor deze I.S.P.-rapportage. Maar omdat het Masterplan een 'integraal plan' is, d.w.z. allerlei aspecten van het westelijk stadsdeel van Harlingen behandelt, zullen de andere plandelen ook genoemd worden.

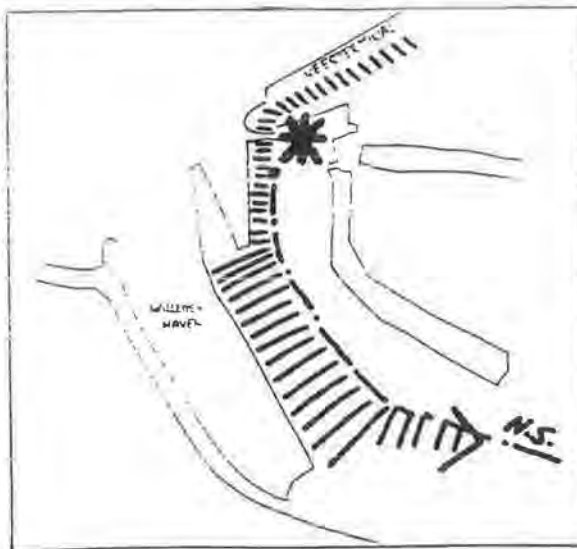
I. Tweede Havenmond en vergroting havengebonden industrieterrein.

- * Het Masterplan introduceert een tweede havenmond om 3 redenen:
 1. verkeersscheiding tussen recreatievaart en veerboten enerzijds en beroepsvaart en visserij anderzijds;
 2. beperking havenslib door een scheiding aan te brengen tussen een 'zoetwater'-deel (uitstroom Tjerk Hiddessluizen) en een puur zoutwater-havenmond. Ingenieursburo De Weger heeft de tweede havenmond om deze slibneerslag-beperking geïntroduceerd.
 3. extra ruimte voor steigers en uitbreiding van de visafslag en bijbehorend industrieterrein.
- * 'Het industrieterrein' kan gefaseerd uitgebreid worden tot ruim 40 ha. De noodzaak hiervoor wordt aangetoond in par. 3.6.

N.B. Ook "droog terrein" moet aangevuld worden. Het Masterplan spreekt hier niet over, maar het voornemen is zo'n terrein in te richten aan de oostkant van de stad.

II. Toeristisch-Recreatieve infrastructuur en voorzieningen.

- * Jaarlijks passeren een half miljoen reizigers de passagiersterminal van de veerboten naar Terschelling en Vlieland. Dit aantal zal nog toenemen tot een verdubbeling. Rederij Doeksen en de gemeente Harlingen willen de faciliteiten verbeteren met een dubbel doel: meer comfort voor de passagiers en deze mensen duidelijk maken dat ze tijdelijk gast zijn van Harlingen en daar ook langer gebruik van kunnen maken.



Met de nieuw te bouwen passagiers-terminal, een wadden-paviljoen (voorlichting over de Waddenzee), een visrestaurant, het V.V.V.-kantoor en de wat comfortabeler treinhalte voor de wadloper zullen de Veerkade, Havenplein en Dokkade het ontmoetingspunt worden tussen stad, wad en eilanden.

Een kort-parkeergarage op de Veerkade maakt het havenfront ook bereikbaar voor auto-toerisme. Ook de lang-parkeercapaciteit aan de overkant van het Van Harinxma-kanaal zal worden opgevoerd.

- * De Nieuwe Willemshaven zal, nu de milieu-wetgeving opvoeren van de industriële en overslag-activiteiten uitsluit, geschikt worden gemaakt voor de watersport: betere faciliteiten voor de bruine vloot, + 400 vaste en passanten-ligplaatsen voor zeegaande jachten, een jachtclub en ook, in afwijking van het Masterplan, circa 250 woningen in de marktsector.
Het geplande sportgebouw (zwembad, sporthal e.d.) zal waarschijnlijk binnendijks gebouwd worden op het z.g. Balkland, ook goed bereikbaar voor de watersport-gasten en beter voor scholieren en Harlingers (dan in het Masterplan staat aangegeven).
- * Een bungalowpark met recreatie-woningen, ten oosten van de Westerzeedijk, langs de Bolswarder-vaart. Het te verbeteren strandje bij de Stenen Man (monument voor Casper di Robles) is één van de voorzieningen die én bruikbaar zijn voor Harlingers en toeristen én aantrekkelijk voor de bungalow-gasten.



* Rond Historisch Harlingen is voorzien in een groene ring als doorgaande recreatieve wandelroute.
Hoogtepunt moet worden het gebied Veerkade - Havenplein - Dok. De Nieuwe Willemshavenkade sluit dan aan op Rozengracht en stadswal.

* De Zuiderhaven zal na de verplaatsing van 'Welgelegen', een veel meer toeristisch-recreatieve functie krijgen. Ruim 100 ligplaatsen, voor een groot deel bestemd voor passanten, samen met een nieuwe economische functie ter plaatse van de huidige werf zullen de levendigheid en het economisch functioneren van de Harlinger binnenstad (winkels, midden- en kleinbedrijf horeca) versterken.

III. Na nieuwe mogelijkheden voor Haven en Industrie én het scheppen van een betere structuur voor recreatie-faciliteiten is het derde belangrijke element in het Masterplan de stadsvernieuwingsaanpak van het Havenkwartier.

Na stevige oppositie uit die buurt tegen een wel wat erg rigoreuze vernieuwing van het huidige woongedeelte van het Havenkwartier en een bewezen niet-uitvoeringsfaseerbaarheid heeft het gemeentebestuur besloten tot een meer "zachte" stadsvernieuwingsaanpak, met behoud van de in het Masterplan verlangde kwaliteit. Het Havenkwartier moet niet alleen zelf opgeknapt worden, maar ook goed aansluiten op de aangrenzende recreatiehavens Nieuwe Willems-haven en Zuiderhaven. De nieuwe woningen langs de Nieuwe Willemshavenkade moeten zo goed mogelijk één geheel vormen met de bestaande en nieuwe woningen in het Havenkwartier, ondanks het handicap van de waterkering en wadlopers-spoorlijn. Een verbindende voetgangersbrug halverwege de Zuiderhaven is een welkome aanvullende route van dit gebied naar het stadscentrum.

De noodzakelijke verplaatsing van de werf Welgelegen is één van de voorwaarden voor een geslaagd stadsvernieuwingsproces in het Havenkwartier met de ontwikkeling van nieuwe economische functies langs de Zuiderhavenkade. Waarmee de Zuiderhaven een waardige tegenhanger wordt van de Noorderhaven.

1.3.2. Uitvoering

Haalbaarheidsstudie en aanpassingen.
Werkgroepen, participatie bedrijfsleven.

Na de raadsgoedkeuring op 10 oktober '90 van de principes van het Masterplan is per 1 november van dat jaar een studie- en uitwerkingsorganisatie aan het werk gezet die het plan op onderdelen verder moet detailleren en volgens eventuele tijdens de studie opgedane nieuwe inzichten moet bijstellen. Tevens wordt het plan in al z'n onderdelen op haalbaarheid getoetst in technische, financiële en sociale zin.

Enkele van deze aanpassingen kunnen hier al genoemd worden:

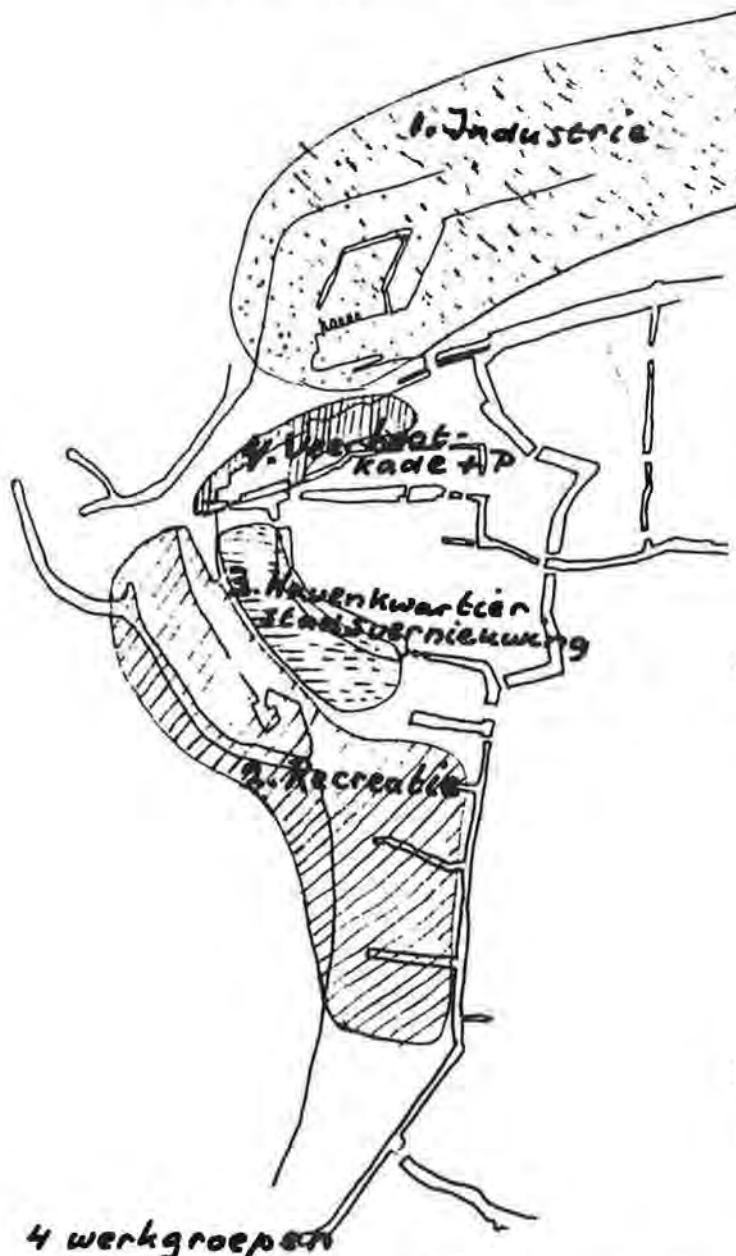
- * De vergroting van de industriehaven en het bijbehorende 'natte' industrieterrein zal zo efficiënt mogelijk ontworpen moeten worden. "Welgelegen" en enkele overslagbedrijven uit het zuidelijk havengebied zullen naar het noorden verplaatst moeten worden. Nieuwe bedrijven hebben zich reeds aangediend en tevens hebben de visafslag met bijbehorende verwerkingsbedrijven meer ruimte nodig. Dit alles leidt tot een specifiek havenontwerp met uitvoeringsfasering en uitgiftebeleid.
- * De stadsvernieuwing van het Havenkwartier zal anders dan de tekening van het Masterplan laat zien een "zachter" verloop kennen met veel minder sloop van bestaande woningen. Ook zal de opgetilde boulevard gekoppeld aan de waterkerende muur niet in deze vorm worden uitgevoerd, o.a. vanwege de slechte faseerbaarheid. Nieuwe economische functies, waardoor ook het Vernieuwde Havenkwartier een buurt zal blijven met een zekere functiemenging tussen Wonen en Werken.
- * Omdat er wat minder nieuwbouw-woningen zullen verrijzen in het Havenkwartier zullen er meer appartementen gebouwd worden aan de Nieuwe Willemskade langs de Marina-boulevard. Deze woongebouwtjes (gemarineerde urban villa's) verlevendigen de buitendijkse Marina-boulevard en betekenen méér kostendragers voor de aan te leggen boven- en ondergrondse infrastructuur.

De Masterplan-uitwerking is georganiseerd in 4 clusters met elk een eigen werkgroep, waarin het bedrijfsleven, hogere overheden en de gemeente Harlingen participeren. Een overkoepelende Stuurgroep regelt de gezamenlijke zaken en bereidt de besluitvorming richting Gemeenteraad voor. Ook hierin participeren bedrijfsleven, overheden en gemeente. Een Projectburo Waddenstad met 3 coördinatoren (civielingenieur, architect-stedebouwer en planoloog) coördineert gedurende de studieperiode, de 2 wethouders coachen elk 2 werkgroepen en de burgemeester zit de Stuurgroep voor. De secretarie begeleidt werk- en stuurgroepvergaderingen.

Het werkbudget gedurende deze studieperiode bedraagt f. 500.000,-- opgebracht door het bedrijfsleven dat meedoet in de 4 werkgroepen (per cluster f. 87.500,--) en de gemeente Harlingen (de resterende f. 150.000,--). Deze 5 ton wordt besteed aan de huisvesting van het projectburo, salariskosten van de 3 ambtelijke coördinatoren, bewonersparticipatie, studie en onderzoek. Verder betaalt de gemeente extra stedebouwkundig werk en investeert het bedrijfsleven in onderzoek, ontwerp en calculatiewerk.

Het bedrijfsleven is dus zeer intensief bij de voorbereidingen van de uitvoering van het Masterplan Harlingen Waddenstad betrokken: financieel, inhoudelijk en zakelijk. Want in de nabije toekomst zal dit participierend bedrijfsleven de uitvoering ter hand nemen van de werkzaamheden in de 4 clusters.

De participerende bedrijven worden hier per cluster met name genoemd:



4 werkgroepen

1. Werkgroep Industrie

- * Ballast Engineering (het ingenieursburo van Ballast Nedam)
- * Boskalis Oosterwijk b.v.

Daarnaast de Noordelijke Ontwikkelingsmaatschappij en de Handels- en Industriegroep Harlingen (koepel van Harlinger industrieën).

2. Werkgroep Recreatie

- * Lisman Inter Holding projectontwikkelaar-investeerder

En ook hier de NOM en een belangenorganisatie de Harlinger Ondernemers Vereniging.

3. Werkgroep Havenkwartier

- * Een consortium van 5 investeerders, opdrachtgevers en bouwers, t.w.:

- De Bouwvereniging Harlingen (de plaatselijke woningbouwcorporatie);
- Architectenburo Van der Zee - Ybema;
- Bouw Bedrijf Friesland (bouwkundig aannemersbedrijf);
- Amrobank (het plaatselijk kantoor vertegenwoordigt Projectontwikkelingsmaatschappij Amro);
- Aannemersbedrijf Broersma (waterbouwkundig aannemer).

- * De bewoners van het Havenkwartier doen mee met een vertegenwoordiging van de Belangenvereniging Havenkwartier, de ter gelegenheid van het Masterplan opgerichte bewonersorganisatie.

4. Werkgroep Veerbootkade + Parkeren

- * Bouwbedrijf De Wadden
- * Koninklijke Wegenbouw Stevin
- * Aannemingsmij. Hecon
- * Rederij Doeksen (veerboten naar de eilanden)
- * FRAM (autobusdienst)

Grote delen van het onderzoeks- en studiewerk worden door het participierend bedrijfsleven zelf gedaan, resp. op hun kosten aan deiden uitbesteed. Hogere overheden als de Provincie Friesland en Rijkswaterstaat nemen actief aan de plannenmakerij deel. Ook Harlingen besteedt werk uit, met name aan Bureau Vijn (stedenbouwkundigen) en Bureau F.C. de Weger (civiel ingenieurs).

Conclusie

Het Masterplan is een goede basis voor de 2 acties om de economische positie van Harlingen te versterken:

1. De zeehavengebonden industrie, de overslagfunctie en de bereikbaarheid van de Harlinger haven.
2. De toeristisch-recreatieve functie, waaronder watersportfaciliteiten (vergroten aantal ligplaatsen), toegankelijkheid van de monumentale binnenstad (o.a. voor de grote passantenstroom richting eilanden) en de verblijfsfunctie (strand, bungalowpark en multifunctioneel sportgebouw).

Voor versterking van industrie, recreatie (en de stadsvernieuwing van het Havenkwartier) moet de werf Welgelegen naar de industriehaven verplaatst worden. Waarmee dan tevens de scheepsbouw- en scheepsreparatiesector meer geconcentreerd wordt en de economische condities worden verbeterd.

Uit het bovenstaande moge blijken dat het bedrijfsleven intensief betrokken is bij de uitwerking van het Masterplan en bij de voorbereiding van de vele uitvoeringsplannen gedurende de komende jaren.

In de hoofdstukken 3 en 4 behandelen we achtereenvolgens de ruimtelijke en financiële consequenties van de economische voorwaarden-verbetering van Haven en Toerisme, als uitwerking van het Masterplan.

2. Economische ontwikkeling van Harlingen in de afgelopen 10 jaar.

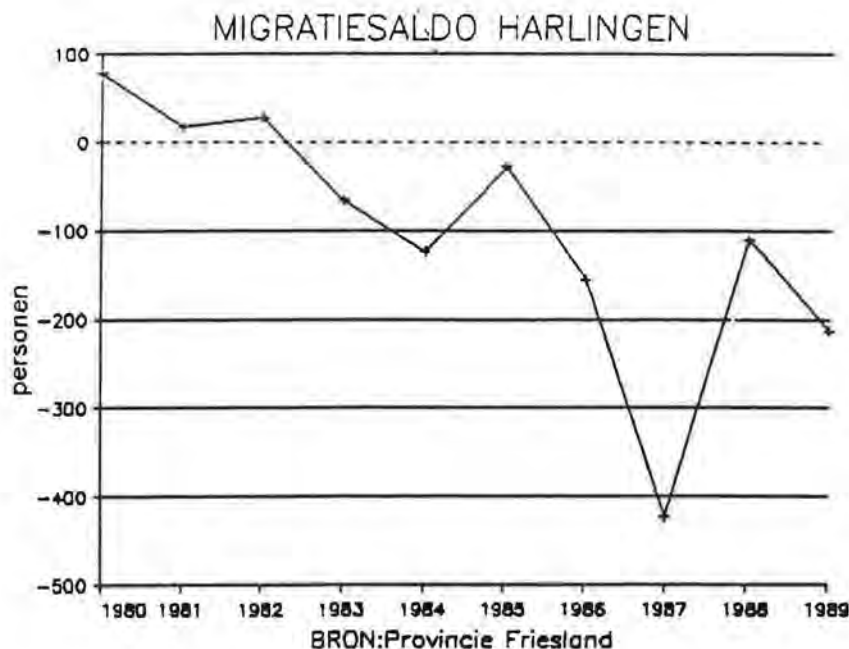
Achtereenvolgens wordt ingegaan op de ontwikkeling van de (beroeps) bevolking, werkgelegenheid(sstructuur) en werkloosheid.

2.1 Bevolking en beroepsbevolking.

Op 1 december 1990 woonden in de gemeente Harlingen 15.492 personen. Per 1 januari 1990 waren dat er 15.574 personen. Ten opzichte van 01-01-1979 is dat een stijging van ca. 3,1%, hetgeen iets beneden het provinciale gemiddelde (3,6%) ligt. De groei is volledig toe te schrijven aan de gemeentelijke herindeling van 1 januari 1984 waarbij Harlingen 611 inwoners rijker werd.

De oorzaak van de stagnerende en de laatste jaren teruglopende bevolkingsomvang is het negatieve migratiesaldo waarmee de gemeente Harlingen vanaf 1983 kampt (zie figuur 1).

Figuur 1.



Met ingang van 1989 is een nieuwe definitie m.b.t. de beroepsbevolking ingevoerd. Dit betekent dat alleen de cijfers over 1989 en 1990 vermeld worden.

Op 01-01-1990 bedroeg de Harlinger beroepsbevolking ca. 6.780 personen. Ten opzichte van 1989 was er een daling van ca. 70 personen (ca. 1%) vnl. als gevolg van de negatieve bevolkingsontwikkeling. Deze ontwikkeling van de beroepsbevolking is in tegenstelling met de ontwikkeling in Friesland totaal; daar was sprake van een groei van ca. 0,8%.

Op grond van de migratie-ontwikkeling, de samenstelling van de bevolking naar leeftijd en geslacht en veronderstellingen ten aanzien van deelnemingspercentages wordt verwacht dat de beroepsbevolking in Harlingen zal dalen in de komende jaren (1995: ca. 6.400 personen).

¹⁾ Afdeling Onderzoek, provincie Friesland, Arbeidsmarktprognose Friesland.

2.2 Werkgelegenheid.

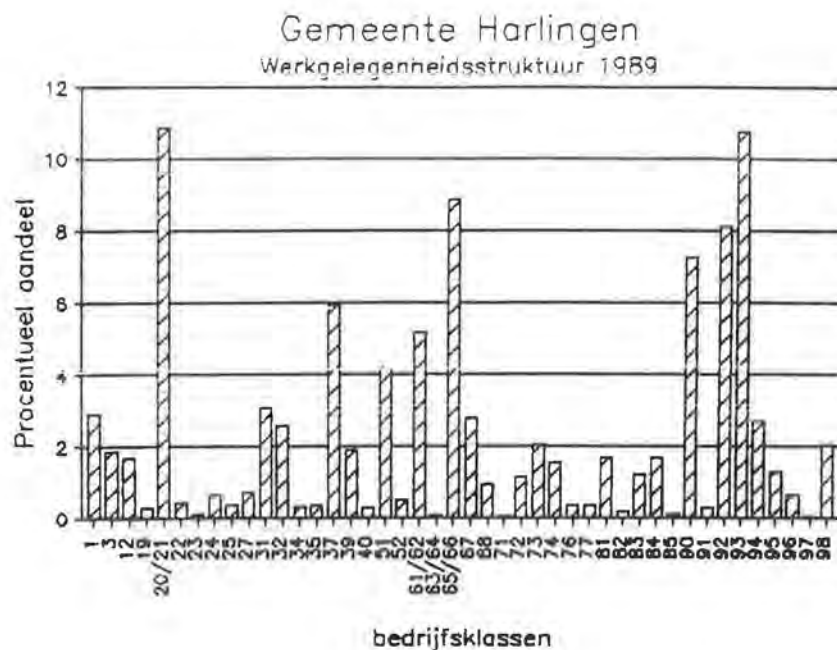
Structuur

In 1989 waren in de gemeente Harlingen 4.399 personen werkzaam. De gemeente omvat weliswaar de dorpsgebieden Wijnaldum en Midlum maar de werkgelegenheidscijfers worden volledig door de havenplaats Harlingen gedomineerd.

Indien we de werkgelegenheid naar bedrijfsklasses uitsplitsen (zie figuur 2) blijkt dat de gemeente een redelijk diverse structuur bezit.

De grootste bedrijfsklasse is de gezondheidszorg (SBI 93) met een aandeel van 11%, onmiddellijk gevolgd door de voedingsmiddelenindustrie (SBI 21/22; voornamelijk visverwerking) met 11%. Daarna komen de detailhandel (SBI 65/66) (%), onderwijs (SBI 92) 8% en bestuurlijke overheid (SBI 90) 7%. De invloed van de haven op de werkgelegenheidsstructuur blijkt ook uit het aandeel van de transportmiddelenindustrie (SBI; scheepsbouw) van 6,0%.

Figuur 2.



De aanwezigheid van een zeehaven zorgt weliswaar onmiskenbaar voor een behoorlijk deel van de werkgelegenheid in Harlingen. Kwantificering van de havenverbonden werkgelegenheid is echter niet precies mogelijk omdat statistische bronnen veelal niet nauwkeurig genoeg de bedrijfs-activiteiten omschrijven. Met zeer gedetailleerd datamateriaal is echter wel onderstaande benadering mogelijk.

In tabel 1 staan bedrijfsklassen en -groepen vermeld die hun activiteiten in de haven of op het water vervullen of waarvoor de haven voor levering of afname van grondstoffen, eindprodukten of handelswaar belangrijk is. Van die bedrijfsklasse/groepen waarvoor het verband tussen activiteit en haven éénduidig is, is de volledige werkgelegenheid als havengebonden meegeteld. Van de overige is alleen de werkgelegenheid meegeteld van die vestigingen die aan de haven of belangrijk vaarwater liggen.

Deze (uiteraard arbitaire) benadering is toegepast voor de jaren 1983 en 1989. Het aandeel van de havengebonden werkgelegenheid ligt op ongeveer 28,5%. Vanwege mogelijke overschatting bij de industrie, groothandel en wegtransport en onderschatting bij de zakelijke dienstverlening (m.n. uitzendkrachten) dient men dit cijfer te lezen als ergens tussen de 20 en 30%. Uitdrukkelijk dient gesteld te worden dat het niet zo is dat de aanwezigheid van een zeehaven voor al deze bedrijven noodzakelijk is; een gunstige locatiefactor is het echter wel.

Tabel 1. Indicatie van de havenverbonden werkgelegenheid te Harlingen.

SBI	Bedrijfsklasse/groep	1989	1983
03	Visserij	82	64
1	Delfstoffenwinning	86	22
203	Visverwerking	260	53
22	Textiel (i.e. netten, zeilen)	19	26
313*	Kunststofverwerking	135	92
32*	Bouwmaterialenindustrie	2	87
34*	Metaalprodukten	12	14
35*	Machine-industrie	12	16
37	Scheepsbouw	261	269
5124	Baggerbedrijven	5	29
61/62*	Groothandel	146	88
722*	Wegvervoer	19	14
73	Zeevaart	89	88
74	Binnenvaart	68	56
8497	Visveiling	5	7
9012	Douane	30	22
9013	Directie visserijen	8	8
96	Sport en recreatie (zeilen, vissen)	10	7
762	Cargadoorsbedrijf	4	
Totale werkgelegenheid		1.256	962
		4.399	4.083
		28,6	23,6

*) Werkgelegenheid in vestigingen die een locatie hebben in een haven of aan vaarwater.

Ontwikkeling.

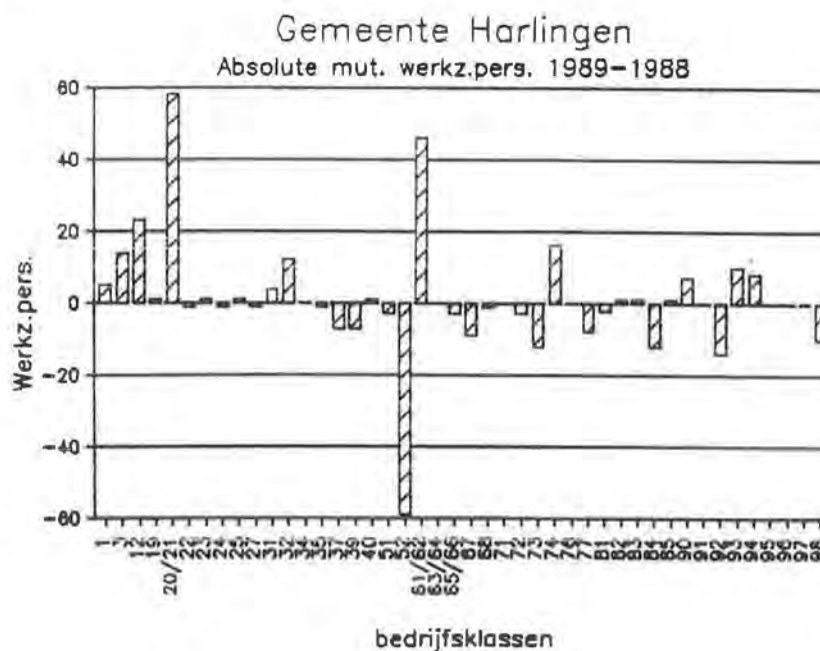
Over de periode 1979-1989 is de werkgelegenheid in Harlingen met 96 personen gestegen. Dit betekent een stijging van 2,2%. Zoals in figuur 3 te zien is, scoort Harlingen hiermee ten opzichte van Friesland relatief goed. De toename is met name in de tweede helft van de jaren tachtig tot stand gekomen, zij het dat in de twee laatste jaren een afzwakking (1988 een daling) van de groei heeft plaats gehad. In het begin van de jaren '80 is de depressie ook aan Harlingen niet voorbij gegaan.

Figuur 3.



In figuur 4 kunnen we zien welke bedrijfsklassen in absolute zin de grootste veranderingen hebben ondergaan in de periode 1988-1989¹⁾.

Figuur 4.



¹⁾ vanwege het feit dat vanaf 1988 de uitzendkrachten geteld zijn bij de bedrijfsklasse waar ze werkzaam zijn is een gedetailleerde vergelijking over de gehele periode 1979 t/m 1989 niet mogelijk.

Nadere beschouwing van de bedrijfsklassen met de grootste mutaties tussen 1988 en 1989 brengt het volgende naar voren:

De voedings- en genotmiddelenindustrie (m.n. visverwerking) en de groothandel waren de grootste groeiers gevolgd door de delfstoffenwinning (gas). Op de vierde en vijfde plaats komen de binnenvaart en visserij.

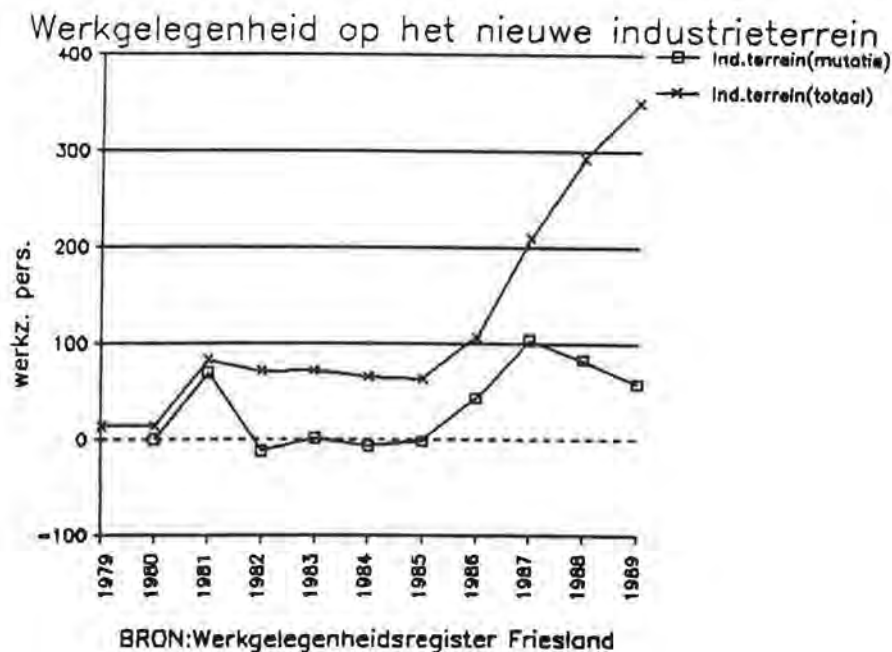
De grootste dalers waren de bouwinstallatiebedrijven gevolgd door een aantal bedrijfsklassen in de dienstensektor.

Het nieuwe industrieterrein.

Figuur 5 geeft een overzicht van de ontwikkeling van de werkgelegenheid op het nieuwe industrieterrein aan de noordkant van Harlingen¹⁾. Vanaf 1985 groeit de werkgelegenheid op dit industrieterrein sterk; van 63 personen in 1985 tot 351 in 1989.

Ruim de helft van deze groei is tot stand gekomen dankzij de vestigingen van nieuwe bedrijven. De rest was het gevolg van uitbreiding van de werkgelegenheid bij de gevestigde bedrijven en verplaatsing van een aantal bedrijven uit Harlingen naar dit bedrijventerrein. Naar activiteit gemeten is het vooral de visverwerkende industrie die aan de groei heeft bijgedragen, gevolgd door de off-shore activiteiten en de transportsektor.

Figuur 5.

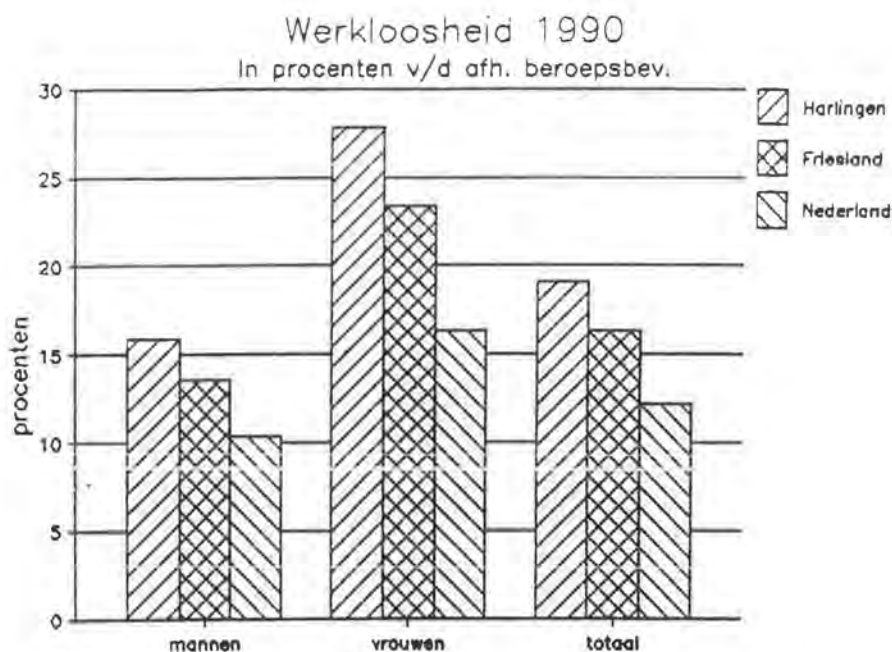


¹⁾ Het betreft werkzame personen in vestigingen die gelegen zijn aan de Nw. Vissershaven, de Zuidwalweg en de Lange Lijnbaan.

2.3 Werkloosheid.

Harlingen kampt met een relatief hoge werkloosheid. Zowel bij de mannen als bij de vrouwen lag in 1990 het werkloosheidspercentage boven het Friese gemiddelde en daarmee ook ruim boven het nationale gemiddelde (zie figuur 6).

Figuur 6.

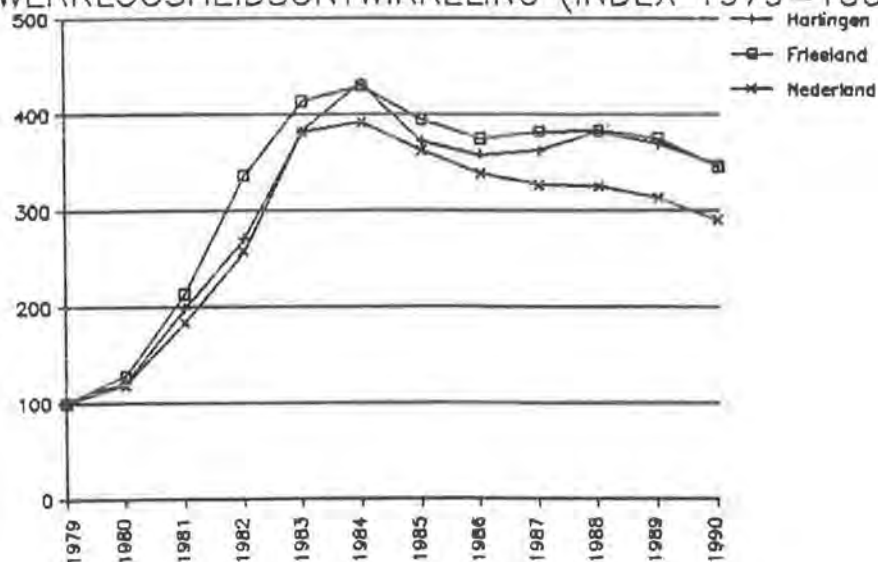


De ontwikkeling van de werkloosheid in Harlingen tussen 1979 en 1990 wordt grotendeels bepaald door de (inter)nationale conjunctuur; zeer sterke toename van de werkloosheid in het begin van de jaren tachtig en een licht herstel na 1984.

De laatste twee jaar heeft de werkloosheid in Harlingen zich in de lijn van de Friese werkloosheid ontwikkeld (zie figuur 7).

Figuur 7.

WERKLOOSHEIDSONTWIKKELING (INDEX 1979=100)



BRON: OBA

Al met al moeten we konkluderen dat de werkloosheidsontwikkeling in Harlingen niet zo gunstig is. Dit wekt wellicht verbazing in het licht van de relatief gunstige ontwikkeling van de werkgelegenheid en de laatste jaren een daling van de beroepsbevolking.

Op gemeentelijk niveau is er echter lang niet altijd een direkt verband tussen werkgelegenheid en werkloosheid.

Dit komt in de eerste plaats door een verschillende registratiewijze. Werkloosheid en beroepsbevolking worden uitgedrukt naar woongemeente van de personen. In de registratie van de werkgelegenheid wordt uitgegaan de vestigingsplaats van het bedrijf, dus de werkgemeente van de personen.

De arbeidsmarkt van een qua oppervlakte kleine gemeente als Harlingen wordt uiteraard niet begrensd door de gemeentegrens. Bij een toename van de gemeentegrensoverschrijdende pendel op Harlingen hoeft dus de werkloosheid niet te dalen als gevolg van een stijgende werkgelegenheid. Bij vestiging van wat grotere bedrijven is bijvoorbeeld van belang in hoeverre ze hun eigen personeel meenemen.

Een tweede oorzaak van de ogenschijnlijke paradox tussen de ontwikkeling van werkgelegenheid en werkloosheid is de mate waarin werklozen (met name vrouwen) zich laten registreren als werkloze.

De economische ervaring vanaf 1984 heeft zich voor een belangrijk deel geuit in een toename van tijdelijke werkgelegenheid (zie o.a. de sterke groei van het uitzendwezen, ook in Harlingen). Omdat na afloop van een tijdelijke baan vaak uitkeringsrechten ontstaan die voorheen niet bestonden brengt toename van tijdelijke werkgelegenheid vaak een toenemende registratiegraad met zich mee, waardoor de geregistreeerde werkloosheid zelfs kan stijgen.

Ook ten gevolge van het negatieve migratiesaldo hoeft de werkloosheid niet noodzakelijkerwijs te dalen. Dit is geheel afhankelijk van de samenstelling van de migrantenstroom.

Het vertrekoverschot kan bijvoorbeeld voornamelijk bestaand uit schoolgaanden en personen die van baan veranderen.

Over bovengenoemde factoren zijn geen cijfers beschikbaar zodat het niet mogelijk is om een sluitende arbeidsmarktbalans voor de gemeente Harlingen op te stellen.

(bron: drs. S.Y. Roosma, provincie Friesland, 21-2-1991)

3. Overslag en havengebonden industrie.

3.1. Inleiding.

De haven van Harlingen heeft een belangrijke werkgelegenheidsfunctie, zowel voor de gemeente zelf als voor de omliggende regio. Bovendien doen er zich kansen voor om deze functie verder te versterken. Niet alleen doordat het bestaande bedrijfsleven ontwikkelingsmogelijkheden biedt, zoals bijvoorbeeld de visverwerkende industrie. Maar ook doordat er mogelijkheden zijn om nieuwe bedrijvigheid aan te trekken. Deze potenties kunnen evenwel alleen worden benut, als het produktiemilieu op een aantal punten wordt verbeterd.

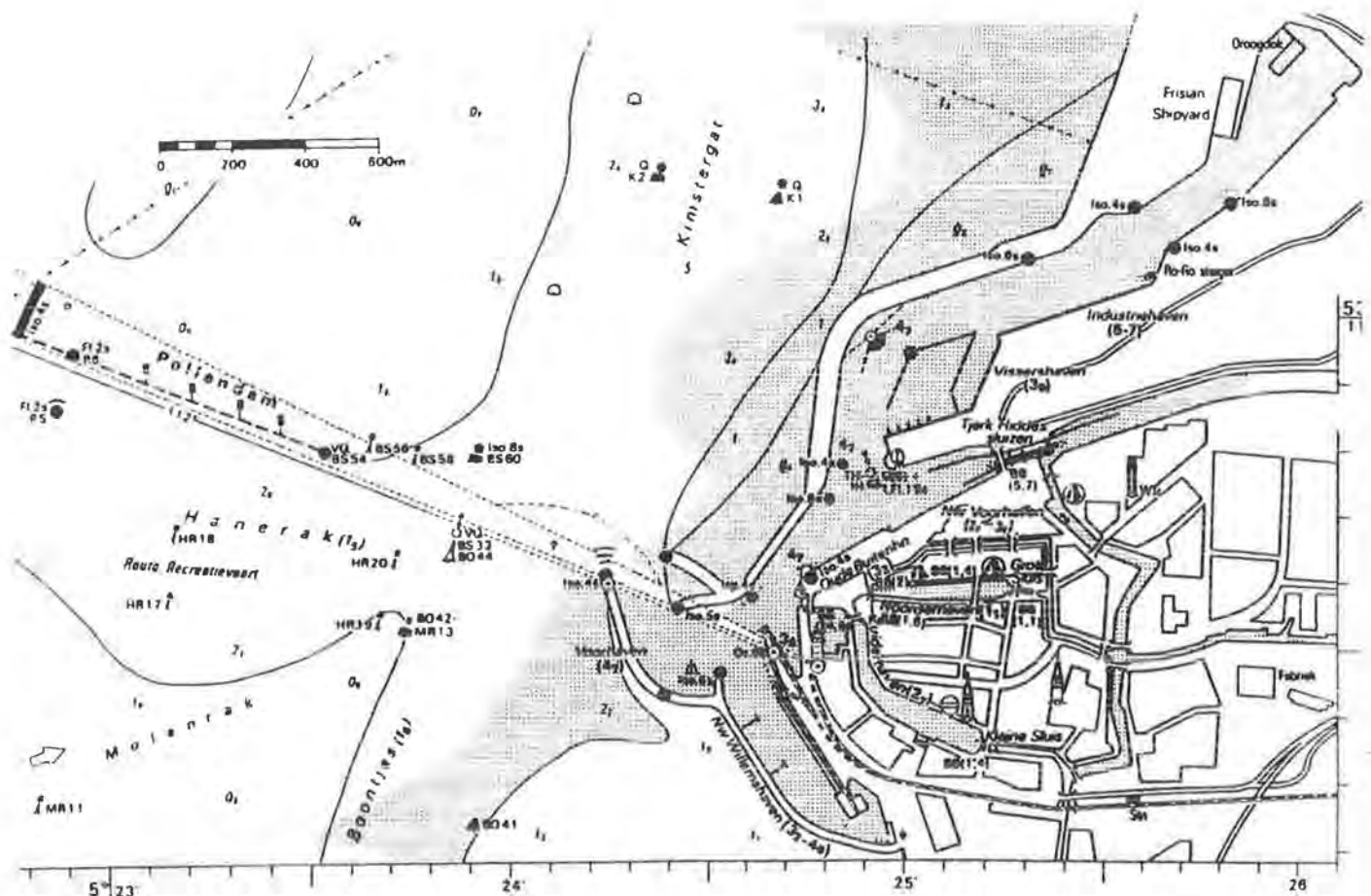
Omdat de in 1977 aangelegde industriehaven (zie fig. 3.1.1.) met ca. 40 hectare industrieterrein nagenoeg geheel is uitgegeven, is er primair behoefte aan nieuw industrieterrein aan open water. In samenhang met deze havenuitbreiding zal tevens de havenmond moeten worden aangepast en de toegankelijkheid van de haven moeten worden verbeterd.

In paragraaf 3.2. zal verder worden ingegaan op de havenuitbreiding en de aanpassing van havenmond en doorgangsgaai.

In paragraaf 3.3. worden de overige aandachtspunten gezien.

In paragraaf 3.4. is de economische onderbouwing gegeven.

In paragraaf 3.5. de samenvatting en konklusies.



Harlingen

fig. 3.1.1

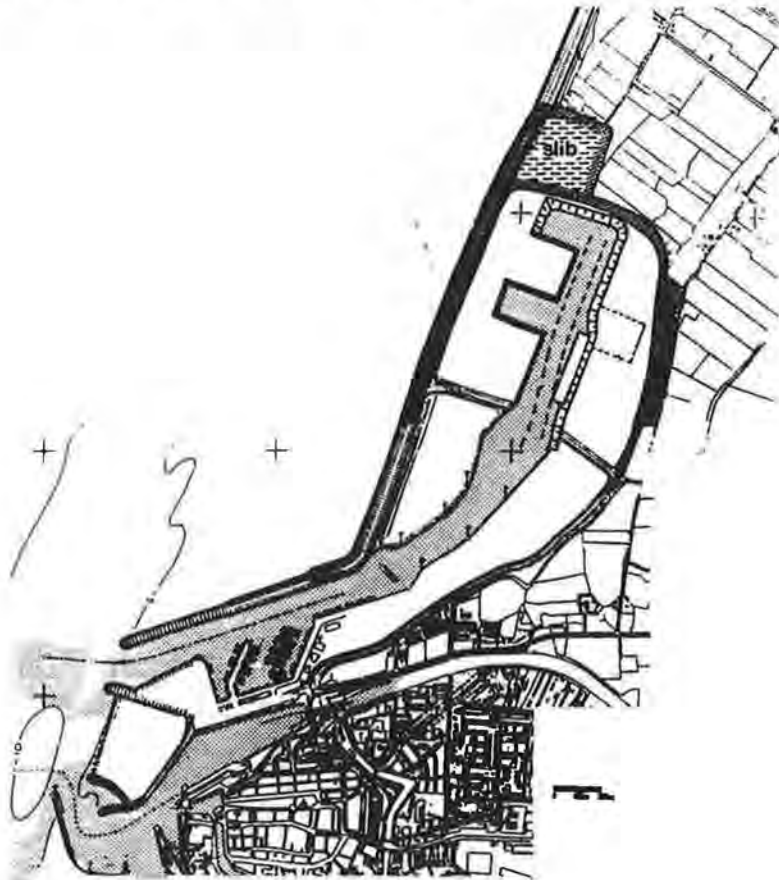
3.2. Uitbreiding industriehaven: aanpassing havenmond en toegangsgedul.

3.2.1. Globale omschrijving van het projekt.

Om de bedrijvigheid en werkgelegenheid in Harlingen e.o. verder te laten groeien zal primair het haventerrein moeten worden uitgebreid. In principe zijn er twee mogelijkheden voor zo'n uitbreiding, een binnendijkse of een buitendijkse.

Een ingenieursburo heeft enkele varianten globaal uitgewerkt in civiel-technisch, milieuhygiënisch en financieel opzicht. Daarbij blijkt, dat de uitbreiding het beste kan plaatsvinden ten noorden van en aansluitend op de huidige industriehaven (zie figuur 3.2.1).

Volgens de hier bedoelde studie kan met zo'n uitbreiding tussen 27 en 50 hectare nieuw industrieterrein worden gerealiseerd, terwijl het havenoppervlak maximaal zal toenemen met circa 20 hectare.



uitbreiding binnendijs fig. 3.2.1

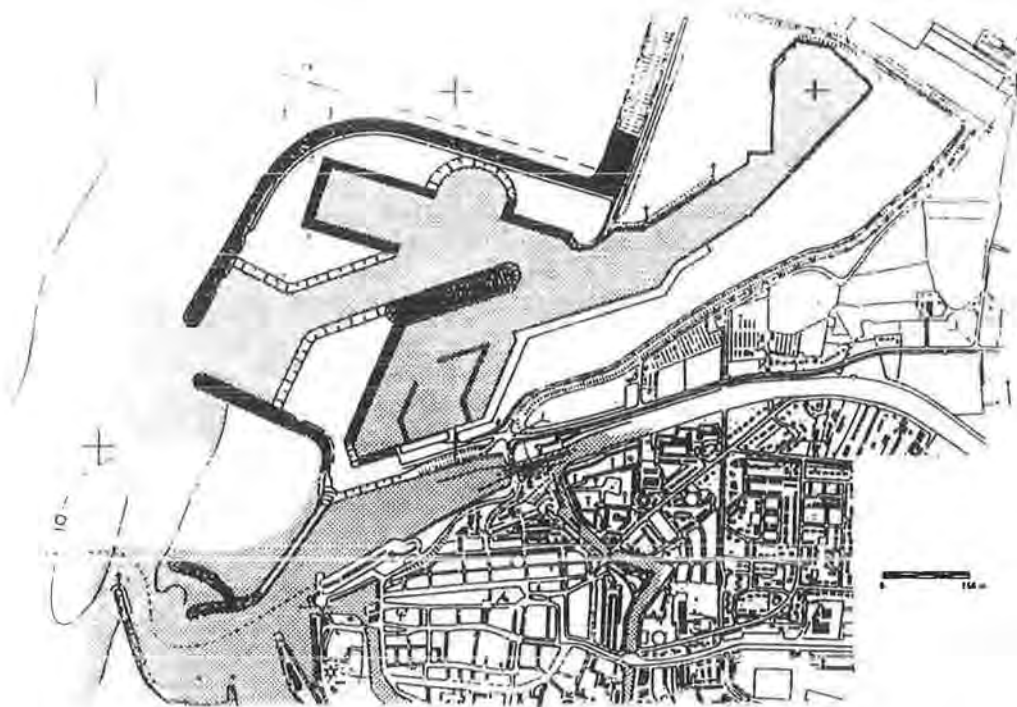
In samenhang met deze uitbreiding van het haventerrein is gezien om ook de havenmond aan te passen. Dat wil zeggen om een nieuwe, diepe haveningang te creëren voor de visserij en de industriehaven. De huidige haveningang zou dan alleen nog dienst hoeven doen voor de ondiepe vaart zoals de veerboten, de binnenvaart en de recreatievaart.

Een dergelijke havenmondaanpassing zal mogelijk bijdragen aan het beperken van de aanslibbing in de haven.

Tevens lost een aldus gescheiden haveningang de nautische en veiligheidsproblemen op, die zich voordoen nabij de veerbotenkade. Deze problemen zullen manifester worden bij een uitbreiding van de haven, gezien het toenemende aantal scheepsbewegingen.

Een gescheiden havenmond biedt in beginsel de mogelijkheid aan het begin van de haven een klein nieuw industrieterrein te creëren van 3 tot 5 hectare. Samen met dit industrieterrein kunnen er een stuk kade en een steigerkonstruktie worden aangelegd ten behoeve van de visafslag, die met ruimtegebrek te kampen heeft. Deze nieuwe kade en extra lossteigers maken een snellere afhandeling mogelijk van de gevangen vis. In totaal kan er zo ruimte geschapen worden voor ca. 60 extra kotters.

Tenslotte zijn, geheel volgens de oude Harlinger traditie varianten ontworpen voor een buitendijkse uitbreiding al dan niet in combinatie met een nieuwe havenmond. Figuur 3.2.2 is hiervan een voorbeeld.

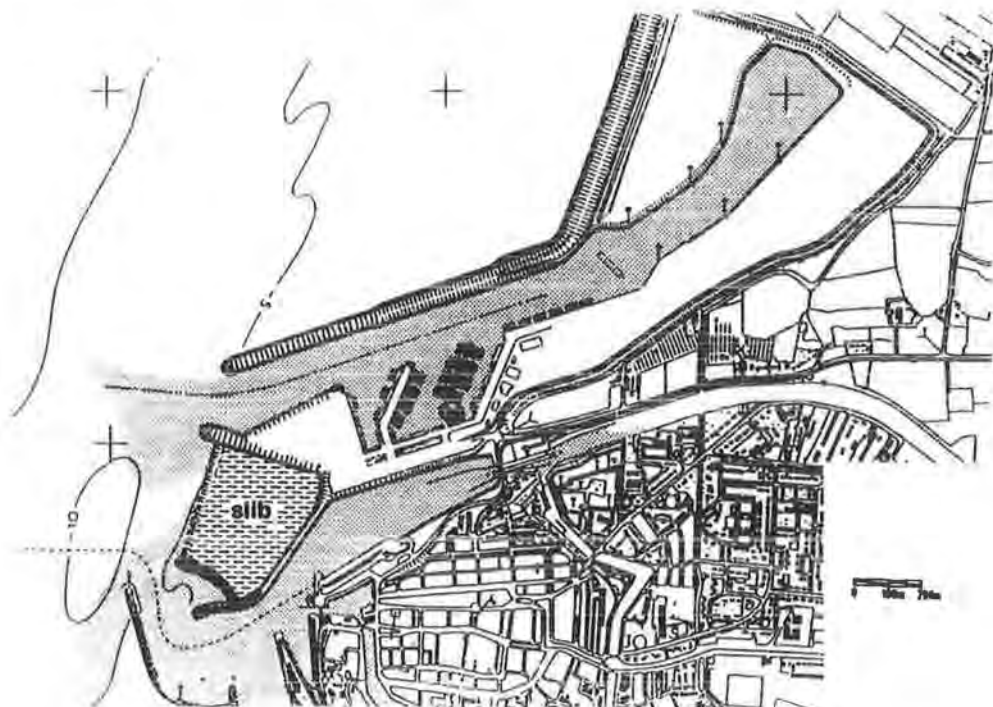


uitbreiding buitendijks

fig. 3.2.2

Overigens zijn er mogelijkheden om samen met de havenuitbreiding depots aan te leggen voor de berging van het verontreinigde havenslib van klasse II en klasse III/IV.

Zo kan eventueel tussen de oude en de nieuwe havenmond een onderwaterdepot worden aangelegd. Ook kan berging op land plaatsvinden, waarbij het depot zowel boven als onder grondwaterniveau kan worden aangelegd.



nieuwe havenmond

fig. 3.2.3

3.2.2. Verbeteren toegankelijkheid van de haven.

In het voorgaande is ingegaan op uitbreiding van de haven en aanleg van een nieuwe toegang. Die faciliteiten zullen beter worden benut, indien de toegankelijkheid van de haven wordt verbeterd. Dat wil zeggen als de zeetoegangsweg naar Harlingen over de gehele lengte wordt verdiept tot 7.20 m -NAP. Feitelijk betekent dit, dat een drietal korte drempels in de vaargeul (die de natuurlijke geulen in de Waddenzee volgt) zullen moeten worden weggehaald.

De toegankelijkheid is voor het laatst in 1988 verbeterd. Toen is een gedeelte van de drempel langs de Pollendam afgevlakt, terwijl tevens de haven een meter is verdiept. Hierdoor werd de maximale diepgang vergroot van 5,5 tot 6,5 meter -NAP. Deze verdieping heeft een gunstig effect gehad op de overslag van goederen in de haven van Harlingen. Zo had in 1989 reeds 15% van de zeeschepen, die Harlingen hebben aangedaan een diepgang van meer dan 5,5 meter. Van alle overgeslagen goederen is in dat jaar ongeveer de helft vervoerd met schepen dieper dan 5,5 meter. De betrokken bedrijven in Harlingen zijn van mening, dat zonder die verdieping een groot deel van die goederen niet via Harlingen zou zijn vervoerd.

De kosten zijn afhankelijk van de hoeveelheid baggerwerk, die moet worden verricht en het eventueel extra onderhoud. Er moet een onderzoek worden gedaan naar de invloed van de verdieping op de stabiliteit de Pollendam.

Het wordt van grote betekenis geacht dat de bedrijven, die voordeel zullen hebben bij de verdieping financieel participeren. Inmiddels heeft het betrokken bedrijfsleven zich hiertoe bereid verklaard.

Op grond van deze gunstige ervaringen alsook met het oog op een tweetal ontwikkelingen in de scheepvaart is er nu andermaal reden om de toegankelijkheid van de haven te verbeteren:

1. Diverse voor de Harlinger bedrijven relevante goederen als zout, hout, aardappelen, veevoeder, kunstmest e.d. worden uit oogpunt van kostenbesparing meer en meer vervoerd met schepen van een diepgang van minstens 7 meter.
Rekening houdend met een hoog water van 0.83 meter +NAP betekent dit, dat de bodemligging dan minstens 7.20 meter -NAP moet zijn.
2. Ook vissersschepen hebben de grens van 5 meter diepgang bereikt, waardoor deze bij een lage waterstand aan de grond kunnen lopen met kans op schade. Bovendien is het voor de kotters van belang, dat ze ook bij laag water zonder oponthoud de haven dan wel de Noordzee kunnen bereiken.

De genoemde verbetering van de toegankelijkheid van de haven van Harlingen houdt in, dat een drietal drempels in de vaargeul weggehaald zullen moeten worden zodat deze over de gehele lengte een diepte krijgt van minimaal 7.20 meter -NAP.

De kosten zijn afhankelijk van de hoeveelheid baggerwerk die hiervoor verricht moet worden. De stabiliteit van de Pollendam lijkt door deze geringe verdieping niet in gevaar te zullen komen.

Het wordt van grote betekenis geacht dat de bedrijven die voordeel hebben bij de verdieping financieel zullen participeren. Inmiddels heeft het betrokken bedrijfsleven zich hiertoe bereid verklaard.

3.2.3. Kosten.

Ingenieursbureau De Weger International heeft van enkele van de in de vorige paragraaf besproken varianten globale kostenramingen gemaakt. In par. 3.6.1. worden deze nader besproken.

Een belangrijk deel van de kosten voor uitbreiding van de industriehaven vloeien voort uit het feit, dat de zeekering moet worden omgelegd. Vanwege deze waterstaatkundige werken kunnen de kosten dan ook niet volledig worden doorberekend in de m²-prijs van het nieuwe industrieterrein, zodat een overheidssubsidie gerechtvaardigd is.

3.2.4. Verdere procedures.

Momenteel worden de in het voorgaande besproken plannen door deskundigen nader getoetst en geoptimaliseerd. Ook worden metingen uitgevoerd in de haven om het aanslibbingsmechanisme te analyseren en de invloed van de haven lay-out op aanslibbing vast te stellen. Eén en ander kan het ontwerp en de variant-keuze nog aanzienlijk beïnvloeden en daardoor de kosten.

De gemeenteraad zal later over de keuze van de variant en de vormgeving van de havenuitbreiding en havenmondaanpassing nog definitieve besluiten moeten nemen. Naast financieel-economische overwegingen zullen hierbij, vanwege de ligging van Harlingen aan de kwetsbare en daardoor stringent beschermde Waddenzee, ook milieuhygiënische en planologische overwegingen een belangrijke rol spelen.

Om ter zake tot een zorgvuldige besluitvorming te kunnen komen, heeft het gemeentebestuur besloten om voor het masterplan een milieueffektrapportage uit te voeren. In deze MER zullen ook de havenuitbreiding en de havenmondaanpassing worden meegenomen.

Een ingenieursbureau is inmiddels begonnen met het opstellen van een startnotitie voor deze MER. Deze notitie zal in mei a.s. op tafel liggen. Daarna kan begonnen worden met het eigenlijke MER-onderzoek, dat ca. 12 maanden in beslag zal nemen.

De verwachting is, dat door het uitvoeren van deze MER later aanzienlijke tijdswinst kan worden geboekt bij het wijzigen van het bestemmingsplan en eventuele andere procedures.

In het voorstel om de MER-plicht voor de Waddenzee aan te scherpen, wordt voor een vaargeulverdieping een MER-grens gehanteerd van 500.000 m³. Naar het zich laat aanzien zal voor het weghalen van de hierbedoelde drempels in de vaargeul naar Harlingen dan ook geen MER-procedure gevolgd te hoeven worden.

3.3. Overige aandachtspunten.

In het rapport "Toekomstperspektief voor de Noordelijke zeehavens" (lit. 5) worden naast de sectoren scheepsbouw en -reparatie, offshore en visaanlanding, -afslag en -verwerking nog een aantal aandachtspunten c.q. aktiepunten opgesomd die relevant zijn voor verdere ontwikkeling van de haven van Harlingen.

Een belangrijk aktiepunt, te weten het oprichten van een bedrijfsschool voor de scheepsbouw in Harlingen, is al gerealiseerd. Uiteraard zal bekeken moeten worden of ook andere aktiepunten uitgevoerd kunnen worden in het kader van ISP-IV.

3.4 Economische onderbouwing van het project in relatie met het ISP-IV.

3.4.1 Algemeen.

De haven van Harlingen heeft een belangrijke werkgelegenheidsfunctie. Van de ca. 4400 arbeidsplaatsen in de gemeente Harlingen, hebben 1256 een havengebonden karakter, direkt en indirekt. Met andere woorden: het aandeel ligt op 29%.

In de periode 1983-1989 heeft Harlingen een totale groei te zien gegeven van 316 arbeidsplaatsen. De toename van de havengebonden industrie is in die periode 291 geweest. De werkgelegenheidsgroei in Harlingen is dus voor een belangrijk deel te danken aan de positieve ontwikkeling van deze sektor.

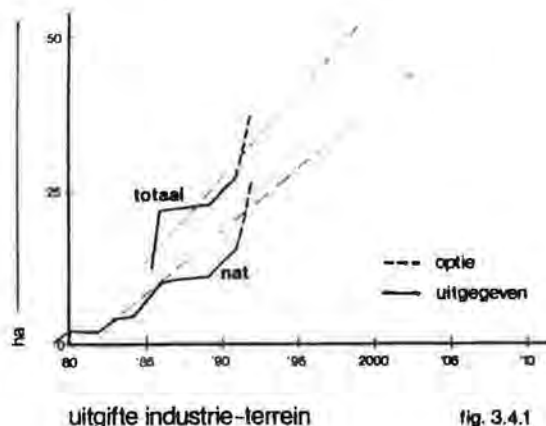
De in 1977 aangelegde industriehaven met 40 ha industrieterrein is nagenoeg geheel uitgegeven. Er rusten nu opties op de laatste 10 ha. De gemeente Harlingen heeft noodgedwongen "neen" moeten verkopen tegenover enkele serieuze gegadigden voor nog 6 ha en mist daardoor inkomsten. Uiteraard is dit ontoelaatbaar, mede gezien de sociaal-economische situatie in dit deel van Friesland.

Uitbreiding van de terreinen is te meer van cruciaal belang, omdat er gunstige perspectieven zijn, die benut moeten worden.

In het volgende wordt in dit verband nader ingegaan op de volgende punten:

1. De ontwikkelingsmogelijkheden van huidige havenverbonden bedrijven in Harlingen.
2. Ontwikkelingen, die nieuwe mogelijkheden scheppen voor Harlingen.

In figuur 3.4.1 is de uitgifte van havengebonden (zogenaamd 'natte') terreinen en de niet-havengebonden (droge) terreinen geschatst.



3.4.2 De huidige havengebonden bedrijvigheid in Harlingen.

Wat betreft de huidige havengebonden bedrijvigheid in Harlingen (lit 1) springt een drietal sectoren in het oog, te weten:

- * de aanvoer, afslag en verwerking van vis;
- * de offshore activiteiten in en vanuit Harlingen;
- * de scheepsbouw en reparatie.

Daarnaast zijn de volgende overslagactiviteiten van belang:

- * het stukgoed;
- * hout;
- * kunstmest;
- * aardappelen;
- * grind.

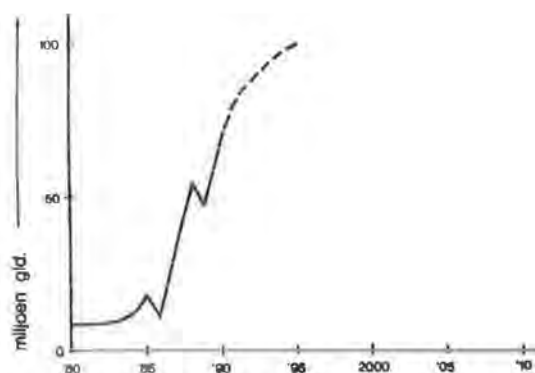
Het prognosticeren van de bedrijvigheid heeft voor een kleine haven als Harlingen zijn specifieke moeilijkheden. Het gebruik van goederenstroommodellen, met scenario's en concurrentievarianten, gaat hier niet op. Immers vestiging of opheffing van een enkel bedrijf kan een sterke invloed hebben op de goederenstroom.

Hier is daarom de weg gekozen van het enquêteren omtrent verwachtingen en aktuele resultaten van gevestigde bedrijven, het verwerken van verwachtingen en plannen van bedrijven die zich serieus willen vestigen en het extrapoleren van trends. Voor zover relevant getoetst aan nationale en internationale trends in het G.S.M. (lit 2)

In het volgende zijn de hiervoor genoemde activiteiten nader geanalyseerd.

* Aanvoer, afslag en verwerking van vis.

Dankzij de ligging van Harlingen nabij belangrijke visgronden, alsook door de aanwezigheid van een goed geoutilleerde visverwerkende industrie, nemen de activiteiten op het vlak van aanvoer en verwerking van vis in de zeehaven voortdurend toe (lit 1). Hierop is van invloed geweest het om economische redenen verplaatsen van activiteiten naar Harlingen. Na verdieping van de vaargeul ontstaan mogelijkheden voor de verre visserij. Het aantal werkenden in de visserij ligt voor Harlingen reeds tien jaar tussen de 60 en 70, in de visverwerking is dit getal toegenomen van 90 naar 260.



Noordzeevis (omzet veiling)

fig. 3.4.2

Momenteel wordt per jaar aangevoerd:

- zeevis ca. 23.000 ton;
- garnalen, mosselen, kokkels ca. 4.000 ton.

Naar verwachting zal de waarde van de aanvoer van zeevis naar de veiling Insula de komende jaren kunnen stijgen van f. 60 miljoen/jaar naar f. 100 miljoen/jaar (figuur 3.4.2.).

De overige aanvoer (rechtstreeks per as naar Urk) kan naar verwachting nog 10% stijgen van 10.000 ton naar 11.000 ton. Voor garnalen etc. mag met eenzelfde groeipercentage worden gerekend (naar 4.500 ton). De stijging wordt voor zeker 2/3 verklaard uit de toename van de verre zeevisserij en terugkeer van hoeveelheden, die nu in buitenlandse havens worden afgevoerd.

De verwerking bedraagt momenteel 260 ton per jaar en groeit mee met de aanvoer. Door de grote uitbreiding van het areaal aan koelruimten in de komende 2 jaar en hiermee gepaard gaande export-expansie van de desbetreffende bedrijven naar oostbloklanden, zal de bedrijvigheid in de sektor toenemen. Voorlopig is gerekend naar 350 ton. Hierbij is inbegrepen de toenemende uitvoer van haringkuit naar Japan en de VS.

* Offshore.

In de havenstatistieken duiken incidentele offshore-activiteiten op. Het betreft toeleveringen en stationnement van seismische schepen. Een knelpunt is de diepte van de vaargeul. Het bedrijf Kuhlman verwacht na verdieping "grote" suppliers te kunnen bevoorraden voor werkzaamheden in de noordelijke blokken van de Noordzee.

Noodzaak voor deze bedrijfstak is het kunnen beschikken over kaden en bedrijfsterreinen.

* Scheepsreparatie en scheepsbouw.

Harlingen kan zich gelukkig prijzen dat de activiteiten in scheepsreparatie en -nieuwbouw in deze tijd een constante faktor blijken te zijn: de Frisian Shipyard-hal is zeker voor drie jaar gecontracteerd in verband met assemblagecontracten, de reparatie- en nieuwbouwwerf Welgelegen heeft al vele jaren een sterke positie in de reparatiesector en heeft goede vooruitzichten. Bovendien bezit Harlingen een drietal jachtwerven die goed draaien.

Het totale aantal werknemers ligt al jaren tussen de 260 en 280. Het aantal werfscapen beweegt zich de laatste 10 jaar tussen de 30 en 75 per jaar, met een piek in het midden van de tachtiger jaren.

* Stukgoed.

Voor de uitvoer van stukgoed heeft de laatste 4 jaar een daling gekend (1985: 100.000 ton, 1989: 2.000 ton). De oorzaak hiervan is verplaatsing van de export van zuivel naar de Eemshaven en het missen van de containerisatie.

Om twee redenen zal stellig het pakket weer groeien:

- door vestiging van een inland-containerterminal;
- door vestiging van koelfaciliteiten met hieraan gelieerd een exportbedrijf, gericht op oostbloklanden, Scandinavië en Latijns Amerika.

Voorlopig is een stijging van het pakket zuivel tot 50.000 ton per jaar aangehouden.

* Hout.

Landelijk (Rotterdam) wordt een gestage groei van de houtimport voorzien. De import via Harlingen is de laatste 4 jaar zelfs verdubbeld, doch het afgelopen jaar teruggelopen door een niet adequate diepte van de aanlooproute. De stroom kan ten opzichte van de landelijke trend een tweetal extra impulsen ondergaan:

- Bij verdieping van de aanlooproute zal HOV ca. 30.000 ton tropisch hardhout via Harlingen leiden.
- Het gebruik van tropisch hardhout zal om milieuredenen dalen ten gunste van Scandinavisch grenen. Harlingen is geografisch uitstekend gesitueerd ten opzichte van deze markt.

Voor de komende periode moet dan ook gerekend worden op een toename tot tenminste 75.000 ton.

* Kunstmest.

Afwijkend van de landelijke trend neemt de aanvoer van kunstmest in Harlingen gestaag toe (1.700 ton in 1980, 48.000 ton in 1989).

In West-Europa is de markt stagnerend en de prognoses voorzien een stagnatie op het huidige peil tot lichte daling. Onduidelijk is op dit moment waarom Harlingen hierop een uitzondering vormt. Waarschijnlijk betreft het een regionale handelaar, die het marktaandeel weet te vergroten.

* Aardappelen.

De redelijk bestendige stroom uitgevoerde aardappelen zal worden versterkt, doordat het bedrijf Daalimpex de export van Groningse en Friese aardappelen van Beverwijk naar Harlingen wil verplaatsen. Dit betekent jaarlijks een toename van 60.000 à 90.000 ton boven het huidige pakket van 36.000 ton, zodat op tenminste 100.000 ton moet worden gerekend voor de komende jaren.

* grind.

In 1989 bedroeg de aanvoer per binnenschip 53.000 ton. Ten gevolge van de milieubezwaren tegen ongebreidelde grindwinning in Limburg, verlegt de stroom zich. Via Harlingen zal grind worden geïmporteerd uit Noorwegen. De aanvoer zal plaatsvinden in schepen van ca 3.500 ton (90 x 16 x 6,20); het op diepte brengen van de aanlooproute is in verband hiermee van belang.

Onduidelijk is nog in hoeverre extra contingenten kunnen worden aangetrokken. Voorlopig is uitgegaan van verdubbeling van het huidige niveau.

3.4.3 Ontwikkelingen die nieuwe mogelijkheden scheppen voor Harlingen.

De overslagactiviteiten in de haven van Harlingen hebben zich na een terugval tussen 1985 en 1987 gestabiliseerd (zie figuur 3.4.3.).

Momenteel is er een zodanige vraag naar havenverbonden bedrijfsterreinen, dat niet aan de vraag kan worden voldaan.

De verwachting is, dat deze positieve lijn zich zal voortzetten mits tijdig de juiste infrastructurele maatregelen worden getroffen. Denk hierbij niet alleen aan de uitbreiding van de Industriehaven en de aanpassing van de havenmond maar ook aan de aanleg van voldoende laad- en loskades en aan het weghalen van een aantal drempels in de vaargeul naar Harlingen.

Deze verwachting is gebaseerd op de volgende ontwikkelingen:

a. De sterke toename van een aantal internationale goederenstromen.

Algemeen wordt verwacht, dat de internationale goederenstromen van onder andere consumptiegoederen (zie figuur 3.4.4.) hout en containers de komende jaren aanzienlijk zal groeien. Vooral van het wegvallen van de Europese binnengrenzen zal wat dit betreft een belangrijke impuls uitgaan. Omdat de groeimogelijkheden voor het vervoer over de weg beperkt zijn, zal een relatief groot deel van deze extra goederenstroom over het water gaan.

De verwachting is dat de reeds nu toenemende kustvaart in Europa verder zal groeien. Deze schepen zullen ook van de kleinere haven gebruik maken. Reeds het afgelopen jaar werd per kustvaarder 100.000 ton wijn van Spanje naar Nederland vervoerd. Ook het vervoer per binnenvaart zal weer toenemen.

Er zal optimaal gebruik worden gemaakt van de mogelijkheden, die de regionale zeehavens - waaronder Harlingen - kunnen bieden op het vlak van de meer kleinschalige of niet mainport-gebonden havenactiviteiten. Want door een adequate differentiatie en specialisatie en lagere tariefstelling kunnen de regionale havens de vier nationale havens goed aanvullen en daarmee bijdragen aan de functie van Nederland als distributieland.

De Nationale Havenraad heeft ook hier regelmatig de aandacht op gevestigd.

b. Het stimuleren van het goederenvervoer over water uit milieu-oogpunt.

Zoëven is gesteld, dat het aandeel van het goederenvervoer over water zal toenemen als gevolg van het feit dat het wegtransport meer en meer tegen haar fysieke grenzen oploopt. Er is echter nog een belangrijke faktor die het aandeel van het goederenvervoer over water zal stimuleren. Deze vorm van vervoer legt namelijk aanzienlijk minder beslag op schaarse milieufuncties dan het wegtransport. Om de milieukwaliteit te beschermen c.q. te verbeteren, is het derhalve zaak om optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden die de zeehavens met hun voor- en achterwaartse verbindingen bieden.

Ook de Friese zeehaven Harlingen kan hieraan een nuttige bijdrage leveren, met name als goede systemen voor gecombineerd vervoer tot ontwikkeling worden gebracht.

c. De ligging van Harlingen ten opzichte van Scandinavië en Oost-Europa.

Een laatste ontwikkeling die perspectief biedt voor Harlingen als overslag- en handelshaven is haar relatief gunstige ligging ten opzichte van Scandinavië en Oost-Europa.

Verwacht mag worden, dat met name de handel met Oost-Europa na 1995 fors zal toenemen. Van belang is, de havenfaciliteiten zodanig te optimaliseren dat Harlingen ook op dit punt zijn potenties zal kunnen benutten.

In het volgende wordt op één en ander nader ingegaan voor de volgende activiteiten:

- zout;
- containers;
- koel- en vriesveem.

Zout.

In het concessiegebied Franeker-Wijndalum bevindt zich op 2.000 m. diepte een zoutlaag van 200 m. dikte. Een concessie-aanvraag van Frima verloopt positief en het ligt in de bedoeling om medio 1992 een zoutfabriek in bedrijf te hebben op 4 à 6 ha. tegen een investering van ca. 80 miljoen gulden. De werkgelegenheid zal bedragen 60 arbeidsplaatsen en indirect 120. Verdere spin-off ontstaat door levering van warm proceswater voor kassencultures nabij Sexbierum.

De door letters of intent afgedekte productie start met 350.00 ton export en 150.000 ton binnenlands gebruik. Er is uitbreiding voorzien tot 750.000 ton per jaar.

Containers.

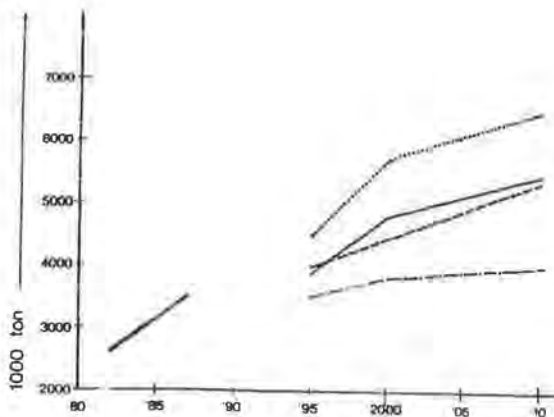
Een andere ontwikkeling die moet worden genoemd, is de toenemende containerisatie. Momenteel wordt in het kielzog van Born, Meppel en Kampen marktonderzoek gedaan naar de stichting van een inland-terminal in Harlingen. De voorlopige uitkomsten zijn veelbelovend:

Land	Containers	Aantal per jaar
Verenigd Koninkrijk	in 20 ft.	1.550
	40 ft.	1.200
	uit 20 ft.	1.800
	40 ft.	<u>4.300</u>
		8.500
Scandinavië	in 20 ft.	1.000
	40 ft.	800
	uit 20 ft.	1.900
	40 ft.	<u>2.500</u>
		6.200

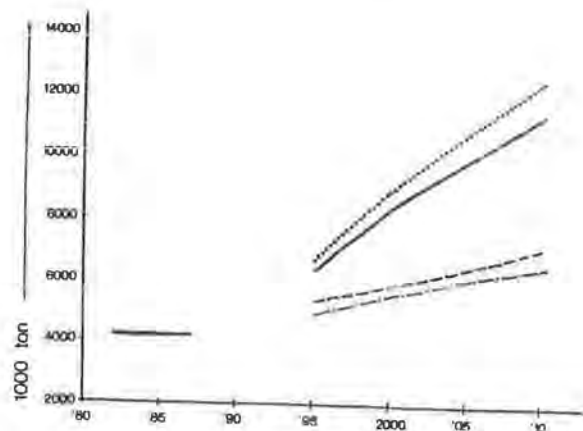
PROGNOSE CONTAINEROVERSLAG.

Uit de opstelling blijkt dat in- en uitgaande stromen niet in balans zijn. Dit betekent dat een aantal lege containers zal worden verscheept (gemiddeld is dit in Rotterdam 16%). Dit betekent dat het aantal moves de 17.500 per jaar zal benaderen. Bij een nuttige lading van (eveneens gemiddeld) 12,6 ton is dit totaal 220.500 ton.

Ingespeeld wordt op het vervoer van (onder andere) fietsen en tevens agro-produkten in de sector voedings- en genotmiddelen. Een sector waarin de groei samenhangt met de algemene groei van de economie en een sector waarvan de prognoses voor West- en Midden-Europa positief worden beoordeeld tot het jaar 2000, waarna een zekere verzadiging zal optreden (zie figuur 3.4.3).



aanvoer voedings- & genotmiddelen fig. 3.4.3
bron Havenbedrijf R'dam



afvoer voedings- & genotmiddelen fig. 3.4.3
bron Havenbedrijf R'dam

Koel- en vriesveem.

Daalimpex en De Poel bouwen een nieuwe koel- en vriesfaciliteiten ad. 20 miljoen gulden op terreinen van 4,5 ha. (totaal 14.000 m²). Behalve vis- en zuivelproducten worden ook vlees, frites en tuinbouwproducten genoemd. Het bedrijf richt zich op de oostbloklanden, de Baltische staten, Duitsland, IJsland, Scandinavië en Zuid Amerika. Met andere bedrijven wordt voor dit doel gewerkt aan een verbindinglijn Harlingen-Esbjerg-Yarmouth voor ro-ro vervoer.

De vestiging kan een krachtige impuls betekenen voor de containerbehandeling.

In tabel 3.4.5. zijn de cijfers voor 1989/90 alsmede de geprognostiseerde cijfers aangegeven.

		1989/1990			1995/2000
VERVOER (TON X 1000)		ZEE	BINNEN	TOTAAL	TOTAAL
- Hout/houtprodukten		20		20	50-75
- Kunstmest	in	40		40	48
	uit		24	24	24
- Veevoeder	in	8,4		8,4	8,4
	uit	28	4	32	32
- Zout	in	38		38	38
	uit		2,7	2,7	375-750
- Stukgoed en containers					
- zuivel	in	0,3		0,3	25-50*
- overige	uit	1		1	85-170,5
- Aardappelen	uit	55		55	75-100
- Vetten	uit	20		20	25-30*
- Diverse goederen	in	2,9	17	19,5	20
	uit	2,5	3,2	5,7	6
- Off-shore		16		16	25-30*
- Vis	in	27		27	30
- Zeezand			88	88	90
- rivierzand			37	37	37
- schelpen			26	26	26
- grind			53	53	80-106
- Cement			6,9	6,9	7
- Wegen-/dijkbeheer	in		9,4	9,4	9
	uit		3,8	3,8	4
- Olieprodukten			55	55	55
- Beurtgoederen	in		2,8	2,8	2
	uit		28	28	28
- Condensaat	uit		32	32	32
TOTAAL		259	392	651	1 240 - 1 810

* = arbitrair

Tabel 3.4.5.: Goederenstromen.

3.4.4. Totaal-overzicht.

In tabel 3.4.5. zijn de cijfers voor de goederenstromen in 1989 en 1990 voor zee- en binnenvaart getotaliseerd.

Daarnaast is aan de hand van de in het voorgaande beschreven verwachtingen een prognose gemaakt voor een tijdstip tussen 1995 en 2000.

Als potentieel sterke groeiers komen naar voren: zout, containers, aardappelen, grind, hout en off-shore.

De bij het bedrijfsleven levende verwachtingen zijn in de 1995/2000 kolom gerelativeerd, door de verwachte groei te halveren.

Hieruit ontstaat dan de realistische prognose. Voorzover in deze kolom twee cijfers worden gepresenteerd, is het eerstgenoemde deze "realistische prognose" en het tweede de door bedrijven verstrekte verwachting, respectievelijk (met * aangegeven) de arbitrair uit berichten afgeleide cijfers.

De totale omzetten die na (stel) 10 jaar worden bereikt zijn:

- | | | |
|---|------------------------|---------------|
| - | realistische prognose | 1.240.000 ton |
| - | optimistische prognose | 1.810.000 ton |

3.5. Kostprijsberekeningen.

3.5.1. Gegevens.

Ingenieursbureau De Weger International heeft op basis van de in par. 3.2.1. beschreven voorontwerpen een aantal globale ramingen gemaakt. De eindbedragen zijn hieronder vermeld.

Gerekend is:

- exclusief: BTW, renteverlies en eventuele kosten van saneringen in verband met bodem of geluid;
- inclusief: grondverwerving, opruimen, ontsluitingsweg en leidingen, alsmede aanleg van 300 m¹ kademuur.

Binnendijkse havenuitbreiding.

- 47 ha. terrein + 20 ha water 29,5 miljoen gulden
- 27 ha. terrein + ca. 12 ha. water 22 miljoen gulden

Aanleg nieuwe havenmond.

- volgens alternatief 2, zie fig. 3.2.3, óók excl. grondverwerving 19 miljoen gulden

Buitendijkse havenuitbreiding.

(Zie figuur 3.2.2.).

- oppervlak 28 ha., excl. grondverwerving 40 miljoen gulden
- oppervlak 50 ha., excl. idem 47 miljoen gulden

Afvlakken drie drempels in geul langs

Pollendam

Voorlopige schatting 1 à 3 miljoen gulden.

Hiervoor wordt een aparte ISP-aanvraag ingediend. Uitvoering 1991-1992.

p.m.

3.5.2. Uitgangspunten (prijsbasis/1990)

	<u>miljoenen gulden</u>
- <u>42 ha. industrieterrein</u> binnendijks, incl. grondverzet, grondverwerving, 300 m ¹ kade, steigers en oevers, + 10% onvoorzien. Aanlegkosten (zie. 3.5.1)	
- 22 + (29,5 - 22) * $\frac{42 - 27}{47 - 27}$ -	27,6
- <u>Wateroppervlak</u>	
- 12 + (20 - 12) * $\frac{42 - 27}{47 - 27}$ = 18 ha.	
- <u>Onderhoudsbaggerwerk</u>	
- 1,65 m ³ /m ² /jaar = 1,65 x 180.000 = 297.000 m ³ /jr.	
à f. 0,70/m ³ -	0,21/jr.
- Onderhoud wegen, kaden, oevers 1% per jaar = (1,6 + 4,6 + 3,5) x 0,01	0,10/jr.
- Extra personeel groter havengebied oplopend en na 10 jaar constant	0,25/jr.
- <u>Opbrengsten</u>	
- verkoop gedurende 10 jaar van 42 ha. ad. f. 100,--/m ²	4,2 /jr.
- havengeld 10 jaar geleidelijk stijgend, daarna constant. Na 10 jaar	0,75/jr.
- kadegeld na 10 jaar, daarna constant	0,125/jr.
- binnenschepen idem	0,15/jr.

Opmerking: havengeld en kadegeld zijn door het Havenbeheer geschat op grond van het bij de realistische variant verwachte aantal schepen.

- Vervangende ligplaatsen

In verband met wijziging bestemming Zuiderhaven en Nw. Willemshaven (momenteel 1700 m¹ kade + 370 m¹ ligplaatsen). Excl. Welgelegen.

- 300 m¹ kade 4,5
- 700 m¹ ligplaatsen, 2 dik, 27 meerpalen ad. f. 125.000,--, incl. loopsteigers 3,2

- Diversen

- bouw 2 jaar, bouwrente 9%
- economische afschrijving in 25 jaar
- terreinvuitgifte voltooid na 10 jaar
- reële rente 4,5%
- kapitaliseringsfaktor voor 25 jaar constant onderhoud:

$$K_{\text{ond}} = 0 * \frac{(1 + i)^n - 1}{i (1 + i)^n} = 0 * 14,83$$

waarin:

0 = jaarlijkse onderhoudskosten

i = reële rente (= 0,045)

n = periode (25)

- kapitaliseringsfaktor voor 10 jaar constante inkomsten I (bv. uit grondverkoop) = 7,913 * I

- kapitaliseringsfaktor

Voor 10 jaar geleidelijk stijgende inkomsten, daarna 15 jaar constant.

$$K_{\text{ink}} = \frac{I}{(1 + i)} + \frac{2 I}{(1 + i)^2} + \dots + \frac{10 I}{(1 + i)^{10}} + \frac{10 I}{(1 + i)^{11}} + \dots + \frac{10 I}{(1 + i)^{25}} = I * 109,8$$

waarin:

I = opbrengst per jaar

i = reële rente (decimaal) = 0,045

3.5.3. Kostprijs havengebied

miljoenen guldens

- Aanlegkosten 42 ha. terrein + 20 ha. water 27,6
- Onderhoudsbaggerwerk f. 0,21 * 14,83 = 3,1
- Onderhoud wegen, kaden, oevers f. 0,1 * 14,83 1,5
- Bouwrente 2 jaar ad. 9% = 27,6 * 0,09 * 2 5
- Personeelskosten 0,25 * 0,1 * 109,8 2,7

Subtotaal 39,9

- Opbrengst grondverkoop 10 jaar ad. f. 4,2/jr., faktor 7,913 -/- 33,2
- Opbrengst haven + kadegeld (0,75 + 0,125 + 0,125) * 0,1 * 109,8 -/- 11

Subtotaal -/- 44,2

HAVENGEBIED

Totaal -/- 4,3

miljoenen guldens

3.5.4. Kostprijs havenmond

- Aanlegkosten	19
- Aankoop grond buitendijks ad. f. 1,--/m ²	0,1
- Onderhoud:	
baggerwerk 67.500 * 1,65 * 0,70 = f. 78.000,--/jr.	
golfbrekers 1% * 10,4 miljoen = f. 104.000,--	
kade 1% * 4,3 miljoen = f. 43.000,--	
onderhoud totaal 225.000 * 14,83	3,3
- bouwrente 2 jaar	
19,1 * 0,09 * 2	3,4

Subtotaal 25,8

- Opbrengst verkoop 5 ha. ineens	
50.000 * f. 100,--	-/- 5

HAVENMOND Totaal 20,8

3.5.5. Kostprijs vervangende kaden en ligplaatsen

- Aanleg 300 m ¹ kade	4,5
- 25 meerpalen + loopsteigers	
(700 m ¹ ligplaats) ad. f. 125.000,--	3,2
- bouwrente	p.m.
- onderhoud 1% * 7,7 * 14,83	1,1

VERVANGENDE LIGPLAATSEN Totaal 8,8

3.5.6. Investerings totaal

- Haven	
- industrieterrein excl. verv. kaden	-/- 4,3
- havenmond	20,8

Totaal 16,5

- Vervangende kaden en ligplaatsen Totaal 8,8

- Verdiepen geul Pollendam (zie par. 3.6.1.) 1,6

- Onrendabel deel inland-containerterminal + ro-ro : 50% van f. 8 miljoen (zie par. 3.4.3) 4

2.6.

Samenvatting en conclusies.

1. De in Harlingen beschikbare "natte" bedrijventerreinen zullen naar het zich laat aanzien in 1991 zijn uitgegeven.
2. Blijkens een onderzoek bij reeds aanwezige gebruikers en serieuze gegadigden blijkt de goederenstroom in de optimistische visie een factor 3 te kunnen groeien tot het jaar 2000 (1,8 miljoen ton). Deze groei zal zich vooral manifesteren bij de volgende producten:
 - hout (tropisch hardhout, Scandinavisch naaldhout);
 - zoutexploitatie, verwerking en afvoer;
 - containervervoer;
 - vervoer van aardappelen;
 - aanvoer van grind.In tabel 3.4.4. zijn zowel de huidige vervoerscijfers als de prognose voor de tweede helft van het decennium gegeven.
3. De verwachtingen zijn gerelativeerd door de aanwas van de sterke groeiers (hiervoor genoemd) te halveren. Hieruit ontstaat een realistische visie die toch nog sluit op 1,2 miljoen ton. Dit is een groei met een factor 2.
Jaarcijfers van de afgelopen 10 jaar alsmede de prognoses zijn gegeven in figuur 3.4.4.
4. Indien de trend in de toename van de goederenstroom tussen 1980 en 1990 (550.000 naar 880.000 ton, zie figuur 3.4.4., onderste stippellijn) wordt afgezet tegen het uitgegeven aantal (natte) hectaren (12,2 ha.), dan blijkt dat in Harlingen op de nieuwere terreinen moet worden gerekend op ca. 27.000 ton omzet per ha.
Dit betekent dat voor de realistische prognose over 10 jaar ca. $700.000 : 27.000 = 26$ ha. netto nodig zou zijn boven het huidige areaal. Inclusief 10 à 20% voor infrastructuur, 7 ha. voor vervangende terreinen en 3 ha. reserve is dit afgerond 42 ha.

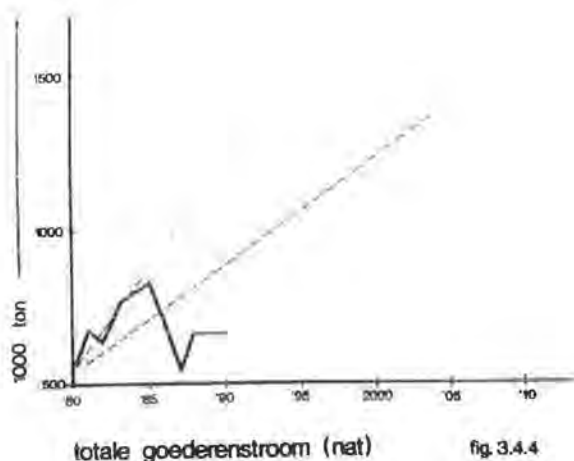
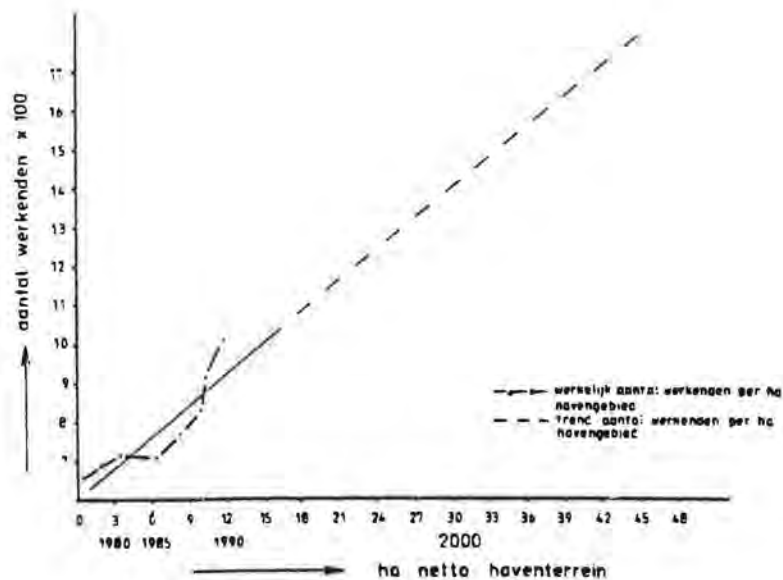


fig. 3.4.4

5. Ten aanzien van de belangen van de 2e havenmond, het nieuwe terrein, kaden en steigers rond de visafslag kan het volgende worden gekonkludeerd.
 - a. Uitbreidingsmogelijkheid voor de visafslag met inbegrip van voldoende steigerlengte, omzetverwachting van 60 miljoen - 100 miljoen;
 - b. Mogelijkheid voor vestiging visverwerking- en toeleveringsbedrijven;
 - c. Intensieve scheepvaart vooraan in de haven concentreren;
 - d. Door de 2e havenmond terugbrengen van het havenslib;
 - e. Het opvangen van het nautisch knelpunt door de intensieve scheepvaart;
 - f. De nieuwe golfbreker moet tevens dieper ter demping van de golfoploop i.v.m. het nog op delta hoogte brengen van de zeeweringen;
 - g. De aangelegde kaden en steigers moeten tevens dienen ter compensatie van kleinere vissersschepen die nu in de Zuiderhaven en in de Nw. Willemshaven liggen.
 - h. Het industrieterrein ter plaatse moet tevens dienen als opvang voor de verplaatsing van een aantal bedrijven vanuit de Nw. Willemshaven.
6. Vanwege de aspecten onder 5e, g en h genoemd is deze technische oplossing van groot belang voor de daardoor ontstane toeristische en recreatieve infrastructuur in de Zuiderhaven en de Nw. Willemshaven zodat een substantiële kostentoerekening aan deze onderdelen van het plan op zijn plaats is. Rekening houdend met een gedeelte van het terrein, ca. 200 m¹ kade en 150 m¹ steiger is een bedrag van 6,5 miljoen gerechtvaardigd.

Hierbij kan nog worden opgemerkt, dat de aanleg van een tweede mond de kosten van het overige industrieterrein positief zal beïnvloeden.

7. In figuur 3.4.5. is weergegeven het aantal werkenden in havengebonden bedrijven tegen de netto uitgegeven haventerreinen sinds 1970. Als deze trend doorzet zal de geprognoseerde groei van de haven betekenen, dat in het begin van de jaren 2000 ruim 500 arbeidsplaatsen aan het areaal zullen worden toegevoegd.



werkenden in havengebonden
bedrijven (direct + indirect)

fig. 3.4.5

Literatuur.

1. Algemeen Beleidskader 1991 t/m 1994 voor het Meerjarenperspektief Noord-Nederland; april 1990.
2. "Beter, Meer en Verder? Goederenstromen door de Rijnmondhaven (1995, 2000 en 2010)", Port of Rotterdam.
3. "Jaarverslagen 1984 en 1989", Gemeentelijk Havenbedrijf Harlingen.
4. Sociaal-economische analyse Harlingen, afdeling onderzoek van de provincie Friesland; januari 1991.
5. "Toekomstperspectief voor de Noordelijke havens"; Nijmegen, april 1990. Studie uitgevoerd door BUCK CONSULTANTS INTERNATIONAL BV in opdracht van het ministerie van Economische Zaken en de noordelijke provincies ter voorbereiding van het ISP-IV (cluster: havenverbonden industrie).
6. Het commentaar hierop van de Handel- en Industriegroep Harlingen.
7. "Studie naar Binnendijkse havenuitbreiding Harlingen"; juli 1990. Studie uitgevoerd in opdracht van de gemeente Harlingen door F.C. DE WEGER INTERNATIONAL BV.
8. "Studie naar Buitendijkse havenuitbreiding Harlingen"; augustus 1990. Studie uitgevoerd in opdracht van de gemeente Harlingen door F.C. DE WEGER INTERNATIONAL BV.
9. GEOHYDRO: "De vaargeul naar Harlinger haven"; maart 1991.
10. Afdeling Onderzoek provincie Friesland: "Arbeidsmarktprognose Friesland 1991" en "Bevolkingsprognose Friese Gemeenten"; Leeuwarden, september 1988.

4. REKREATIE EN TOERISME.

4.1 Algemeen.

Het Masterplan voorziet in een recreatieve groene ring met doorlopende voetgangersroutes rond historisch Harlingen. Deze wordt voortgezet in het nieuwe waterfront van de Willemshaven, de veerterminal, de oude buitenhaven en de waterkeringen. Via de vaarten en singels wordt een verbeterde route voor de zoetwatervaart voorzien. De spoorlijn voor de "Wadloper" wordt in de structuur opgenomen; vanuit de trein krijgt men Harlingen te zien van zijn beste zijde.

In het nu volgende wordt per onderdeel ingegaan op de plannen, zoals deze op hun haalbaarheid onderzocht zijn in werkgroepen.

4.2. Veerbootkade.

Het Veerbootkadegebied vormt samen met de Oude Buitenhaven en het Havenplein een potentieel aantrekkelijk gebied voor afhalers, brengers en passagiers voor de veerboten, de andere toeristen en niet te vergeten de "Harlingers". De lokatie is heel bijzonder; zij vormt de overgang van de stad Harlingen naar de Waddenzee. Deze situatie zal echter sterk verbeterd en geïntensiveerd dienen te worden om de kondities voor een optimaal gebruik te scheppen.

Om een optimaal gebruik te waarborgen worden een aantal, met elkaar samenhangende, ingrepen in het gebied voorgesteld (zie fig. 4.2.1):

1. Door het plaatsen van enkele gebouwen op strategische plekken wordt de lokatie meetbaar, ontstaat beschutting, geeft dit extra activiteiten en wordt de ruggengraat voor een looproute zichtbaar.
2. Een "hoge" (op zeekeringniveau) en een "lage" (op kadeniveau) looproute verbindt deze gebouwen en de activiteiten die zij herbergen.
3. Een ondergrondse parkeergarage biedt plaats aan ca. 235-240 parkeerplaatsen voor kort parkeren.
4. Op het niveau van de zeewaterkering is het een komen en gaan van taxi's, touringcar- en FRAM bussen, "halers en brengers". Dit vindt plaats op het "dek" van de parkeergarage.
5. Voor het informele verblijf zijn een aantal kleinere elementen in het totaalbeeld ingepast. Een "kiosk", zitelementen, vlaggen, zitmuurtjes e.d. maken "kleinschalige" activiteiten mogelijk.

De Gebouwen.

1. Midden op de lokatie is het terminalgebouw van de rederij Doeksen gesitueerd. Dit vormt het centrum voor passagiers, halers en brengers.
2. Op de kop van de havenpier is een Waddenpaviljoen gedacht. Naast een expositie over de Waddenzee is hier een restaurant, café en croissanterie ontworpen. Deze functies ondersteunen het "verblijven" en bieden extra activiteiten. Een uitzichtplateau en (voor de klimmers) een uitzichttoren geven een goede beëindiging aan de kop tussen "hoge" en "lage" looproute en versterken de beeldvorming en de informele activiteiten.
3. Aan de oostzijde is een "entreegebouw" gesitueerd. Bij aankomst op de Veerbootkade zal dit gebouw de inleiding vormen op de daarachter gelegen activiteiten. Aanvullende info- en expo-activiteiten kunnen in combinatie met een kleinschalig kantoor een passende invulling aan dit gebouw geven.
4. Op het voorterrein van rederij Doeksen staat als een spil op het terrein een kiosachtig gebouwtje. Het informele verblijven wordt hier versterkt door een souvenirswinkeltje, een visboer of een snackcorner.

5. De parkeergarage is grotendeels ondergronds gelegen. Bij de in- en uitrit, de trappehuizen en de overgang naar het lage loopniveau wordt hij zichtbaar. Aan de detaillering van deze elementen en het dek zal veel aandacht worden geschonken.

Looproutes

De "hoge" route wordt begeleid door de eerder beschreven gebouwen en geeft afwisselend een beeld op de Waddenzee/veerboten en op de Oude Buitenhaven/binnenstad. In combinatie met de "lage" route langs de bruine vloot, café met terras, e.d. kan een aantrekkelijke en interessante looproute ontstaan die een wandeling naar het N.S. station, havenplein en de binnenstad stimuleren.

Kortparkeervoorzieningen

Uitgangspunt bij de oplossing van de parkeerbehoeften op de Veerbootkade is geweest om op basis van de randvoorwaarden in het Masterplan te komen tot een optimalisering van het totale projekt, waarbij speciale aandacht is besteed aan de positionering van de parkeergarage.

Hiertoe werd het noodzakelijk geacht de parkeervoorziening zodanig te ontwerpen dat aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Een duidelijke ondersteunende functie voor het centrum, dat wil zeggen redelijke loopafstanden zowel tijdens als buiten het vakantieseizoen.
- Het bovenstaande geldt evenzo voor het Waddenpalviloen.
- Optimalisering van de service aan de passagiers van rederij Doeksen.
- Serviceverhoging voor halers en brengers van passagiers van rederij Doeksen (bijvoorbeeld door op prettige en droge wijze te kunnen laden en lossen).
- Een duidelijke inpassing van de diverse verkeersstromen waarbij een onbelemmerde afhandeling van bussen, taxi's en privévervoer gegarandeerd is.
- Ongestoorde wandelroutes voor het wandelend publiek die van de boulevard gebruik wensen te maken alsmede voor bezoekers van het restaurant en het Waddenpaviljoen.

De bovenstaande wandelroutes op de Veerbootkade sluiten naadloos aan op de diverse wandelroutes door Harlingen.

Door aan deze randvoorwaarden te voldoen wordt enerzijds bereikt dat de Veerbootkade een wezenlijk onderdeel gaat vormen in de Harlingse attractiepunten en anderzijds dat de parkeergarage ook buiten het vakantieseizoen optimaal gebruikt zal gaan worden. Hierdoor is het mogelijk dat bij een goed management de exploitatie van de garage dekkend gemaakt kan worden, waardoor geen jaarlijkse exploitatiekosten ontstaan voor de gemeente. In de exploitatie zijn daarbij voor de goede orde de kosten voor rente en afschrijving van de voorziening niet meegerkend.

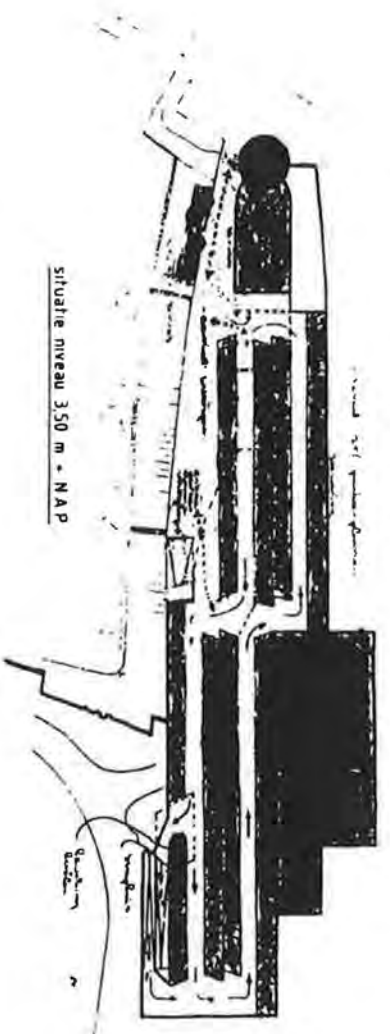
De investeringen voor het kort parkeren en de inrichting van het openbaar gebied op basis van de hierboven genoemde uitgangspunten qua investering zijn duurder dan de oplossing zoals die in het masterplan is voorgesteld. Echter de overtuiging bestaat, dat de qua investering meest economische parkeeroplossing voorbij gaat aan alle andere belangen en het kiezen van een dergelijke oplossing op lange termijn een zware negatieve invloed zou hebben op het succes van de totale ontwikkeling.



profiel t.p.v. oude buitenhaven



situatie niveau 6,15 m - N.A.P



situatie niveau 3,50 m - N.A.P

Realisatieperiode.

Gezien de procedurele stand van zaken mag worden aangenomen dat de nieuwbouw van de terminal van rederij Doeksen start in september 1991 en zal worden voltooid omstreeks mei 1992.

Om afstemmingsproblemen en daaruit voortvloeiende extra kosten te voorkomen is het zeer gewenst, en in feite noodzakelijk, dat de belangrijkste bouwactiviteiten op de Veerbootkade in dezelfde periode plaatsvinden. Dit betekent dat uitgaande van geen bezwaren in artikel 19 procedure deze procedure uiterlijk op 1 juli 1991 dient te zijn opgestart. Mocht dit niet te realiseren zijn, dan worden de kosten hoger en ontstaan er grote afstemmingsproblemen t.a.v. de bedrijfs? van rederij Doeksen na gereedkomen van de nieuwe terminal en sloop van Neptunus.

Samenvatting en konklusies.

Een veelheid van verschillende activiteiten zijn samengebracht op het Veerbootkadeterrein. Zij mogen elkaar niet "bijten", integendeel zij dienen elkaar te versterken en te intensiveren. Deze planuitwerking beoogt de kondities daarvoor te scheppen. Daarbij zal een hoogwaardige inrichting noodzakelijk zijn.

De beoogde herstructurering vraagt niet alleen een hoge kwaliteit van de gebouwen. Eveneens is een grote samenhang tussen en een goede uitwerking en detaillering van: hellingen, niveauverschillen, bestrating, zitelementen, vlaggestokken, verlichting, kunstwerken, papierbakken, e.d. daarbij noodzakelijk.

Zo kan bij de herstrukturering van het Veerbootkadegebied, door het totaal van alle ingrepen (inclusief de vergroting van het langparkeerterrein) een kwalitatief hoogwaardig verblijfsgebied ontstaan met een positief uitstralingseffekt naar Harlingen als geheel.

4.3 Langparkeren.

4.3.1 Langparkeerterrein aan Harlingerstraatweg.

Om aan de behoefte van langparkeerfaciliteiten voor passagiers naar de eilanden te voldoen is op het bestaande langparkeerterrein aan de Harlingerstraatweg een parkeerdek geprojecteerd waarmee de totale capaciteit van het terrein op 1686 plaatsen gebracht wordt. Tevens is nog een uitbreidingsmogelijkheid voorzien van 525 plaatsen.

Aansluitend op en geïntegreerd met het nieuwe parkeerdek is een garage ontworpen waarin tevens een tankstation is opgenomen en welke ook diensten kan verlenen ten behoeve van de geparkeerde auto's.

De looproute die de verbinding vormt van het langparkeerterrein met de Veerbootkade zal aangepast worden zoals in grote lijnen is weergegeven in het Masterplan.

4.3.2 Alternatieve oplossing langparkeren.

Gelet op het hoge investeringsbedrag (f. 8.400.000,--) voor de parkeergarage aan de Harlingerstraatweg ten behoeve van het creëren van extra parkeerruimte voor ca. 700 auto's is gezocht naar alternatieven.

Wanneer het uitgangspunt, dat de langparkeer voorziening op loopafstand van de Veerbootkade moet liggen, niet wordt verlaten dan zou ook in een alternatieve oplossing het langparkeerterrein kunnen worden vergroot met ca. 500 plaatsen.

Onderstaand is aangegeven hoe deze alternatieve oplossing gerealiseerd zou kunnen worden.

- Het dempen van de sloot aan de binnenzijde van de Zeedijk. Dit gaat gepaard met o.a. het aanbrengen van drainage, riolering, kolken en het verplaatsen van het hek.
- Deze ruimte dient voorzien te worden van een verhardingsconstructie.
- Eventueel het verleggen van kabels en leidingen.
- Het verplaatsen van de huidige kaartverkoop naar de smalle hoek van het terrein.
- Het opnieuw indelen van het terrein. Dit kan gedaan worden op de plek van de te verplaatsen kaartverkoop. Verder is het mogelijk de niet noodzakelijke rijbanen die nu gebruikt worden voor het doorsteken op te heffen.
- Het verharden van het nu nog groene terreintje in de hoek tussen Schapedijkje en Harlingerstraatweg.
- De hoofdrijbaan van de Harlingerstraatweg inclusief de ophoging en het talud wordt opgeruimd. De vrijgekomen ruimte wordt aan het parkeerterrein toegevoegd. Dit is alleen mogelijk indien de Harlingerstraatweg exclusief het fietspad aan de openbaarheid wordt onttrokken. Het autoverkeer zal dan via het verbindingsweggetje (dat tussen de Harlingerstraatweg en de Zuidwalweg loopt) en over de Zuidwalweg naar Harlingen en richting de autosnelweg kunnen gaan.
Langs dit weggetje is reeds een fietspad aanwezig. Wel zal de kruising op de Zuidwalweg moeten worden aangepast ten behoeve van afslaand en invoegend verkeer in alle richtingen. Ter plaatse van deze kruising moet eveneens een afrit naar het parkeerterrein komen.
- De nieuwe kaartverkoop kan eveneens in de smalle hoek nabij de bovenstaande afrit worden gesitueerd.
- Het aanpassen van de kruising Zuidwalweg ter hoogte van de afslag Sexbierum.
- Het creëren van ruimte voor opstelruimte van de bagagewagentjes van rederij Doeksen met betrekking tot bagageafwikkeling.

Wanneer het alsnog noodzakelijk wordt geacht om de "Ford" garage te verplaatsen naar de hoek Zuidwalweg-Harlingerstraatweg dan kan deze garage in de met zand en grond opgevulde hoek gesitueerd worden tussen de nieuwe afrit naar het parkeerterrein en de Zeedijk. De bouwkael die hier ontstaat kan ontsloten worden vanaf het eerste stukje Harlingerstraatweg, uiteraard rekening houdend met de beperkingen die de Zeedijk als zeewering veroorzaakt. Natuurlijk zal dat ten koste gaan van een aantal parkeerplaatsen, echter dit zullen er relatief weinig zijn als gevolg van de ongunstige ligging van het terrein in die hoek met betrekking tot parkeren.

De kosten van de genoemde werkzaamheden ten behoeve van het vergroten van het langparkeerterrein met ongeveer 500 plaatsen bedragen ca. f. 2.600.000,-- (exclusief bouwrijp maken van het hoekje voor de "Ford" garage).

4.4 Havenplein.

Het Havenplein is het transferpunt voor reizigers van trein naar veerdiensten. Het is ook het ontmoetingspunt voor alle passagiers voor de veerboten naar Vlieland en Terschelling en de plaats waar de relatie van de historische stad met water en zee het meest intensief aanwezig is. Er zal een logischer verband worden gelegd tussen historische stad en waterfront door van de oude haven een rekreatief "waterplein" te maken met lig- en opstapplaatsen voor de bruine vloot, terrassen en optimaal gebruik van het historische, beschermde stadsgezicht Harlingen.

PARKEREN:

HORECA : 15 P.P.

V.V.V. : 10 P.P.

AQUARIUM : P.17.

25 P.P.

- V.V.V. gebouwtje op strategische plek

WADENVERENIGING + educatief centrum ($\pm 700 m^2$)
in principe mogelijk op begane grond van B, C + D.
Door de langgerekte grondvorm zijn de gebruiksmogelijkheden beperkt.
Beter is het om te kiezen voor een uitbouw van A, B en C (bebouwing concentreren in hoeksituatie - begane grond)
Parkeren ($\pm 20 st.$) in nabijheid!
Voor de parkeerplaatsen t.b.v. de ± 30 appartementen in A t.m. E is echter geen plaats.

DE PARKEERMOGELIJKHEDEN OP HET BINNENTERREIN (t.p.v. de huidige school) KUNNEN EIGENLIJK NIET WORDEN GEMIST!

INRICHTING HAVENPLEIN
Schaal 1:1000

BUREAU VAN/20 mrt 91/13.

• perron overlappend

open ruimte Havenplein
minimaal en zo onopvallend
mogelijk inrichten voor parkeren
max 25 p.p.

Wandelstrook op kaderand/benadrukken door lichtlijn

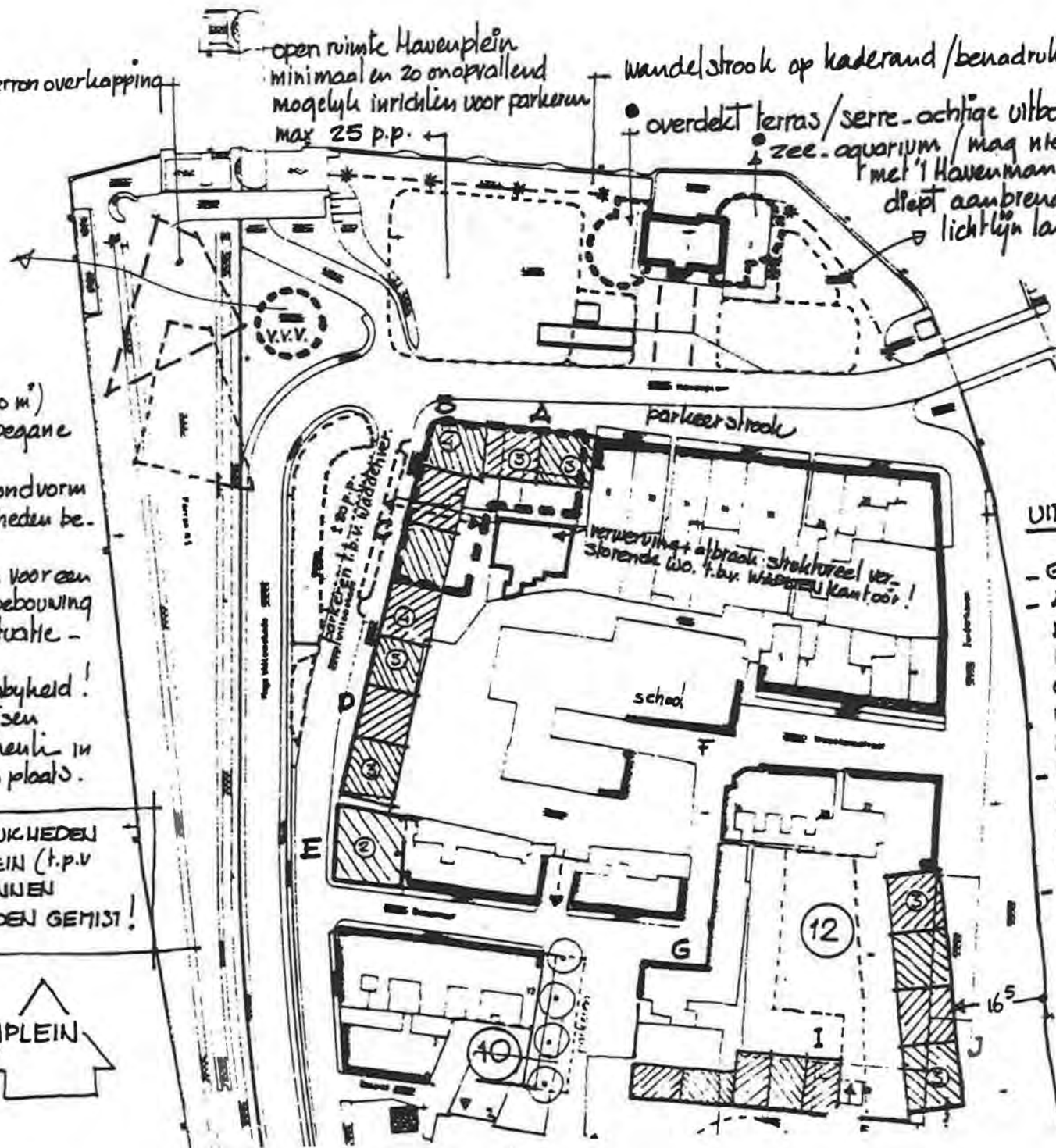
• overdekt terras/serre-achtige uitbouw
• zee-aquarium / mag niet gaan concurreren met 't Havenmantsje (wellicht half verdiept aanbrenghen)

• lichtlijn langs Wandelstrook op kade

Woonomgeving entree versterken:
benadrukken monumentale karakter gebouw

UITGANGSPUNTEN HAVENPLEIN

- GEEN NIEUWE BEBOUWING
- ALLEEN ATTRAKTIEPUNTEN EN UITBOUW BESTAANDE ELEMENTEN OM ROND - GANG OM DE HAVEN (wandelroute) AANTREKKELIJK TE MAKEN!
- INRICHTING ALS PLEIN: JOEER EN MET ACCENT OP MONUMENTALITEIT HAVENMANTSJE
- PARKEREN ONDERGESCHIKT!



De boulevard aan de veerbootkade zal doorgezet worden over de brug langs NS station, langs het water en het Havenmantsje naar de stad toe en verder naar de veerbootkade. Op deze manier worden de 3 belangrijkste bezoekersconcentraties (veerterminal, station NS en winkelstraat) met elkaar verbonden. Een stroom mensen rondom de voorhaven zal gewaarborgd zijn. De boulevard/waidelstrook zal benadrukt worden door een afwijkend materiaal en kleur plaveisel, terwijl een lichtlijn de relatie extra benadrukt.

De aantrekkelijkheid van het Havenplein zal verder verbeterd worden door het opwaarderen van het Havenmantsje. Deze zal een horeca functie krijgen en door middel van overdekte terrassen/serres een betere uitstraling op het gebied krijgen. Een zee-aquarium kan onderdeel uitmaken van de inrichting van het gebouw.

De open ruimte zal minimaal en zo onopvallend mogelijk ingericht worden voor parkeren (25 pp), terwijl de weegbrug verplaatst zal worden naar het industrieterrein.

Het NS station zal aantrekkelijker gemaakt worden door middel van minimaal een overkapping. Een nieuwe lokatie voor het VVV komt op een strategische plaats bij het station.

De Waddenvereniging kan met een educatief centrum ook gehuisvest worden aan het Havenplein.

Om een toeristisch-recreatieve meerwaarde te bereiken is het belangrijk dat de gebouwen en voorzieningen aan de veerbootkade, het Havenplein en de oude buitenhaven zoals windschermen, steigers, luifels, verlichting en bestrating van een hoog kwaliteitsniveau zijn en goed architectonisch op elkaar worden afgestemd.

4.5 Zuiderhaven.

De Zuiderhaven zal na verplaatsing van de werf Welgelegen verder ontwikkeld worden als jachthaven. 150 ligplaatsen aan steigers kunnen gerealiseerd worden. Een groot deel van de ligplaatsen is bestemd voor passanten.

Er zal voldoende ruimte overblijven voor de nu reeds aanwezige sloepen van de roeiverenigingen en de garnalenvissers. Eventueel bestaat de mogelijkheid een klein aantal schepen uit de bruine vloot aan te laten leggen.

In de plaats van Welgelegen zal een nieuwe economische invulling aan het gebied gegeven worden; winkeltjes met scheepsbenodigdheden etc. kunnen hier een plaats vinden.

De ontwikkeling van de Zuiderhaven, versterkt met de voorgenomen stadsvernieuwing in het Havenkwartier staat borg voor een kwalitatieve opwaardering van het gebied. De Zuiderhaven wordt een pendant van de Noorderhaven, waardoor de stad een evenwichtiger opbouw krijgt.

4.6 Westerzeedijk en Willemshaven.

4.6.1 Marina.

In aansluiting op de (ontwerp)nota strategisch groeibeleid voor recreatie en toerisme ("ruimte en kwaliteit in de aantrekkelijke stad Harlingen") en het zgn. "1000 botenplan" is een plan ontwikkeld voor de Nieuwe Willemshaven.

In de bestaande haven zal plaats geboden worden aan ca. 370 kleinere zeegaande plezierjachten. Voor deze schepen dienen voldoende voorzieningen aanwezig te zijn om de jachthaven een 4 of 5 sterren classificatie te bezorgen. Als uitgangspunt voor de jachthaven is gekozen voor het principe dat de aan te leggen steigers los worden gehouden van de huidige kades. Dit betekent een volledig pakket drijvende langs- en dwars (zogenaamde vinger-) steigers. Een extra veiligheidsbeschoeiing zal aan de kaden aangebracht moeten worden om onderschuiven van kleinere schepen te voorkomen.

Tegen de golven dienen golfbrekers aan de kop van de nieuwe Willemshaven aangelegd te worden.

In de huidige haven zal het slib verwijderd dienen te worden tot een gegarandeerde diepte bij laag water van ca. 3 à 3,5 meter. Door de realisatie van een nieuwe havenmond, het uitdiepen en eggen van de Pollendam-vaargeul en het scheiden van beroepsvaart en pleziervaart, zal de snelheid van dichtslibben aanzienlijk verminderen. Mede is ten behoeve van de jachthaven een garantie-diepte van 6 meter niet noodzakelijk en zal in de eerste periode minder gebaggerd moeten worden. In de toekomst zal echter wel rekening gehouden moeten worden met zogenaamde onderhoudsbaggerwerkzaamheden.

Bij de haven dienen minimaal de volgende voorzieningen te worden gerealiseerd:

- sanitaire ruimtes als toiletten, douches en kleedruimtes;
- kantoor jachthavenmeester;
- onderhoudsruimte klein materiaal voor beheer jachthaven;
- clubbar;
- kleine vergaderruimte voor ledenvergaderingen, onderricht en andere groepsactiviteiten georganiseerd door de vereniging);
- gelegenheid voor het nuttigen van kleine versnaperingen en kleine maaltijden verstrekt aan de bar;
- ruimte voor zogenaamde "lockers".

De nieuwe havenfaciliteit, in feite spreken wij hier over doelmatig hergebruik, zal aangesloten zijn op de ondergrondse infrastructuur en zal tevens die voorzieningen hebben zoals vuilcontainers, glas- en papierbakken, stortplaatsen chemisch toilet en bilgewater, containers voor afgewerkte olie, klein chemisch afval en verzamelpunt lege accu's en batterijen. Slechts op deze wijze kan gesproken worden van een doelmatig en milieubewust hergebruik van de huidige haven.

De gemeente Harlingen zal in de toekomst het hele gebied moeten onderzoeken op haar bodemgesteldheid, daar nu nog geen inzicht is verkregen in de huidige bodemgesteldheid van het gebied.

4.6.2 Woonbebouwing Willemshavenkade.

Het Willemshavengebied zal een karakter van verblijfsgebied krijgen. Funkties als: jachthaven, parkeren, deels wonen, deels publieke funkties, zullen een onderdeel vormen van dit verblijfskarakter.

Op het Willemshavengebied zijn een aantal invloeden aan te wijzen die mede bepalend zijn voor de invulling:

- a. De skyline van Harlingen mag vanaf de waterkant niet teniet gaan achter een gesloten bebouwingsfront.
- b. Er zal een relatie moeten bestaan tussen de bebouwing op het Willemshaventerrein en de achterliggende wijk, het Havenkwartier (langzaam verkeerroute).
- c. De eventueel te realiseren wooneenheden dienen een visuele relatie te hebben met het water en de jachthaven.
- d. Er moet op het terrein mede rekening gehouden worden met het parkeren ten behoeve van de diverse funkties.

Zichtlengtes.

De lengte van de Willemshaven dient teruggebracht te worden tot afstanden van menselijke maat van ca. 60 à 70 meter. In deze nu ontstane plekken zal door middel van straatmeubilair, verharding en niveau-verschillen een aangenaam verblijfsgebied ontstaat. Het gebied wordt omsloten door kleinschalige woontorentjes met 11 woningen per toren. Op de begane grond van deze torens zullen mogelijkerwijs openbare funkties als winkeltjes, expositieruimtes e.d. gerealiseerd kunnen worden. De restruimte dient als ontsluiting voor de woningen en voor het onderbrengen van de bergingen.

Op deze wijze ontstaan kleine prettige verblijfsgebieden met een sterke relatie naar het wonen en het water.

Om de relatie met het water nog intensiever te maken is gedacht aan een incidentele verlaging van de kade. Dit verdiepte verblijfsgebied blijft bij hoog water droog. Door deze verlaging is de relatie met de jachthaven activiteiten veel duidelijker aanwezig.

Kop Willemshaven, dok.

De kop van de Willemshaven vraagt om een accentuering en invulling. Een gebouw van meerdere lagen is hier zeer op zijn plaats. Een landmark van 5 à 6 lagen is gepland als afsluiting. Hierdoor ontstaan ook sociale activiteiten op de kop. Het gebied krijgt weer een woonfunctie, zoals reeds in het Masterplan was aangegeven.

Commerciële ruimten, parkeren en verkeer.

Op het Willemshavenplein zullen uiteindelijk ca. 160 woningen kunnen worden gerealiseerd. In dit gebied dient men rekening te houden met de waterstand. Met dit uitgangspunt in gedachte is besloten om de begane grond een andere functie te geven dan een woonfunctie. Het nivo van de begane grondvloer is zodanig opgetild, dat deze niet zal onderlopen. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid diverse functies in te passen, bijvoorbeeld: bergingen voor de bovenwoningen ca. 100 m² per blok, stijpunten voor de bovenwoningen ca. 50 m² en eventuele parkeerruimte.

De resterende oppervlakte kan dan toebedeeld worden aan bijvoorbeeld commerciële functies, als een jachtmakelaar, een kleine zeilmaker, het reddingswezen, een dependance van een reeds aanwezige watersportartikelenwinkel in de stad. De functies zullen een duidelijke relatie c.q. band tonen met de watersport en dienen ter versterking van de jachthaven activiteiten.

Op deze wijze is het mogelijk ca. 1.000 m² extra te realiseren voor commerciële activiteiten, naast de 880 m² voor de jachthaven. Deze commerciële ruimten leveren in het exploitatie-overzicht een positieve bijdrage in de grondkosten. De jachthaven, de woningen en de commerciële activiteiten zullen publieks- en verkeersaantrekkend werken.

Getalsmatig is ervan uitgegaan dat op het Willemshavengebied voor de jachthaven gerekend moet worden op ca. 250 parkeerplaatsen, voor de woningen evenveel parkeerplaatsen als aantallen woningen en voor het restaurant en de commerciële ruimten ca. 50 parkeerplaatsen. Dit betekent dat een totaal van ca. 460 parkeerplaatsen gerealiseerd moet worden binnen het gebied. De bedoeling is om het autoverkeer buiten de pleinachtige ruimtes te houden. Er is een ontsluiting gepland langs de Hoge Havenweg en de Nieuwe Willemskade. De auto blijft achter en buiten de bebouwing. Getalsmatig betekent het aanleggen van 460 parkeerplaatsen een ruimtebeslag van ca. 12.000 m², wat procentueel inhoudt een ruimtebeslag van bijna 25% van het totale gebied.

Fysieke beperking in bereikbaarheid van het gebied.

Het Willemshavengebied is een zogenaamd buitendijks terrein. Dit betekent dat het niet direkt aansluitend omgeven wordt door zeeweringen en dijklichamen. Het overleg met de beherende instanties heeft uitgewezen dat het maken van doorvoeringen in dergelijke zeekerende elementen niet is toegestaan. Dit heeft derhalve tot gevolg dat aanleg van infrastructuurle voorzieningen alleen kunnen geschieden via de zogenaamde zeewering bij de spoorwegovergang. Deze fysieke beperkingen leiden tot niet gewenste forse financieel hogere inspanningen.

Voor het verkeer is uitgegaan van het feit dat gebruik gemaakt wordt van de huidige ontsluitingswegen, de Willemskade en de hoge overgang bij de Hoge Havenweg. Door van deze bestaande ontsluitingen gebruik te maken is het mogelijk op een positieve wijze de bouwrijpmakingskosten te beperken. De huidige ontsluitingswegen bevinden zich in redelijke staat en kunnen zonder teveel inspanning goed in het nieuwe plan ingepast worden. Het overige terrein zal een totale gedaante verwisseling ondergaan. De top laag zal moeten worden verwijderd en worden vervangen door nieuw materiaal. De zeekering langs de Havenweg blijft als obstakel in het terrein aanwezig en zal in de toekomst zeker met nog een meter moeten worden verhoogd. Deze kering vormt een duidelijke beperking voor de gewenste langzaamverkeer relatie tussen het Willemshavengebied en het Havenkwartier.

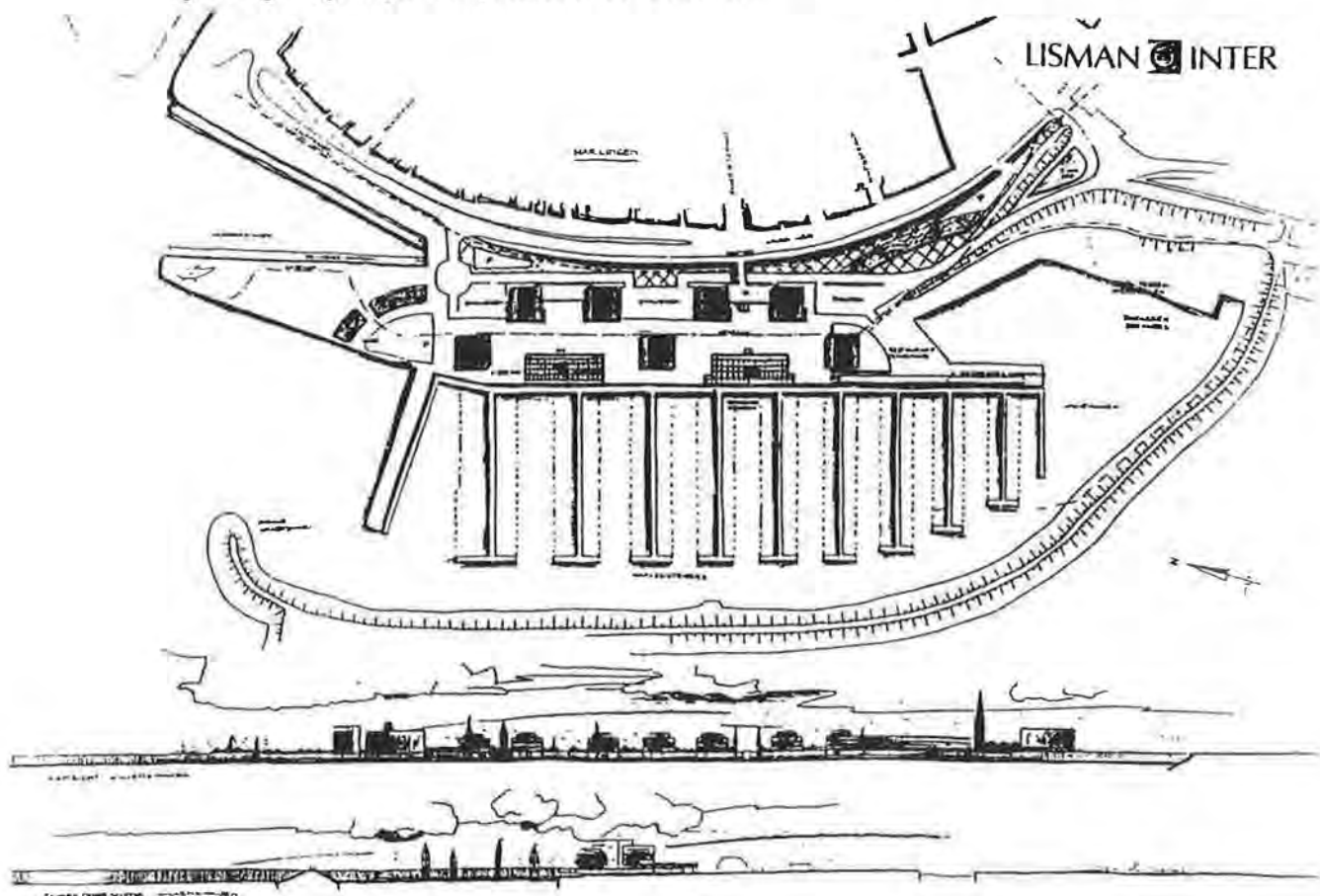
Aanwezige NS emplacement.

Voor de ontwikkeling van het Willemshavengebied zal in overleg met NS de verwerving geregeld moeten worden van het spoorweg emplacement. Slechts een strook van ca. 15 meter breed zal gereserveerd blijven voor de spoorlijn naar het perron, waar passagiers voor de veerboten uitstappen.

In het terrein zal ca. 2.000 m¹ spoorrails opgeruimd en verwijderd moeten worden. Deze vrijgekomen materialen zullen per spoor worden afgevoerd. Behalve de spoorrails zal tevens het ballastbed van het emplacement worden verwijderd. Het te handhaven spoor voor het personenvervoer zal aangepast dienen te worden aan de omgeving.

Aanwezige bebouwing.

Op dit ogenblik zijn een aantal bedrijven gevestigd op de Willemshaven. In het kader van het Masterplan Harlingen Waddenstad dienen deze bedrijven zo spoedig mogelijk verplaatst te worden.

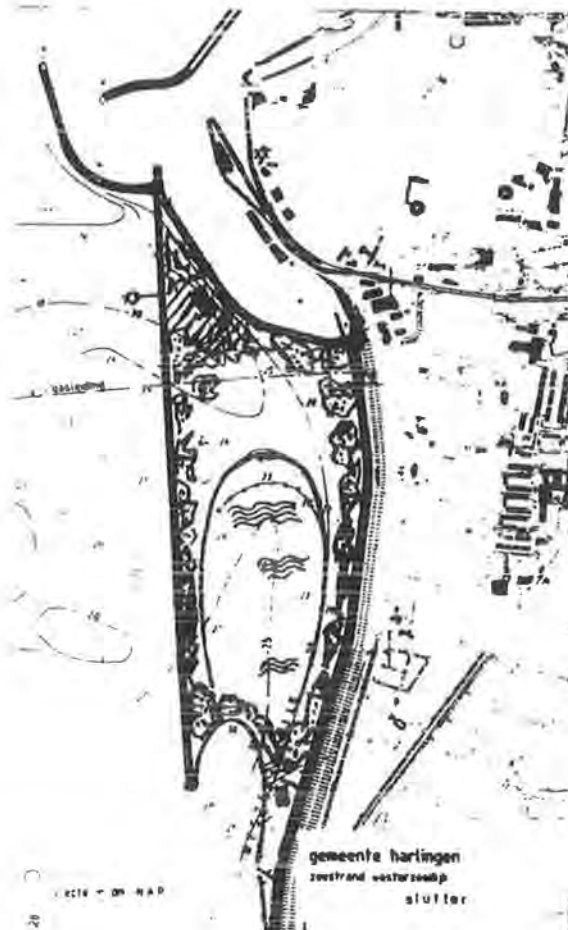


4.6.3. Strand Westerzeedijk.

In het toeristisch-recreatief ontwikkelingsplan voor de provincie Friesland (TROP, beleidsplan 1984) wordt als één van de twintig speerpunt-ontwikkelingsvoorstellen het projekt Zeestrand Westerzeedijk Harlingen genoemd onder het hoofd dagrecreatie.

Het projekt wordt omschreven als "uitbouw bestaande voorzieningen met ca. 1000 m strandlengte buitendijks, strandpaviljoen en binnendijkse recreatieve voorzieningen o.a. verblijfseenheden, uitbouw kampeerterrein met bijbehorende voorzieningen. Om de volgende redenen is (in het TROP) voor deze ontwikkeling gekozen:

- samenhang met de toeristisch-recreatieve ontwikkeling nabij Harlingen en de Afsluitdijk;
- een zeestrand op het vaste land van de provincie met getijbewegingen is aantrekkelijk;
- in vergelijking met mogelijkheden langs de IJsselmeerkust zijn de effecten op natuur en landschap geringer."



Figuur 4.5.1, duinslufferstrand.

In het Masterplan Harlingen Waddenstad is het plan voorlopig uitgewerkt in de vorm van een duinslufferstrand met een golfbestendige verdediging aan de zeezijde (zie figuur 4.5.1).

Het plan omvat dan een boven hoogwater gelegen strand met speelplas omringd door een lage duinenrij met bovenop een kronkelpad van schelpen voor wandelaars. Via enkele trappen en een steigertje is de zee bereikbaar; aan de zuidzijde is gelegenheid om surfplanken te water te laten. Om kosten te besparen bestaat de ondergrond uit een ophoging van klasse-1 havenslib, dat na rijping en profilering wordt afgedekt met een zandlaag van 1 1/2 m. dikte. Het voordeel van de gekozen konstruktie is, dat het strand droog blijft en vrij van verslibbing, zodat verloedering niet optreedt. In de plas zal getijbeweging merkbaar zijn, maar door de filterwerking van het zand zal het water slibvrij en helder blijven.

Tenslotte is het geheel door de verdediging redelijk beschermd tegen afslag door golven.

De afmetingen en de detaillering van het projekt kunnen worden afgestemd op het beschikbaar budget.

Gemeend wordt, dat voor een bedrag van f. 2,5 à 3 miljoen een adequaat plan kan worden verwezenlijkt.

4.7 Rekreatiebungalows.

Uit diverse rapporten van de provincie blijkt de potentie van de zogenaamde verblijfsrekreatie in Noordwest Friesland. Ook in Harlingen wordt de realisatie van 2e woningen als mogelijkheid ter versterking van de economische structuur onderkend.

Ligging.

Het terrein wordt omsloten aan de noordzijde door het bestaande zwembad-terrein van de Koemen, en het Balkland sportkomplex, aan de westzijde door de Westerzeedijk, aan de zuidzijde door het terrein van de camping Zeehoeve en aan de oostzijde door de Bolswardervaart.

Het terrein is eenvoudig bereikbaar vanuit het centrum van Harlingen via de Willemshavenweg, en de Westerzeedijk en eenvoudig bereikbaar vanuit de andere richtingen via de rijksweg E-10.

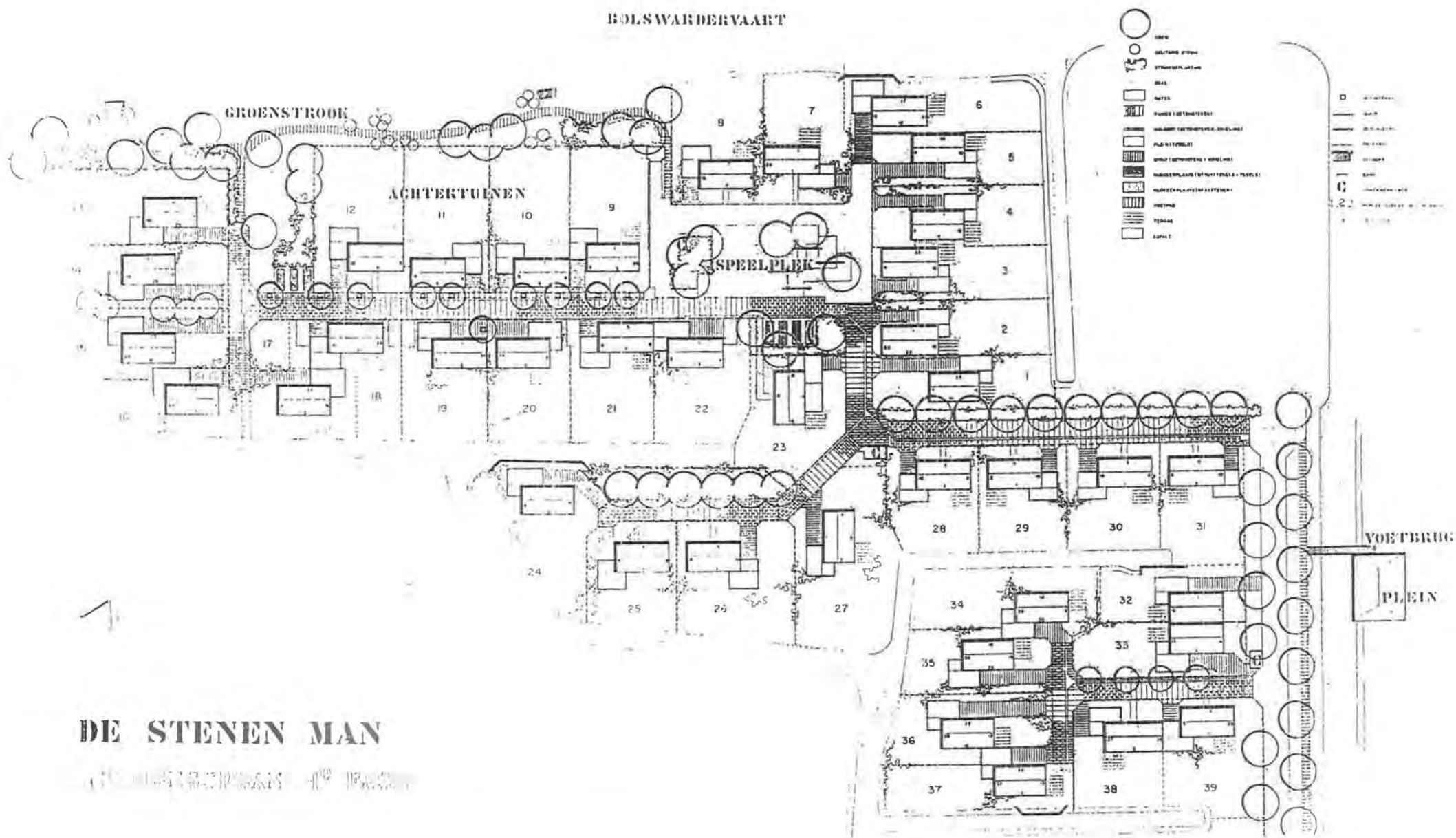
Het terrein is in handen van een particuliere financiële instelling.

Planidee.

Met als uitgangspunt dat op dit terrein ter grootte van 63.790 m² ca. 100 à 200 woningen gerealiseerd moesten worden is gekozen voor een verkaveling met een zogenaamde cul-de-sac principe. Doodlopende wegen eindigen in kleine hofachtige structuren.

De woningen zelf hebben een afmeting qua oppervlakte van ca. 90 vierkante meter. Iedere woning is voorzien van een woonkamer, compleet ingerichte keuken en badkamer en 2 slaapkamers in de kap. Bij de woning is een ruime berging gepland. De bewoners parkeren hun auto op eigen terrein. De gemiddelde kavelgrootte ligt om en nabij de 320 m².

Het totale plangebied wordt door middel van een centrale toegangsweg ontsloten, wat het voor de toekomstige bewoners eenvoudiger maakt het terrein in het kader van een vereniging van eigenaren te beheren.



DE STENEN MAN

4.9 Groene Ring door Harlingen.

1. Inventarisatie.

Harlingen heeft een "natuurlijke binnenhaven" in de vorm van de Z.O.- en N.O.-Singel. Beide singels liggen op een steenworp afstand van het stadscentrum en zijn slechts door een (niet-draaibare) brug, de Franekerpoortsburch, gescheiden van de jachthaven van de Harlinger Watersportvereniging.

Diverse instanties in Harlingen pleiten al vele jaren voor het benutten van deze natuurlijke "binnenhaven" voor recreatie van de zoetwater-vloot. Verwacht wordt, dat de doorgaande verbinding over het binnenwater van ZW.-Friesland via Harlingen naar Franeker en Leeuwarden een economische impuls kan geven aan de toeristische bedrijfstak in NW-Friesland.

Echter omstandigheden werken hierop belemmerd.

- a. De vaste Franekerpoortsburch vormt een barrière tussen de N.O.-Singel en de huidige zoetwater-jachthaven van de Harlinger Watersportvereniging.
- b. De beide Singels zijn ondiep en daardoor op dit moment onbruikbaar als haven-faciliteit. Volgens diverse onderzoeken is met name in de Z.O.-Singel het bodemslib zeer sterk verontreinigd (klasse 4 slib) als gevolg van de voormalige lokatie van een gasfabriek aan deze Singel.

Voor deze problemen zijn de volgende oplossingen aan te geven:

- a. De ontsluiting van de N.O.-Singel naar de jachthaven door het draaibaar maken van de Franekerpoortsburch.
- b. De verdieping van de beide Singels tot een niveau van 1,50 m -NAP. Het slib zal afgevoerd worden naar de tijdelijke opslagplaats in Leeuwarden.

Het is echter zeer de vraag of dit mogelijk is, zodat een oplossing dichterbij huis meer voor de hand ligt.

De aanleg van een slibdepot bij de uitbreiding van de Industriehaven lijkt een redelijk alternatief.

4.10 Economische effecten.

Door het NRIT (Nederlands Research Instituut voor Recreatie en Toerisme) zijn berekeningen uitgevoerd ten aanzien van de te verwachten economische- en werkgelegenheidseffecten die zullen ontstaan door realisatie van het masterplan Harlingen-Waddenstad. Deze economische effecten zijn uit te drukken in termen van extra bestedingen en werkgelegenheid, bovenop de bestaande economische effecten van toerisme en recreatie.

Onder economische effecten wordt verstaan de bestedingen die door toeristen en recreanten bij een bezoek aan Harlingen worden verricht en de werkgelegenheid die hierdoor wordt gegenereerd.

Bij de werkgelegenheid is onderscheid gemaakt in directe en indirecte werkgelegenheid. De directe werkgelegenheid komt tot stand in die sectoren waarin de bestedingen worden verricht, terwijl de indirecte werkgelegenheid ontstaat via multiplier-effecten (transacties tussen bedrijven onderling). De bestedingen worden verricht door een 3-tal consumentengroepen:

- dagrecreanten, personen die een dagbezoek aan Harlingen brengen en recreanten die via Harlingen naar de eilanden Terschelling en Vlieland gaan.
- verblijfsrecreanten, die gebruik maken van het logiesaanbod in Harlingen.
- watersporters, personen die gebruik maken van de jachthavens in Harlingen en watersporters die gebruik maken van de diensten van de bruine vloot.

Huidige effecten.

Door gebruik te maken van gegevens uit het rapport "Toeristisch Aktie- en Maatregelenplan Harlingen" van de Heidemij (1987) en eigen analyses is door de NRIT een schatting gemaakt van de huidige economische effecten van toerisme en recreatie.

De totale bestedingen van toeristen en rekreanten in Harlingen wordt geschat op f. 7,5 miljoen per jaar.

Na afsplitsing van BTW, importen en handelsmarges resteert een finale produktie ter grootte van f. 6 miljoen. Deze finale produktie genereert een werkgelegenheid van in totaal 60 mensjaren.

Efiekten na realisatie Masterplan.

Door de ontwikkelingen die voortkomen uit het masterplan zullen de economische effecten van toerisme en recreatie in Harlingen toenemen. De totale bestedingen na realisatie worden geschat op f. 27,8 miljoen per jaar. Dat is circa f. 20 miljoen meer dan in de huidige situatie! Na aftrek van BTW, importen en handelsmarges resteert een finale produktie van f. 22 miljoen. In totaal ontstaat een werkgelegenheid van circa 225 mensjaren arbeid.

Werkgelegenheid tijdens de bouwfase.

Gedurende de bouwfase zal eenmalig werkgelegenheid ontstaan. Deze is afhankelijk van de investeringen. De totale investeringen voor de realisatie van de projekten bedraagt circa f. 80 miljoen. Na aftrek van BTW, importen en marges resteert een produktie van circa f. 54 miljoen en levert 540 mensjaren werkgelegenheid op.

Samenvatting.

De economische effecten van het masterplan kunnen als volgt worden samengevat:

<u>Samenvatting economische effecten masterplan</u>		
	<u>HUIDIGE SITUATIE</u>	<u>TOEKOMSTIGE SITUATIE</u>
<u>Verblijfsdagen</u>		
dagrecreanten	126.000	445.000
verblijfsrecreanten	114.000	533.000
veerbootgangers	1.000.000	1.000.000
<u>Bestedingen (f)</u>		
dagrecreanten	1,33 mln	4,67 mln
verblijfsrecre.	3,71 mln	19,50 mln
veerbootgangers	2,50 mln	3,60 mln
TOTAAL (afgerond)	7,5 mln	27,8 mln
index	100	271
<u>Werkgelegenheid (mensjaren)</u>		
direct	43	164
indirect	16	60
TOTAAL	59	224
index	100	280
<u>Werkgelegenheid bouw (eenmalig)</u>		
toeristisch		540
woningbouw c.a.		620
Bron NRIT		