

GEMEENTE HARLINGEN

Bestemmingsplan
Harlingen - Willemshaven



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

**BESTEMMINGSPLAN HARLINGEN - WILLEMSHA-
VEN**

CODE 131903 / 12-03-15

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Karakter van het bestemmingsplan	1
1. 3. Begrenzing plangebied	1
1. 4. Mer-procedure	3
1. 5. Leeswijzer	3
2. PLANBESCHRIJVING	4
2. 1. Geschiedenis van het plangebied	4
2. 2. Huidige situatie	4
2. 3. Beoogde ontwikkelingen	6
2. 4. Verkeer	12
3. BELEID	15
3. 1. Rijksbeleid	15
3. 2. Provinciaal beleid	20
3. 3. Gemeentelijk beleid	22
4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	26
4. 1. Plan-/projectMER	26
4. 2. Milieuhinder bedrijven en evenementen	28
4. 3. Bodemkwaliteit	28
4. 4. Geluidhinder wegen en scheepvaart	29
4. 5. Luchtkwaliteit	30
4. 6. Externe veiligheid	30
4. 7. Water	33
4. 8. Ecologie	35
4. 9. Archeologie en cultuurhistorie	39
5. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	41
5. 1. Algemeen	41
5. 2. Toelichting op bestemmingen en aanduidingen	41
6. UITVOERBAARHEID	43
6. 1. Algemeen	43
6. 2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	43
6. 3. Economische uitvoerbaarheid	43
6. 4. Grondexploitatie	43

BIJLAGEN

<u>Bijlage 1</u>	Havenplan
<u>Bijlage 2</u>	Advies van Brandweer Fryslân
<u>Bijlage 3</u>	Uitgangspunten Watertoets

SEPERATE BIJLAGE

<u>Bijlage 1</u>	plan- en projectMER
-------------------------	----------------------------

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

De Willemshaven is vanaf het einde van de negentiende eeuw in gebruik geweest als op- en overslaghaven. De laatste jaren is deze functie steeds meer in verval geraakt. Het gebied heeft vanwege de ligging in de haven van Harlingen veel potentieel om te worden ontwikkeld tot een aantrekkelijk gebied met toeristisch-recreatieve en nautische functies. Een van de belangrijkste speerpunten van de gemeente Harlingen is om het toeristisch-recreatieve aanbod in de gemeente te vergroten en om van de Willemshaven weer een aantrekkelijk gebied te maken.

De Willemshaven maakt samen met de Westerzeedijk en de Waddenpromenade deel uit van het waterfront. Voor de herontwikkeling van de Willemshaven is het *Havenplan Nieuwe Willemshaven* opgesteld. Het Havenplan bevat de belangrijkste stedenbouwkundige uitgangspunten voor het plangebied. Dit plan is op 22 januari 2014 door de gemeenteraad van Harlingen vastgesteld en vormt een belangrijke basis voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Het Havenplan is in bijlage 1 opgenomen.

Voor de Willemshaven geldt geen actueel juridisch-planologisch kader. Dit bestemmingsplan voorziet hier in. Met het nieuwe bestemmingsplan wordt tevens voldaan aan de wettelijke verplichting om voor het hele grondgebied een geldend juridisch-planologisch kader te hebben.

1. 2. Karakter van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan voorziet in een flexibel toetsingskader waarmee verschillende ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt. Tevens wordt een aantal bestaande functies in het nieuwe bestemmingsplan planologische geregeld, zoals het KNRM-gebouw en de havenkraan op de Blauwe Kop.

Een aantal van deze ontwikkelingen zijn concreet en kunnen op relatief korte termijn worden uitgevoerd. Voor een deel van het gebied is nog niet precies duidelijk hoe de bebouwing wordt ingevuld. Het bestemmingsplan probeert de nodige flexibiliteit te geven, zodat het gebied in de komende 10 jaar kan worden ingevuld. Dit wordt uitnodigingsplanologie genoemd.

Het bestemmingsplan voorziet onder andere in een jachthaven, een aanleggelegenheid voor cruiseschepen, toeristisch recreatieve voorzieningen, horeca/restaurants met daaraan ondergeschikte kantoorruimte en detailhandel. Verder is het de bedoeling de openbare ruimte te gebruiken voor evenementen.

1. 3. Begrenzing plangebied

Het plangebied betreft het buitendijkse gebied aan de westzijde van. Het wordt begrensd door:

- de vaargeul (Havenmond) aan de noordzijde;

- de kademuur met daarachter het Havenkwartier aan de noordoostzijde;
- de Westerzeedijk aan de oostzijde;
- de Waddenzee (achter de Zuiderpier) aan de zuidwestzijde.

In figuur 1 is de ligging en de begrenzing van het plangebied weergegeven.



Figuur 1. De ligging van het plangebied

1. 4. Mer-procedure

Gekoppeld aan het opstellen van dit bestemmingsplan, wordt de procedure van milieueffectrapportage (mer) doorlopen. Het doel van mer is om het milieubelang een volwaardige plek te geven in de besluitvorming over activiteiten die mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. In een milieueffectrapport (MER) worden de milieueffecten van de voorgenomen activiteiten vergeleken met de effecten van alternatieven voor deze inrichting. In hoofdstuk 4 worden de aanleiding, opzet en resultaten van de mer-procedure nader beschreven.

1. 5. Leeswijzer

Na deze inleiding, wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan op de voorgenomen plannen. Deze worden in de hoofdstukken 3 en 4 getoetst aan het beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 geeft een uitleg aan de juridische regeling van het bestemmingsplan, het laatste hoofdstuk (hoofdstuk 6) gaat in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

2. PLANBESCHRIJVING

2. 1. Geschiedenis van het plangebied

In de negentiende eeuw veranderde Harlingen net als andere vestingsteden ingrijpend van karakter doordat de stadspoorten werden gesloopt en de verdedigingswallen vergraven. Op de vergraven stadswallen kwam ruimte voor woningen, industrie en maatschappelijke functies. De zuidelijke stadsrand veranderde door de aanleg van de Nieuwe Willemshaven. In 1877 wordt de haven geopend door Prins Hendrik (als plaatsvervanger van Koning Willem III).



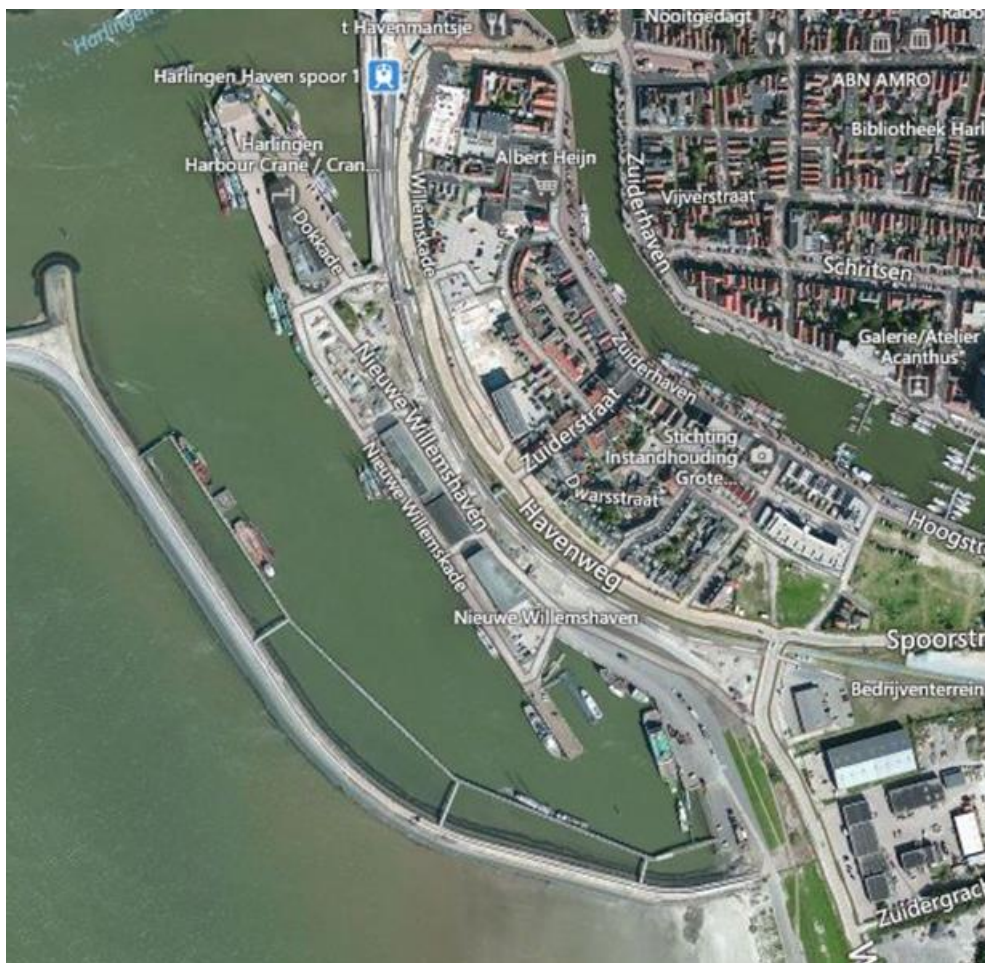
Figuur 2. De Willemshaven in vroeger tijden

De Willemshaven was lange tijd in gebruik als op- en overslaghaven. De haven werd onder meer ontsloten door de nabijgelegen goederenspoorlijn. Een deel van de Willemshaven werd in de twintigste eeuw ook door het bedrijf Spaansen gebruikt voor de op- en overslag van zand en grind.

2. 2. Huidige situatie

Huidige inrichting

De Willemshaven bevindt zich in de havenkom van Harlingen. In figuur 2 is de huidige situatie aan de hand van een luchtfoto weergegeven. Het gebied grenst direct aan de Waddenzee. Ook de Zuiderpier maakt deel uit van het plangebied. Naast een functie voor de waterkering, wordt de pier ook veel gebruikt door wandelaars en toeristen.



Figuur 3. Huidige situatie (bron: Bing Maps)

Als meest vooruitgeschoven haven, heeft de Willemshaven een unieke plek. Alle schepen voor de industriehaven (naar het noorden) en de recreatievaart passeren de Blauwe Kop. Ten oosten van de Willemshaven bevindt zich de primaire waterkering, met daarachter het NS-Station Harlingen - Haven.

Op de Willemshaven zijn verschillende gebouwen aanwezig die passen bij de uitstraling van het gebied. Een groot deel van de gebouwen heeft geen functie meer. Een deel daarvan is dan ook gesloopt. Het entrepotgebouw uit 1903 heeft een monumentale industriële uitstraling.

Aan de Blauwe Kop (in het noorden van de Willemshaven) bevindt zich een opslaggebouw en instructie ruimte van de KNRM. In dit gebied is ook een oude kraan aanwezig die wordt gebruikt als hotel. De aangrenzende dokhaven wordt gebruikt door de zeilende beroepsvaart. Ook meren hier regelmatig riviercruiseschepen aan. Langs de Willemshaven ligt een aantal historische schepen als de Holland, de Sittard en het Lichtschip. Aan de andere kop van de Willemshaven - de vluchthaven - liggen dienstvaartuigen. Daarnaast biedt de vluchthaven ruimte aan het Waddentransport en 25 á 30 mosselkotters.

De gemeente heeft recent de openbare ruimte in delen van de Willemshaven een opknapbeurt gegeven. Sommige plekken zijn opnieuw bestraat. Toch vormt de openbare ruimte nog niet overal een samenhangend geheel. Sommige delen zijn onverhard, op andere plekken ligt beton en op weer andere plekken liggen klinkers. Parkeren is in het hele gebied toegestaan, terwijl er niet echt parkeervakken zijn aangeduid.

Het plangebied ligt in de directe nabijheid van het centrum van Harlingen en wordt ontsloten via de Westerzeedijk. De Westerzeedijk vormt een belangrijke ontsluitingsweg voor Harlingen en geeft in zuidelijke richting via de aansluiting Kimsward een directe verbinding met de N31 (Afsluitdijk - Leeuwarden). Deze aansluiting wordt vooral gebruikt door het verkeer van en naar het zuiden.

Verkeer en parkeren

Verkeer

De wegenstructuur binnen het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit de twee parallel aan elkaar gelegen straten; de Willemskade en de Nieuwe Willemshaven. Op de kop van de Haven bevindt zich de Dokkade die in een V-vorm langs het Dok loopt. De Willemskade vormt over de gehele lengte een kade waar schepen afmeren. De straat is ingericht met verschillende typen bestrating en heeft geen duidelijk wegprofiel. De Nieuwe Willemshaven ligt aan de stadskant en kent een wegprofiel bestaande uit één rijloper en trottoir.

Parkeren

Binnen het plangebied is betaald parkeren in de vakken toegestaan. Op veel plaatsen zijn echter geen duidelijke vakken aangegeven. Zo wordt op de Willemskade langs de weg geparkeerd. Langs de Dokkade wordt gestoken geparkeerd. Verder zijn langs de Nieuwe Willemshaven langspaarkeervakken aanwezig. Ter hoogte van de aansluiting van de Dokkade op de Nieuwe Willemshaven is een (onverhard) parkeerterrein aanwezig. In de huidige situatie biedt het plangebied plaats aan 150-200 auto's.

2. 3. Beoogde ontwikkelingen

Havenplan

In het kader van het Friese Merenproject hebben Gemeente Harlingen en Provincie Fryslân plannen ontwikkeld om de drie toegangspoorten langs het waterfront van Harlingen te verbeteren. De Willemshaven maakt samen met de Westerzeedijk en de Waddenpromenade deel uit van het waterfront.

De Willemshaven heeft door de ligging bij de Waddenzee en de Zuiderpier en de aanwezige schepen een grote aantrekkingskracht. Na verschillende initiatieven voor de ontwikkeling van het gebied, heeft de gemeente Harlingen de intentie uitgesproken om, samen met de provincie, ontwikkelingen op gang te brengen die leiden tot ruimtelijke kwaliteitsverbetering en een betere benutting van de Willemshaven. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een *Havenplan Nieuwe Willems-*

haven. Het Havenplan bevat de belangrijkste stedenbouwkundige uitgangspunten voor het plangebied. Dit plan is op 22 januari 2014 door de gemeenteraad van Harlingen vastgesteld en vormt een belangrijke basis voor de verdere ontwikkeling van het gebied.

Stedenbouwkundige structuur

Een belangrijk kenmerk voor de situatie is het behoud van de huidige stedenbouwkundige structuur. De bestaande bebouwing kan daarbij worden benut, maar nieuwbouw is ook mogelijk. De footprint van de (voormalige) bebouwing is leidend voor nieuwe bebouwing (zie figuur 4). Mits dit bouwkundig verantwoord is, wordt het entrepôtgebouw uit 1903 behouden. De bebouwing bestaat bij voorkeur uit een of twee bouwlagen met een kap. De gebouwen krijgen een goot- en bouwhoogte van respectievelijk 9 en 11 meter. Hoogteaccenten tot 15 meter zijn toegestaan bij maximaal 25% van de bebouwing.

Op basis van deze 'footprint' kan in het plangebied kan maximaal 14.000 m² aan bebouwing worden gerealiseerd (zie bovenstaande figuur).



Figuur 4. Stedenbouwkundige structuur

Beoogd programma

Naast de bebouwing op de Willemshaven, zijn ook de jachthaven en de cruisterminal belangrijke elementen in de nieuwe situatie. De nieuwe situatie gaat uit van de volgende ontwikkelingen:

- een jachthaven van 225 ligplaatsen;
- een drijvende steiger voor cruiseschepen van 160 meter (met een steiger van 180 meter);
- 9.500 m² toeristisch-recreatieve voorzieningen;
- 2.000 m² aanloopgerichte horeca/restaurants;
- 2.000 m² kantoor;
- 500 m² aan ondergeschikte detailhandel ¹⁾;
- gebruik van de openbare ruimte voor parkeerplaatsen en voor evenementen.

Deze ontwikkelingen worden in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt en hieronder toegelicht. De afbeelding hieronder toont een mogelijke toekomstige inrichting van het plangebied.



Figuur 5. Illustratie Nieuwe Willemshaven 2025 (bron: Havenplan Nieuwe Willemshaven)

Jachthaven

De recreatievaart op de Waddenzee blijft op de lange termijn toenemen. Harlingen heeft daarbij een strategische ligging als vastelandhaven aan het wad. Het wordt door recreanten graag gebruikt als tussenstop naar de Waddeneilanden. In het kader van de veiligheid is behoefte aan voldoende ligplaatsen en noodopvang. In het kader van het Convenant Vaarrecreatie zijn hier afspraken over gemaakt.

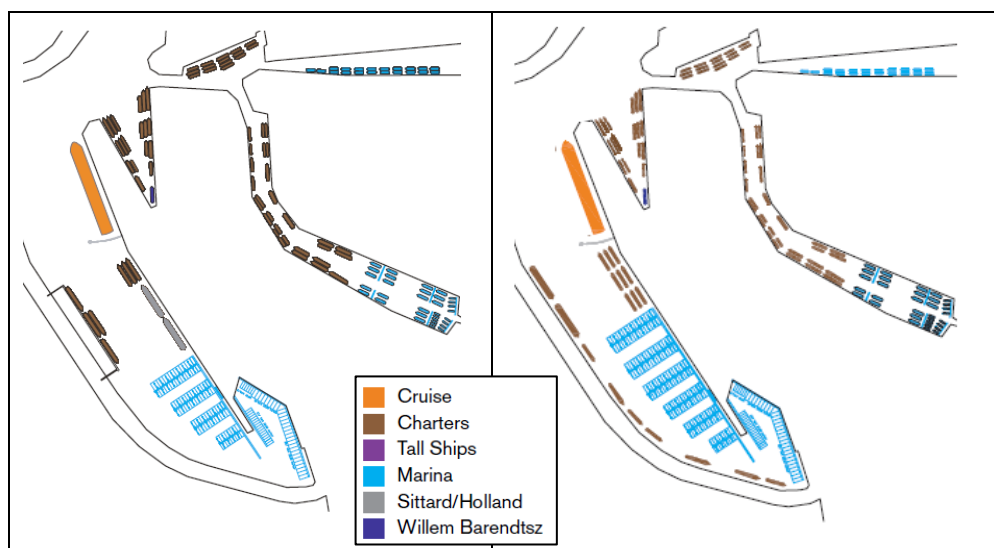
De aanleg van de jachthaven gebeurt in belangrijke mate uit veiligheidsoverwegingen. De havens van Schiermonnikoog, Ameland, Terschelling en Harlingen beschikken niet over voldoende veilige en beschutte ligplaatsen. De havens liggen

¹⁾ Hiermee wordt bedoeld detailhandel die ondergeschikt is aan de toeristisch-recreatieve functie. Bijvoorbeeld de verkoop van souvenirs bij het nautisch centrum of nautische artikelen bij het jachthavenkantoor

vol en er blijft onvoldoende manoeuvreerruimte over. Dit leidt in de haven tot een onveilige situatie. Buiten de havens op de eilanden resulteert dit verder in droogvallers en/of ankeren omdat in de haven geen plaats meer is. Bij verslechterde weersomstandigheden kan dit ook buiten de haven leiden tot onveilige situaties.

In het kader van het Haveninrichtingsplan voor Harlingen is gebleken dat in de Willemshaven ruimte is voor 225 extra lig- en passantenplaatsen waarvan 50 plaatsen voor de noodopvang. Groot voordeel van de Willemshaven is dat deze haven rechtstreeks in verbinding staat met de Waddenzee, zodat er geen sluis-passages nodig zijn om een ligplaats te vinden.

Om ruimte te blijven bieden aan de chartervaart en grotere schepen, heeft de gemeente ervoor gekozen om de jachthaven vorm te geven in de Vluchthaven en langs een deel van de Willemskade. Daarbij wordt gestart met een eerste fase van 150 lig- en passantenplaatsen, zodat goed kan worden gemonitord aan welk type ligplaatsen behoefte is. Op termijn bestaat de mogelijkheid de haven uit te breiden naar maximaal 225 ligplaatsen. In de onderstaande figuur zijn beide fasen van de jachthaven weergegeven.



Figuur 6. Inrichtingsschets van de Willemshaven, Dokhaven, Zuiderhaven en Noorderhaven bij doorgroei van de jachthaven

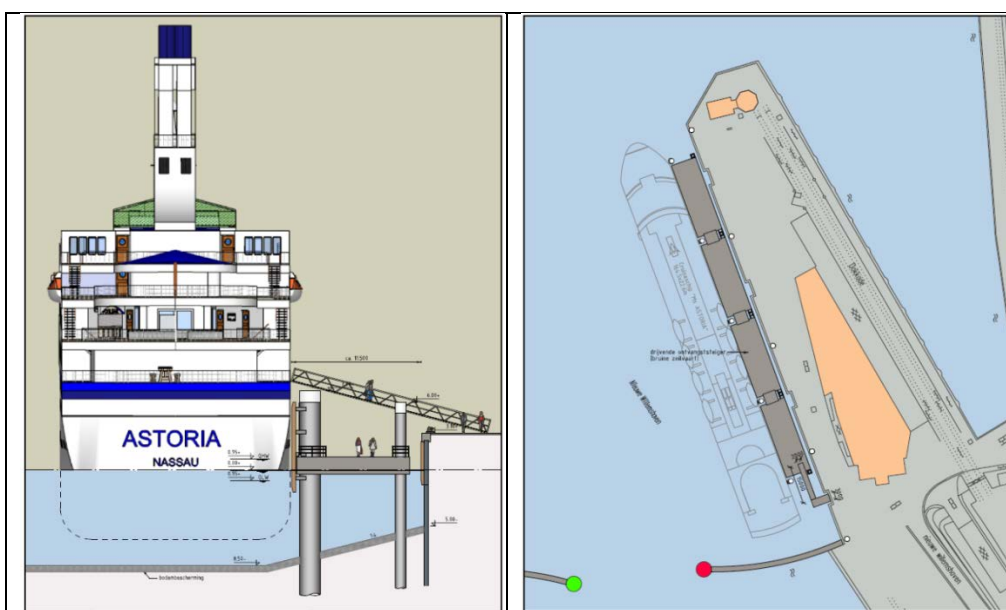
Aanlegsteiger cruiseschepen

De gemeente wil de Willemshaven geschikt maken voor het afmeren van cruiseschepen. Dit kunnen zowel zeecruiseschepen als riviercruiseschepen zijn ²⁾. Daarnaast is er behoefte aan een afmeervoorziening voor de charterschepen die de haven regelmatig aandoen. Hiervoor wordt aan de Blauwe kop een drijvende stei-

²⁾ Het verschil tussen zeecruiseschepen en riviercruiseschepen zit de omvang van de schepen en de aantallen bezoekers. Vooralsnog wordt uitgegaan van gemiddeld 205 bezoekers in het geval van zeecruises en 180 in het geval van riviercruises

ger mogelijk gemaakt. Deze steiger kan worden gebruikt voor het afmeren van cruiseschepen, maar is ook geschikt voor de chartervaart. Door een drijvende steiger op 11,5 meter afstand van de kade te leggen kan de benodigde diepgang voor de cruiseschepen makkelijker worden gehaald en wordt de kade beter beschermd tegen de afmerende schepen. In figuur 4 is dit gevisualiseerd.

In de vaargeul en de havenkom zijn cruiseschepen van maximaal 160 meter lengte toegestaan. De zeecruiseschepen steken 6,5 meter diep. In verband met het getij en een veiligheidsbuffer is ter hoogte van de aanlegsteiger een diepgang van -8,5 NAP wenselijk. Hiervoor is het noodzakelijk om te baggeren. De aanleg van een drijvende steiger voorkomt dat er vlak naast de kade baggerwerkzaamheden moeten plaatsvinden.



Figuur 7. Schematisch ontwerp van de brede drijvende afmeervoorziening in de Nieuwe Willemshaven.

Op de kade wordt een cruiseterminal gerealiseerd binnen bestaande bebouwing (het Entrepotgebouw). De terminal bestaat uit een wacht-/ontvangstruimte voor de passagiers met eventueel ook sanitaire voorzieningen en benodigde ruimtes voor de marchaussee en douane.

Het aantal bezoeken door cruiseschepen wordt in de toekomstige situatie (2020) ingeschat op 35 zeecruises en 70 riviercruises. Het aantal toeristen per bezoek is variabel en hangt af van het type schip dat de stad bezoekt. Er wordt uitgegaan van gemiddeld 205 bezoekers in het geval van zeecruises en 180 in het geval van riviercruises. Dit zou betekenen dat vanaf 2020 sprake is van circa 12.000 extra bezoekers aan Harlingen.

Toeristisch-recreatief programma

De gemeente koerst naar een divers programma. Om deze reden wordt ten behoeve van bepaalde functies rekening gehouden met een maximale oppervlakte voor functies die het beeld niet mogen domineren (opslag, kantoren) of die alleen in beperkte mate zijn toegestaan, omdat ze anders de voorzieningenstructuur in Harlingen onder druk zetten (detailhandel). Verschillende functies worden expliciet uitgesloten (bewoning). Omdat voor de Willemshaven nog niet precies duidelijk is welke functies binnen het plangebied worden gerealiseerd, wordt in het bestemmingsplan een grote mate van flexibiliteit ingebouwd. Daarmee wil het bestemmingsplan initiatiefnemers ook uitnodigen, om binnen het plangebied initiatieven te ontplooien (uitnodigingsplanologie).

De footprint van de bestaande en voormalige bebouwing op de Willemshaven vormt het uitgangspunt voor de invulling van het gebied. Hiermee is in totaal 14.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) beschikbaar (de footprint x 2,5 bouwlaag). In de regels van het bestemmingsplan is deze oppervlakte als volgt onderverdeeld:

- 9.500 m² toeristisch-recreatieve voorzieningen;
- 2.000 m² aanloopgerichte horeca/restaurants;
- 2.000 m² kantoor;
- 500 m² aan ondergeschikte detailhandel ³⁾;

Indicatie van het toeristisch-recreatief programma

Bij het opstellen van het Havenplan is een inventarisatie gemaakt van verschillende initiatiefnemers die zich mogelijk in het plangebied willen vestigen. Of al deze initiatieven tot uitvoering (kunnen) komen, is op dit moment niet duidelijk. De initiatieven kunnen worden gezien als een indicatie van de functies die zich uiteindelijk in het gebied vestigen en worden onderstaand kort omschreven.

In de Willemshaven wordt op dit moment gebouwd aan de Willem Barentsz. Dit betreft een reconstructie van het type schip waarmee de zeevaarders naar Nova Zembla zeilden. De reconstructie is een leerproject. Na voltooiing kan het schip worden ingezet voor toeristische-recreatieve doeleinden, historisch onderzoek en voor opleiding. Bij de *Stichting Nova Zembla Experience* bestaat de wens om rondom het schip een toeristisch-recreatieve voorziening vorm te geven. In een historische werf kan het publiek de nautische geschiedenis (her)beleven. Dit initiatief kan wellicht worden ingepast in het voornemen om een *nautisch bezoekerscentrum* te realiseren.

In de Willemshaven liggen verschillende historische schepen. Dit zorgt voor een goede context voor de realisatie van een nautisch bezoekerscentrum. Voor het toeristisch-recreatief aanbod in Harlingen vormt dit een goede aanvulling, omdat het ook met slecht weer kan worden bezocht. Met een café/restaurant-functie en

³⁾ Hiermee wordt bedoeld detailhandel die ondergeschikt is aan de toeristisch-recreatieve functie. Bijvoorbeeld de verkoop van souvenirs bij het nautisch centrum of watersportartikelen bij het jachthavenkantoor

de benodigde kantoorruimte en ontvangstruimtes, heeft deze functie een ruimtebeslag van circa 3000 m² bedrijfsvloeroppervlak.

Tot slot zijn er ook andere (op dit moment minder concrete) functies genoemd die in het plangebied zouden passen, zoals een visrestaurant, een luxe waddenzicht-hotel, leisure activiteiten als waddenmodderbaden, indoorsurfing en sport, fietsverhuur, een (jazz)club, de Frysian Yacht Club, een zeilschool, een boekingskantoor/rederij en/of een flexibel in te vullen waddenloods (voor evenementen). De invulling en bijbehorende oppervlakte van deze functies is niet bekend.

Evenementen

De openbare ruimte kan ook gebruikt worden voor evenementen. In de huidige situatie is dit al het geval. Daarbij wordt ook gedacht aan bestaande evenementen die nu ook (deels) in de binnenstad plaatsvinden:

- De vlootdag;
- Harlinger straatfestival;
- Harlingen-Terschelling zeilrace;
- Harlingen-Terschelling roeirace;
- Visserijdagen;
- Tall Ship Races (2014 en 2018).

In de regels van het bestemmingsplan wordt onderscheid gemaakt tussen kleine en grote evenementen. Per jaar zijn er maximaal 3 grote evenementen mogelijk. De grens ligt op 50.000 bezoekers per evenement. Voor evenementen met versterkte muziek gelden extra regels die gericht zijn op het voorkomen van onaanvaardbare geluidhinder voor de omliggende woningen.

2. 4. Verkeer

Hoofdpzet

De verkeersstructuur blijft grotendeels gelijk aan de bestaande structuur. Het gebied wordt voor het autoverkeer ontsloten vanaf de Westerzeedijk. Langs de entreeweg wordt ruimte gecreëerd voor parkeerplaatsen. Daarnaast kunnen bezoekers parkeren op het nabijgelegen parkeerterrein aan de Westerzeedijk. Nabij het entrepotgebouw wordt opstelruimte voor bussen gereserveerd (ten behoeve van de cruiseterminal). Laden en lossen en het afzetten van groepen op de kade is overal mogelijk. Verkeer langs de Blauwe Kop wordt zoveel mogelijk geweerd.

Autoverkeer

Externe verkeersontsluiting

De ontsluiting van de nieuwe ontwikkeling vindt plaats via de Nieuwe Willemskade. Deze weg sluit aan op de Westerzeedijk en blijft in dezelfde vormgeving gehandhaafd als in de huidige situatie, waarbij opgemerkt wordt dat het kruispunt Nieuwe Willemskade/Westerzeedijk recent is gereconstrueerd. Vanaf het kruispunt met de Westerzeedijk zal circa 70% van het verkeer richting het zuiden rijden en via de aansluiting Kimsward en de N31 naar het knooppunt Zurich rijden. Geschat wordt dat het verkeer zich hier gelijkmatig verdeelt over de A7 via de Afsluitdijk naar Hoorn en Amsterdam en de A7 via Bolsward en Sneek naar Joure en

Heerenveen. Het overige deel van het verkeer (30%) zal vanaf de Westerzeedijk via de Spoorstraat en de Stationsweg naar de N31 richting Leeuwarden en Drachten rijden.

Via de Westerzeedijk wordt de locatie snel ontsloten naar het hoofdwegennet (aansluiting Kimsward op de N31). De reconstructie van de N31 ter hoogte van Harlingen leidt er voorts toe dat er via de Spoorstraat en de Stationsweg een logische route ontstaat naar de N31 richting Leeuwarden. Daarnaast is de binnenstad via de Havenweg en de Steenhouwersstraat direct bereikbaar. De locatie wordt direct via een netwerk van gebiedsontsluitingswegen ontsloten. Hierdoor is de locatie goed bereikbaar voor het autoverkeer. Ook voor andere vervoersmodaliteiten, zoals busverkeer en vrachtverkeer, is de locatie vanwege de directe ligging aan gebiedsontsluitingswegen goed bereikbaar.

Interne verkeersontsluiting

De interne verkeersstructuur van de Willemshaven blijft grotendeels ongewijzigd. De hoofdontsluiting verloopt via de Nieuwe Willemskade. Parkeren wordt deels in het plangebied en deels op de terreinen direct buiten het plangebied opgevangen.

Verkeersgeneratie

Ten behoeve van de mogelijkheden in het plangebied is de maximale verkeersgeneratie berekend op ongeveer 2.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal. Dit leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op de omliggende wegen, maar leidt nergens tot knelpunten. Dit geldt ook voor de verkeersafwikkeling op de maatgevende kruispunten.

Openbaar vervoer

Het plangebied is bereikbaar via het treinstation Harlingen-Haven (treinverbinding met Leeuwarden). De ontsluiting per openbaar vervoer wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie.

Langzaam verkeer

De locatie wordt voor fietsverkeer met name ontsloten via de Nieuwe Willemskade en de Westerzeedijk. De Westerzeedijk beschikt over vrijliggende fietspaden. Binnen het plangebied wordt het fietsverkeer gemengd met het gemotoriseerd verkeer afgewikkeld. Dit is conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

Ten behoeve van het langzaam verkeer is een goede hechting aan de binnenstad wenselijk. Met de aanpassing van de primaire waterkering langs de Willemshaven is de looproute naar de binnenstad verbeterd. Door middel van twee loopbruggen kan men vanaf de primaire waterkering de Zuiderhaven en de binnenstad bereiken. Daarnaast ligt er sinds het najaar van 2014 bij het entrepôtplein een trap aan de kant van de Willemshaven, waardoor voetgangers vanuit de Willemshaven via de waterkering naar de binnenstad en de Waddenpromenade/veerterminal kunnen wandelen. De Willemshaven kan daarnaast worden bereikt via een coupure in de dijk. De waterkering vormt ook een looproute. Op lange termijn is ook een

dwarsverbinding naar de Zuiderhaven aan de orde, wellicht met de herbouw van een brug over de Zuiderhaven.

Parkeren

De parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkelingen is berekend op circa 700 parkeerplaatsen. Het exacte aantal is afhankelijk van de uiteindelijke invulling van het plangebied. De parkeerbehoefte dient op of rondom het terrein te worden opgevangen. Een deel van de huidige Willemshaven wordt daarbij als parkeerterrein gebruikt voor kort parkeren. Op grotere afstand bevinden zich in Harlingen ook terreinen die worden gebruikt voor lang parkeren. De parkeercapaciteit van de Willemshaven zal deels vervallen, omdat het gebied helderder ingericht wordt..

Omdat de parkeerbehoefte van de nieuwe functies niet geheel kan worden gefaciliteerd binnen het plangebied, zal de parkeerdruk zich deels verplaatsen naar de (deels nog aan te realiseren) terreinen rondom de locatie.



Figuur 8. Parkeerterreinen in de omgeving van het plangebied

3. BELEID

Dit hoofdstuk behandelt het beleid dat betrekking heeft op dit bestemmingsplan. Er wordt achtereenvolgens ingegaan op het Rijksbeleid, het provinciaal en gemeentelijk beleid dat een relatie heeft met het plangebied.

3. 1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende bestaande nota's zoals de Nota Ruimte, de agenda Landschap en de agenda Vitaal Platteland. Het Rijk laat de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies en kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk voor de resultaten. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Deze 13 nationale belangen zijn:

1. Rijksvaarwegen;
2. Mainportontwikkeling Rotterdam;
3. Kustfundament;
4. Grote rivieren;
5. Waddenzee en waddengebied;
6. Defensie;
7. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
8. Elektriciteitsvoorziening;
9. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
10. Ecologische hoofdstructuur;
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Ten aanzien van de bovenstaande belangen zijn voor het plangebied de waterkering (met reserveringszone) en de Waddenzee van belang. Voor de waterkering en de reserveringszone biedt het bestemmingsplan een beschermende regeling. De Waddenzee betreft een Natura 2000-gebied en maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Tevens is het natuurgebied onderdeel van het UNESCO-werelderfgoed. De gebieden met deze statussen zijn gelegen buiten het plangebied. De mogelijkheden in het plangebied zijn wat betreft de ecologische waarden onderzocht in de milieueffectrapportage, het volgende hoofdstuk gaat hier specifiek op in. Hieruit blijkt dat de ontwikkelingen geen negatieve effecten hebben op de beschermde gebieden.

Geconcludeerd wordt dat de ontwikkelingen in het plangebied passen in het beleid van de SVIR.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening* (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden. Het Barro stelt niet alleen regels omtrent de 13 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de SVIR, maar stelt ook regels die in bestemmingsplannen moeten worden opgenomen. Eind 2012 is het besluit aangevuld met regels voor onder andere veiligheid op rijksvaarwegen, de EHS en de veiligheid van primaire waterkeringen. Ook is het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen. Voor de herinrichting van de Willemshaven zijn de volgende bepalingen uit het Barro van belang.

Bescherming van de Waddenzee

Volgens de definitie van het Barro behoort de Willemshaven niet tot de Waddenzee. Het Barro bepaalt dat voor ontwikkelingsgerichte bestemmingsplannen een beoordeling moet worden gemaakt van de gevolgen voor de landschappelijke of cultuurhistorische kwaliteiten van het gebied. De beoordeling kan deel uitmaken van een voor het bestemmingsplan voorgeschreven milieueffectrapportage of van een passende beoordeling als bedoeld in de Natuurbeschermingswet. Deze beoordeling is uitgevoerd in deze stukken. Bij de Willemshaven is de huidige en recente gesloopte bebouwing het uitgangspunt geweest. De maximale bouwhoogten die het bestemmingsplan mogelijk maakt zijn hierop afgestemd. De ontwikkelingen hebben geen negatieve gevolgen voor de landschappelijke of cultuurhistorische kwaliteiten van het gebied.

Jachthavens nabij de Waddenzee

Verder is in het Barro bepaald dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op de Waddenzee of gronden die direct aan de Waddenzee zijn gelegen, geen nieuwe jachthavens worden toestaan. De nieuwe jachthaven komt te liggen in de bestaande havenkom, die in de bestaande situatie ook wordt gebruikt voor het aanleggen van schepen. De nieuwe jachthaven biedt conform het Rijksbeleid een 'noodvoorziening' voor de pleziervaart in het Waddengebied. De jachthaven is zodoende in overeenstemming met het Rijksbeleid.

Bescherming primaire waterkering

In het Barro is ook vastgelegd dat de primaire waterkering en de beschermingszones vastgelegd moeten worden. Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven, is hiervoor in het bestemmingsplan een regeling opgenomen.

Maximale bouwhoogte Waddengebied

Artikel 2.5.12 bepaalt dat een bestemmingsplan dat de maximale bouwhoogte in het Waddengebied moet aansluiten bij de aard en de omvang van de omliggende bebouwing. Het plan voldoet aan deze bouwhoogtes.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In de SVIR en het Barro is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. Sinds 2012 is de ladder verankert in het Besluit ruimtelijke ordening.

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' houdt in dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor (trede 1) de onderliggende vraag in de regio, (trede 2) de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en (trede 3) multimodale ontsluiting.

Relevant in dit verband zijn de definities die zijn opgenomen in artikel 1.1.1, eerste lid, onderdelen h en i van het Bro :

- h. bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;*
- i. stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.*

Omdat het plangebied voornamelijk voorziet in de realisatie van toeristisch-recreatieve voorzieningen, is niet duidelijk of strikt genomen wel sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Bovendien voorziet het plan in de herontwikkeling en revitalisatie van bestaand bebouwd gebied (een verouderd bedrijventerrein). Voor de volledigheid wordt onderstaand de ladder voor duurzame verstedelijking toegepast voor het plangebied.

Trede 1: vraag in de regio

Trede 1 vraagt de regionale ruimtevraag voor stedelijke ontwikkelingen te bepalen. Het gaat om de ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien. Met de regionale ruimtevraag in beeld, kan worden beoordeeld of een voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Zo ja, dan is trede 2 aan de orde.

Vraag naar faciliteiten voor cruiseschepen

De concrete vraag naar voorzieningen voor cruiseschepen is al enige tijd bekend in Harlingen. Er zijn al cruiseschepen die Harlingen bezoeken. Uit gesprekken met rederijen is gebleken dat meer cruiseschepen de stad willen bezoeken, wanneer hiervoor faciliteiten worden geboden.

Behoefte aan ligplaatsen in het Waddengebied

Naar ligplaatsen voor recreatieschepen in de havenkom is concreet vraag, omdat is geconstateerd dat in het Waddengebied te weinig 'noodvoorzieningen' voor de pleziervaart aanwezig (zie hiervoor ook de beschrijving onder het kopje 'Havenvisie Wadden' hierna). De jachthaven vormt tevens een toevoeging aan het bestaande ligplaatsenaanbod omdat het gaat om een buitendijkse jachthaven.

Geen alternatieve locaties

Als enige Friese Waddenhaven op het vasteland heeft Harlingen een unieke uitgangspositie voor de realisatie van nautische voorzieningen. De Willemshaven is de enige logische plek voor de beoogde cruisesteiger en als locatie voor de jacht-

haven. De industriehaven is hiervoor ongeschikt, omdat hier conflicten met de beroepsvaart kunnen ontstaan.

Toeristische recreatieve voorzieningen

De beoogde toeristisch-recreatieve functies op de kade vormen een goede aanvulling op het bestaande aanbod in Harlingen. In de stad zijn al verschillende vormen van verblijfsrecreatie mogelijk. Naast een aantal musea en de winkels in de binnenstad zijn in Harlingen niet echt dagrecreatieve voorzieningen aanwezig. Bij slecht weer zijn er weinig mogelijkheden om overdekt te recreëren. Daarom wordt ook geconstateerd dat Harlingen in belangrijke mate een doorvoerhaven is voor recreanten naar de Waddeneilanden. Het hoeveelheid toeristische bestedingen op de wal kan worden verhoogd door in dit aanbod te voorzien.

In hoofdstuk 2 is aangegeven dat er enkele concrete initiatieven zijn voor de invulling van het plangebied. Deze komen mede voort uit een marktconsultatie. Deze initiatieven zullen een katalysatoreffect hebben op de verdere invulling van het gebied. De jachthaven en de aanwezigheid van cruiseschepen en de jachthaven zal ook een aantrekkingskracht hebben op de verdere invulling van het gebied. De functies op de kade kunnen vergroten andersom weer de potentie van de jachthaven en de aantrekkingskracht voor rederijen. Vanwege deze synergie is de Willemshaven daarom ook de juiste plek om een dergelijk programma te realiseren. Er kan dus gesproken worden van een ontwikkeling waarvoor een regionale behoefte bestaat.

Trede 2: de beschikbare ruimte binnen het bestaand stedelijke gebied

Trede 2 motiveert of de beoogde ontwikkeling plaats kan vinden binnen het bestaand stedelijk gebied. Dit kan door op lege plekken de ruimte 'in te vullen', een andere bestemming te geven aan een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden.

Het plangebied is een herstructureringslocatie die is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Hiermee wordt voldaan aan de tweede trede van de ladder.

Trede 3: multimodaal ontsloten

In trede 3 gaat het om stedelijke uitleg en wel op een zodanige locatie dat het uitlegebied (in potentie) multimodaal ontsloten is of kan worden.

Het plangebied is via de Westerzeedijk bereikbaar voor autoverkeer. Tevens biedt het plangebied door de nabije ligging van het treinstation uitstekende openbaar vervoersverbindingen. Het centrum van Harlingen en de veerbootterminal liggen op steenworp afstand van het plangebied, en over de waterkering worden wandelverbindingen naar het Havenkwartier aangelegd. Ook voor langzaam verkeer is het plangebied goed bereikbaar. Dit geldt ook voor vaarverkeer, via de Havenmond is de haven voor de plezier- en de cruisevaart goed bereikbaar. Het plangebied is dus multimodaal ontsloten.

Op basis van het voorgaande wordt geconstateerd dat de ontwikkelingen voldoen aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Convenant Vaarrecreatie Waddenzee (2007-2012)

Op 3 december 2007 is door 27 partijen het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee ondertekend, waarmee wordt ingezet op een economisch en ecologisch verantwoorde ontwikkeling van de vaarrecreatie in het Waddengebied. Daarmee wordt het kwantitatieve ligplaatsenbeleid vervangen door een kwalitatieve benadering. De jachthaven in het plangebied past binnen dit voornemen.

Havenvisie Wadden

In de *Havenvisie Wadden, verantwoord varen op het wad (2010)* is inzicht gegeven in de huidige situatie en de beoogde ontwikkelingsrichting van de passantenhavens in het Waddengebied. Daarbij is het uitgangspunt dat vaarrecreanten in het waddengebied op ecologisch, sociaal en economisch verantwoorde wijze opgevangen kunnen worden in de havens. Ten aanzien van de uitbreidingswensen op het wad wordt geconcludeerd dat:

- uitbreiding en herinrichting van de opvangcapaciteit in havens op het wad uit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk is;
- het effect van de gewenste uitbreiding in passantenplaatsen naar verwachting niet leidt tot extra vaarbewegingen op het Wad;
- de uitbreiding van het aantal ligplaatsen voor de vaste wal havens naar verwachting leidt tot een toename van extra boten en daarmee extra vaarbewegingen op het Wad (circa 65 op een mooie zomerdag). Hiervan zal zich circa 10% begeven buiten de vaargeul waarbij een risico op verstoring ontstaat;
- alleen de toename van vaart buiten de geulen leidt tot een vergroting van het risico op verstoring van natuurwaarden. Door middel van sturing op gedrag kan deze verstoring voorkomen worden.

In de Havenvisie Wadden zijn voor Harlingen de volgende gegevens opgenomen:

Capaciteit Harlingen	Bestaand	Uitbreiding	Totaal
Vaste ligplaatsen	96	+ 200	296
Specifieke passantenplaatsen	125	+ 100	225
Maatgevende capaciteit	150		150
Specifieke passantenplaatsen in boxen conform het convenant	0	+ 150	150
Maximum capaciteit	250		250
Buffercapaciteit	100		100
Noodopvang	50		50
Plaatsen voor de Chartervaart	70	0	70

Figuur 9. Bestaande capaciteit en gewenste uitbreiding in de (zoutwater)havens van Harlingen (Havenvisie Wadden)

Afgesproken is dat de individuele havens deze uitgangspunten verder uitwerken in haveninrichtingsplannen. Dit is voor het plangebied dan ook gedaan. De ontwikkeling van de jachthaven in het plangebied past binnen het beleid van de 'Havenvisie Wadden'.

Actieplan Vaarrecreatie Waddenzee (2014-2018)

Uit evaluatie van het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee is gebleken dat de samenhangende ontwikkeling van natuur en vaarrecreatie structurele aandacht vraagt. Door de samenwerkingspartners van het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee is daarom een gezamenlijk actieplan gemaakt. De bijbehorende intentie-overeenkomst is namens de Vereniging van Waddenzeegemeenten ondertekend door de betrokken wethouder van Harlingen.

De partijen hebben met elkaar geconstateerd dat de maximering van het aantal ligplaatsen vanuit het PKB daarbij niet (meer) van toepassing is. In plaats daarvan wordt ingezet op een brede samenhangende ketenaanpak van voorlichtings-, educatie-, geleidings-, zonerings-, toezichts- en handhavingsmaatregelen.

3. 2. Provinciaal beleid**Streekplan Fryslân 2007**

Het provinciaal ruimtelijk beleid is onder meer opgenomen in het *Streekplan Fryslân 2007* (december 2006). Dit plan bevat de provinciale kaders waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen de komende tien jaar kunnen plaatsvinden. Harlingen wordt in het streekplan aangemerkt als één van de zes stedelijke centra van Friesland. Harlingen vormt door de strategische ligging aan zee- en binnenwater als enige zeehaven in Fryslân de toegangspoort naar de provincie. De provincie wil de potentie en kwaliteiten daarvan benutten.

Wat betreft recreatie en toerisme, streeft de provincie naar kwaliteitsverbetering van recreatieve voorzieningen. Bevordert wordt dat recreatie en toerisme als (nieuwe) sociaal-economische drager en als beheerder van landschap, natuur en erfgoed ten volle wordt benut.

In de Provinciale Verordening zijn regels opgenomen ten aanzien van recreatieve voorzieningen. Grootschalige en intensieve recreatie wordt geconcentreerd in stedelijke-, regionale- en recreatieve kernen (Harlingen is aangewezen als stedelijke kern). In deze typen kernen zijn jachthavens toegestaan met maximaal 250 ligplaatsen. De Provincie kan daarvan ontheffing verlenen, wanneer de jachthaven qua schaal, omvang en ontsluiting past in de omgeving en wordt bijgedragen aan verbreding van het toeristisch-recreatieve aanbod in de regio.

Het bestemmingsplan past binnen de uitgangspunten van het streekplan.

Verordening Romte Fryslân

In de *Verordening Romte Fryslân* (vastgesteld op 25 juni 2014) stelt de provincie regels aan de provinciale belangen. Deze regels moeten in gemeentelijke plannen worden vertaald.

Bestaand bebouwd gebied

In de verordening is de Willemshaven opgenomen onder het 'bestaand bebouwd gebied'. Dit houdt in dat de geregelde functies in het plangebied qua locatie passen binnen de uitgangspunten van de verordening.

Bouw- en gebruiksmogelijkheden Havenkom

Het plangebied maakt volgens de verordening deel uit van de 'Havenkom Harlingen'. Hiervoor is geregeld dat er geen bouw- en gebruiksmogelijkheden worden opgenomen voor nieuwe stedelijke functies of voor nieuwe bedrijven. In afwijking hiervan kunnen in een bestemmingsplan mogelijkheden worden opgenomen voor onder andere een jachthaven en ook overige functie op een te herstructureren en te transformeren terrein. Hier is in het plangebied sprake van. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden:

- de mogelijkheden worden afgewogen ten opzichte van het risico op calamiteiten bij overstroming, waarbij de risico's worden beperkt door risicobewust te bouwen en rekening wordt gehouden met toekomstige stijging van het waterpeil;
- versterking van de waterkering niet onomkeerbaar wordt belemmerd;
- er geen beperkingen optreden voor de beroepsscheepvaart;
- de mogelijkheden geen afbreuk doen aan de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten en de natuurlijke waarden van de omgeving;
- de waterkwaliteit niet nadelig wordt beïnvloed;
- advies is gevraagd aan de waterbeheerder en voor zover van toepassing de vaarwegbeheerder.

Met de waterbeheerder (Wetterskip Fryslân) en de vaarwegbeheerder (Rijkswaterstaat) wordt overleg gepleegd over de bovenstaande randvoorwaarden. Op dit moment worden op deze onderdelen geen knelpunten verwacht. De bebouwing wordt immers niet uitgebreid ten opzichte van de bestaande footprint. Daarnaast wordt bij het bouwpeil rekening gehouden met de toekomstige stijging van de zeespiegel.

Jachthavens

Voor jachthavens is in de provinciale verordening opgenomen dat voor Harlingen een nieuwe jachthaven is toegestaan tot een maximum aantal van 250 ligplaatsen. De mogelijkheden in het bestemmingsplan voldoen hieraan. In een ruimtelijk plan kan een nieuwe jachthaven uitsluitend worden toegestaan in, aansluitend aan of nabij een recreatiekern, tot een maximum aantal van 250 ligplaatsen.

Bescherming primaire waterkering

In de verordening zijn tenslotte ook de reserveringszones voor de versterking van primaire waterkeringen geregeld. Hiervoor is een regeling opgenomen in het bestemmingsplan.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het provinciale beleid.

3. 3. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Harlingen 2025

De gemeente Harlingen heeft de toekomstvisie vastgelegd in de *Structuurvisie Harlingen 2025* (vastgesteld 8 november 2012). De structuurvisie is een verdere uitwerking van de stadsvisie uit 2008. De structuurvisie geeft richting aan het ruimtelijke, economische en sociaal maatschappelijke beleid van de gemeente Harlingen. Met betrekking tot de structuurvisie zijn de volgende aspecten voor het plangebied relevant. De mogelijkheden in het plangebied zijn hiermee in overeenstemming.

Recreatie en toerisme

Wat betreft toerisme en recreatie, wil Harlingen haar economische basis verbreden door het stevig uitbouwen van deze twee thema's. Harlingen speelt in op de groeiende belangstelling voor natuur en slow tourism door zich te profileren als dé historische pleisterplaats, waar het Wad in optima forma beleefd kan worden. Het Waddengoud en de kansen voor beleving en bezinning moeten synoniem worden voor Harlingen. Harlingen gaat zich bovendien nog beter profileren als een stad die sterk is in watertoerisme van alle soorten en maten (waarbij onder andere de Bruine Zeilvaart een belangrijke tak is), gericht op de Friese Meren, het Wad en de Noordzee. Harlingen wil inspelen op de trends naar meer luxe (grotere zeejachten, luxe voorzieningen, moderne verblijfsaccommodaties), beleving en authenticiteit.

Waterfront

Door het huidige, vaak introverte ruimtelijke karakter om te buigen tot een fysieke gerichtheid op het water en het centrum, wil Harlingen van haar Waterfront een nieuw visitekaartje maken. De Willemshaven wordt daarbij geherstructureerd en vormt vanuit de Waddenzee de entree van Harlingen voor de zeepleziervaart. Bij de ontwikkeling van de Willemshaven moeten zichtrelaties tussen de Waddenzee en de binnenstad blijven bestaan.

Waddenzee en waterkering

De gemeente Harlingen zet zich in voor een duurzame bescherming van de Waddenzee als natuurgebied. De bereikbaarheid van de havens en eilanden wordt gewaarborgd door de vaargeul en op diepte te houden. Nieuwe bebouwing in de nabijheid van de Waddenzee moet qua hoogte aansluiten bij de bestaande bebouwing. Daarnaast moeten dijkverhogingen en versterkingen van de primaire waterkering mogelijk blijven.



Figuur 10. Structuurvisie Harlingen 2025

Beleidsplan Toerisme en Recreatie 2006-2016

In het Beleidsplan Toerisme en Recreatie worden de kaders voor recreatieve ontwikkelingen beschreven. In het plan wordt de ontwikkeling van de Blauwe Kop van het Willemshavengebied voor de chartervloot en het benutten van de Willemshaven voor het aanleggen van riviercruiseschepen benoemd als kansen. De ontwikkelingen in het plangebied past binnen het beleidsplan.

Detailhandelsstructuurvisie

In het kader van een nieuwe detailhandelsstructuurvisie heeft de gemeente Harlingen recent onderzoek gedaan naar de detailhandelsstructuur binnen de gemeente. In dit kader zijn onder andere een winkelaanbodanalyse en een draagvlakanalyse uitgevoerd. Tevens is gekeken naar de toekomstige distributieve mogelijkheden en naar de ruimtelijke en fysieke structuur van het centrum van Harlingen. Behoudens een aantal specifieke sectoren, is er geen sprake van de uitbreiding van distributieve mogelijkheden. Op basis van deze analyse wordt daarom vooral ingezet op het versterken van het bestaande centrum.

De komst van cruiseschepen naar de Willemshaven wordt in deze visie genoemd als een kans voor de detailhandel. Daarnaast wordt met het oog op de ontwikkeling van de Willemshaven voorgesteld om het Havenplein te betrekken bij het kernwinkelgebied, zodat er een doorlopende route ontstaat richting het winkelhart. Tot slot wordt gedacht aan de realisatie van een 'belevenisetalage' in de Willemshaven zelf; een ruimte waarin watergebonden bedrijven in Harlingen zichzelf kunnen presenteren. Voor detailhandel wordt gedacht aan detailhandel die ondergeschikt is aan de toeristisch-recreatieve functie, zoals in hoofdstuk 2 is omschreven. Het bestemmingsplan maakt deze ontwikkelingen mogelijk.

Notitie Bouwhoogte Harlingen

Aangezien in de gemeente Harlingen ontwikkelingen met betrekking tot hogere bebouwing op de agenda staan, is door middel van de "Notitie Bouwhoogte Harlingen" (versie 9 april 2010) beleid geformuleerd met betrekking tot dit thema. Voor

de ontwikkeling van hoogbouw in Harlingen is een aantal uitgangspunten geformuleerd die bepalend zijn voor de locatiekeuze van hoogbouw:

- het silhouet vanaf zee behouden dan wel versterken;
- het zicht vanuit de stad naar de zee behouden dan wel versterken;
- de overgang tussen het bolwerk (oude stad) en de latere uitbreidingen handhaven;
- de hoogbouw dient te worden gesitueerd in nabijheid van hoofdwegen;
- er dient voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd te worden;
- de sociale veiligheid dient te worden gewaarborgd;
- om ruimtelijkheid te creëren zal hoogbouw gerealiseerd moeten worden in de nabijheid van grotere parken en groenzones.

De bouw mogelijkheden in het bestemmingsplan zijn afgestemd op het bestaande silhouet vanuit de zee in overeenstemming met de 'Notitie Bouwhoogte Harlingen'.

Haveninrichtingsplan

In het Haveninrichtingsplan zijn de mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering van de Noorderhaven, Zuiderhaven en de Nieuwe Willemshaven uitgewerkt overeenkomstig de uitspraken die hierover gemaakt zijn in het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee en de Havenvisie Wadden. Uit berekeningen en inrichtingsschetsen is gebleken dat van circa 225 extra lig- en passantenplaatsen en 50 plaatsen voor de noodopvang (achter in de Willemshaven) haalbaar is. De ontwikkelingen in het plangebied zijn hierop afgestemd.

Ruimtelijke Programma van Eisen Toegangspoort Harlingen

In vervolg op het *Masterplan Friese Meren Toegangspoort Harlingen* is voor de drie deelgebieden een *Ruimtelijk Programma van Eisen Toegangspoort Harlingen* opgesteld. Dit programma geeft de randvoorwaarden voor de invulling van de drie deelgebieden weer. Het ruimtelijk programma van eisen is in 2013 door de gemeenteraad vastgesteld.

Havenplan Nieuwe Willemshaven

Het *Havenplan* vormt een flexibel en pragmatisch plan voor de herontwikkeling van het gebied. Het bevat een stedenbouwkundige structuur, waarbinnen verschillende ontwikkelingen kunnen plaatsvinden.

Het *Havenplan* is een flexibel en pragmatisch plan dat opgesteld is vanuit het perspectief van de watersporter, de toerist, de ondernemer en de Harlinger. Het plan bestaat uit een robuuste stedenbouwkundige structuur, gebaseerd op bestaande gebouwen en kwaliteiten van openbare ruimte. Omdat de transformatie van het gebied een lang proces inhoudt, zijn er in het *Havenplan* principes geformuleerd die bestaan uit een achttal ruimtelijke, financiële, programmatische en organisatorische punten:

1. Ontwikkelstrategie (In kleine stappen naar een ambitieus, internationaal plan)
2. Structuur (verbinden met de stad)

3. Programma op het water (dynamische getijdenhaven)
4. Uitvoering en prioritering (vliegwieleffect)
5. Programma op de kade (flexibiliteit en regie)
6. Openbare ruimte en architectuur (uitgaan van het bestaande, met een nieuwe eigentijdse laag)
7. Duurzaamheid (toekomstbestendige inrichting)
8. Organisatie (synergie door samenwerken)

Deze punten vormen een belangrijke basis voor het bestemmingsplan en bij de verdere uitwerking van het project.

Ook zijn in het plan de beeldkwaliteitseisen opgenomen waarin nieuwe ontwikkelingen aan moeten voldoen. Op deze manier ontstaat er een weloverwogen en doordachte beeldkwaliteit in het gebied.

Groen Licht voor Cruise Port Harlingen

In een notitie is in kaart gebracht welke aanpassingen en investeringen nodig zijn om Harlingen een 'problem free port' te maken waar cruiseschepen zonder problemen kunnen afmeren. Enerzijds gaat het daarbij om technische aanpassingen, zoals de realisatie van een afmeervoorziening, het op diepte houden van de Willemshaven (baggeren), het aanleggen van voorzieningen op de wal en de realisatie van een ontvangsthal. Deze werkzaamheden/functies zijn in het bestemmingsplan mogelijk.

Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan

In het kader van een verkeersveilige toekomst van Harlingen is een verkeersplan opgesteld. Een duurzaam veilige ontsluiting, samen met het behoud van een goede bereikbaarheid, stonden bij dit plan voorop. De route via de Havenplein - Havenweg is nu nog een drukke verkeersroute met veel doorgaand verkeer. Ook neemt veel verkeer met herkomst en bestemming van en naar de veerboot deze route. In het beleid van de gemeente is deze situatie ongewenst. De bewoners langs de Havenweg ondervinden hinder van het verkeerslawaaï en de drukte op de weg maakt de situatie onveilig.

Volgens het uitgangspunt 'Duurzaam Veilig' moet het verkeer van en naar de veerboot zoveel mogelijk de noordelijke route via de Zuidwalweg en Oude Ringmuur nemen. Deze route is aangemerkt als een ontsluitingsweg. Voor de centrale en zuidelijke ontsluiting van Harlingen zijn respectievelijk de Spoorstraat - Almenumerweg en de Kimswerderweg aangewezen. De Westerzeedijk blijft haar ontsluitende functie behouden.

De route Havenweg - Havenplein en Prinsenstraat moet meer het karakter krijgen van een verblijfsgebied. Recentelijk is deze herinrichting tot een 30 km/uur-regime uitgevoerd.

4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

Voor het plangebied en omgeving kunnen (wettelijke) belemmeringen en/of voorwaarden een rol spelen. Het uitgangspunt voor het bestemmingsplan is dat er een goede omgevingssituatie ontstaat. Om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij de planvorming voor de Willemshaven is de procedure voor milieueffectrapportage (mer) gestart. In de volgende paragraaf worden de opzet en de resultaten van het MER besproken. Daarna wordt per milieuaspect ingegaan op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Waar mogelijk is gebruik gemaakt van de onderzoeken die in het kader van het MER zijn uitgevoerd.

De uitgevoerde (veld)onderzoeken zijn opgenomen als bijlage bij het MER. Het MER wordt samen met het bestemmingsplan ter inzage gelegd.

4. 1. Plan-/projectMER

Mer-plicht

Het bestemmingsplan voor de Willemshaven is mer-beoordelingsplichtig. De realisatie van een jachthaven met meer dan 100 ligplaatsen wordt namelijk genoemd in kolom 4 van bijlage D bij het *Besluit milieueffectrapportage* (categorie D10). Daarnaast is sprake van een planmer-plicht, omdat in het kader van de *Natuurbeschermingswet* een passende beoordeling moet worden opgesteld in verband met de mogelijke effecten voor het Natura 2000-gebied in de omgeving. Het gaat daarbij in ieder geval om de aangrenzende Waddenzee.

Om deze reden is er een MER opgesteld in de vorm van een gecombineerd plan- en projectMER, zodat gelijktijdig de planmer-plicht en de mer-beoordelingsplicht kan worden ingevuld. Voorafgaand aan het opstellen van dit MER is een notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) opgesteld, die de bandbreedte van het MER aangeeft.

Opzet van het MER

In het MER staan de huidige feitelijke situatie en de maximale invulling van het nieuwe bestemmingsplan (het voornemen) centraal en met elkaar vergeleken. Dit vormt het voorkeursalternatief. Ook zijn de milieueffecten van een beperktere invulling van het bestemmingsplan onderzocht; het zogenaamde inrichtingsalternatief. De drie invullingsvarianten zijn op verschillende aspecten met elkaar vergeleken.

Resultaten en voorkeursalternatief

Onderstaand zijn de resultaten van het MER globaal weergegeven in een tabel. In de tweede en derde kolom is de effectbeschrijving van het voornemen en het inrichtingsalternatief weergegeven. Er is vrijwel geen onderscheid tussen beide alternatieven. Voor de gedetailleerde effectbeschrijving wordt verwezen naar het MER zelf.

Op basis van het MER wordt voorgesteld om een aantal mitigerende maatregelen in het plan op te nemen (voorkeursalternatief). De maatregelen zijn beschreven in

de vierde kolom. De score van het gekozen voorkeursalternatief is weergegeven in de laatste kolom. Op basis van de resultaten van het MER wordt geconstateerd dat het bestemmingsplan met inbegrip van de mitigerende maatregelen uitvoerbaar wordt is.

Toetsingscriteria	Effectbeoordeling		
	Voorne- men	Gekozen maatregelen	Voorkeurs- alternatief
Bodem en water			
Waterafvoer	0	n.v.t.	0
Beïnvloeding waterkering	0	n.v.t.	0
Waterkwaliteit	0	Vuilwatervoorziening jachthav- en	0
Waterbodempkwaliteit	-/0	n.v.t.	-/0
Bodemkwaliteit op de wal	-/0	n.v.t.	-/0
Ecologie			
Gevolgen stikstofdepositie	-/0	Programmatistische Aanpak Stikstof of externe saldering	0
Areaalverlies	0	n.v.t.	0
Verstoring extra vaarbewegingen	0	n.v.t.	0
Verstoring door evenementen	0	n.v.t.	0
Onderwatergeluid	0	Diverse maatregelen bij de aanlegfase	0
Vertroebeling, verontreiniging bag- geren	0	n.v.t.	0
Aantasting nest- of verblijfplaatsen beschermde soorten	-	In stand houden tranforma- torhuisje	0
Verkeer			
Afwikkeling autoverkeer	0	n.v.t.	0
Langzaam verkeer	0	n.v.t.	0
Parkeren	-	Ontwikkelen van aanvullend parkeeraanbod	-/0
Woon- en leefklimaat			
Wegverkeerslawaaï	-/0	n.v.t.	-/0
Luchtkwaliteit	0	n.v.t.	0
Scheepvaartlawaaï	0	n.v.t.	0
Hinder door bedrijvigheid	0	n.v.t.	0
Evenementenlawaaï	-	Opnemen van randvoorwaar- den in het bestemmingsplan	-/0
Plaatsgebonden risico en Groepsrisi- co	-/0		-/0
Ruimtelijke kwaliteit en cultuurhis- torie			
Cultuurhistorie	-/0	Behouden van de kraanbanen	-/0
Ruimtelijke kwaliteit	+	Toetsen aan het beeldkwali- teitsplan	+

Tabel 1 Effectbeoordeling alternatieven en voorkeursalternatief

4. 2. Milieuhinder bedrijven en evenementen

Milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ruimtelijke afstemming tussen bedrijfsactiviteiten, voorzieningen en gevoelige functies (waaronder woningen) noodzakelijk. Bij deze afstemming kan gebruik worden gemaakt van de richtafstanden uit de basiszoneringslijst van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). Een richtafstand wordt beschouwd als de afstand waarbij onaanvaardbare milieuhinder als gevolg van bedrijfsactiviteiten redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

In het plangebied worden (bedrijfs)activiteiten mogelijk gemaakt waar de volgende richtafstanden ten opzichte van een rustige woonwijk voor van toepassing zijn:

- recreatieve functies: 30-50 meter;
- jachthaven: 50 meter;
- Horeca: 10-30 meter;
- Kantoren, dienstverlening of ondergeschikte detailhandel: 10 meter.

Binnen deze afstanden zijn geen woningen aanwezig. Vanuit de milieuzonering zijn geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

Evenementen

In het MER is onderzoek verricht naar de geluidseffecten van de beoogde evenement in het plangebied. Voor evenementen waarbij sprake is van versterkte muziek zijn maatregelen noodzakelijk om ervoor te zorgen dat aan de normen wordt voldaan. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

- de geluidsbelasting vanwege de versterkte muziek mag in de dag- en avondperiode (tot 23.00 uur doordeweeks en tot ten hoogste 01.00 uur op een dag voor een vrije dag) op het meest nabijgelegen woning niet meer bedragen dan 70 dB(A);
- in de nachtperiode mag de geluidsbelasting vanwege de versterkte muziek op de meest nabijgelegen woning niet meer dan 45 dB(A) bedragen;
- podia mogen alleen met de achterzijde/zijkant naar woningen zijn gericht.

Deze maatregelen zijn in de bestemmingsplanregels opgenomen. Ook is geregeld dat er per jaar maximaal 3 grote evenementen (met meer dan 50.000 bezoekers) zijn toegestaan. Hiermee is een acceptabel woon- en leefklimaat in de omgeving van het plangebied gewaarborgd.

4. 3. Bodemkwaliteit

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening, moet in geval van ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging, moet ten minste verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd. In geval van verontreinigingen is de *Wet bodembescherming* van toepassing. In de wet is geregeld dat indien ter plaatse van een plangebied ernstige verontreinigingen worden aangetroffen, er sprake is van een saneringsgeval.

Voor het plangebied geldt dat er in het verleden vele bodemonderzoek zijn uitgevoerd. Het MER gaat hier uitgebreid op in. Bij het aspect bodem zijn de waterbodem en de bodem van de Willemshaven (op de kade) zelf van belang. Voor de bodem op de kade is geconstateerd dat de bodemkwaliteit het toekomstige functiegebruik niet in de weg staat. Wel moet bij graafwerkzaamheden rekening worden gehouden met aanwezige vervuilingen. Graafwerkzaamheden en het afvoeren van grond moet daarom gebeuren door een gecertificeerde aannemer.

Op de waterbodem wordt in paragraaf 4.7 nader ingegaan.

4. 4. Geluidhinder wegen en scheepvaart

Op grond van de *Wet geluidhinder* geldt rond wegen met een maximumsnelheid hoger dan 30 km/uur, spoorwegen en inrichtingen die 'in belangrijke mate geluidhinder veroorzaken', een geluidzone.

Bij de ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige objecten binnen deze geluidzones moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd om aan te tonen dat de ontwikkeling voldoet aan de voorkeursgrenswaarden die in de wet zijn vastgelegd. Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, kan het bevoegd gezag, in de meeste gevallen de gemeente, hogere grenswaarden vaststellen. Hiervoor geldt een bepaald maximum, de uiterste grenswaarde genoemd. Bij de vaststelling van hogere grenswaarden moet worden afgewogen of bronmaatregelen of maatregelen in de overdrachtssfeer kunnen worden getroffen.

Geluidsgevoelige functies

Binnen het plangebied worden geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt. Tevens blijft de bestaande wegenstructuur behouden en vinden geen fysieke wijzigingen aan wegen plaats. Wel zal de ontwikkeling verkeer genereren. Langs de toegangswegen van en naar het plangebied zijn echter weinig geluidsgevoelige functies op korte afstand van de weg gelegen. Nabij het plangebied zijn woningen gelegen op het deel van de Spoorstraat tussen de Steenhouwersstraat en Nieuweburen.

Wegverkeerslawaaï

In het MER is onderzoek gedaan naar de toename van geluid als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het plangebied. Hieruit blijkt dat de geluidsbelasting in alle gevallen met minder dan 1,5 dB toeneemt. Aangezien de geluidstoename kleiner is dan 2 dB is geen sprake van reconstructie volgens de Wgh. De geluidstoename is beperkt, waardoor sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Op dit vlak zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

Scheepvaartlawaaï

Tenslotte is in het MER ook onderzoek gedaan naar scheepvaartlawaaï. De ontwikkelingen in het plangebied leiden niet tot een relevante toename van de geluidsbelasting (ten opzichte van de bestaande situatie). Ook vanuit scheepvaartlawaaï zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

4. 5. Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5 van de *Wet milieubeheer* zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) van belang. In het kader hiervan, dient in een bestemmingsplan beoordeeld te worden of er zich in het plangebied nieuwe ontwikkelingen voordoen die in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van luchtkwaliteit. Het betreft dus geen ontwikkelingen buiten het plangebied. Hiervoor zijn de volgende grenswaarden van toepassing:

stof	toetsing van	Grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	2010 tot en met 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 2015
fijn stof (PM ¹⁰)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer per jaar meer dan 50 µg / m ³	

Tabel 2 Grenswaarden luchtkwaliteit

Volgens de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland voor 2015 (het beoogde jaar van vaststelling van het bestemmingsplan) en 2025 (10 jaar na het beoogde vaststellingsjaar van het bestemmingsplan) geldt in Harlingen een gemiddelde PM¹⁰-concentratie van minder dan 18 µg/m³ in zowel 2015 als 2025. De gemiddelde NO₂-concentratie bedraagt tussen de 10-15 µg/m³ in 2015 en minder dan 10 µg/m³ in 2025. De waarden liggen ver onder de grenswaarden. De luchtkwaliteit in Harlingen is (gerelateerd aan de grenswaarden en het Nederlands gemiddelde) dan ook goed te noemen.

De bijdrage van ontwikkelingen aan luchtkwaliteit komt voort uit de verkeersaan-trekkende werking van een functie. In het MER is hier onderzoek naar gedaan. Met behulp van de NSL-rekentool is de luchtkwaliteit inclusief het extra verkeer ten gevolge van de ontwikkeling berekend. Hieruit blijkt dat ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden uit de wet.

Derhalve kan worden geconcludeerd dat de luchtkwaliteit de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staat.

4. 6. Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, LPG en munitie. Sinds een aantal jaren is er wetgeving over 'externe veiligheid' om de burger niet onnodig aan te hoge risico's bloot te stellen. De normen voor externe veiligheid zijn vastgelegd in onder andere het *Besluit exter-*

ne veiligheid inrichtingen (Bevi), de Circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Het externe veiligheidsbeleid heeft vorm gekregen in de risicobenadering. Er wordt getoetst aan twee verschillende normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het plaatsgebonden risico (PR) is het risico dat op een plaats buiten een inrichting een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is. Het PR wordt uitgedrukt als de kans per jaar. Ten aanzien van het plaatsgebonden risico geldt een kans van 10^{-6} als grenswaarde. Dit betekent dat binnen de zogenaamde PR 10^{-6} -contour geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden toegestaan. Voor ontwikkeling van nieuwe beperkt kwetsbare objecten, geldt deze norm als streefwaarde. Het onderscheid tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten is vastgelegd in het *Bevi*.

Onderzoek externe veiligheid

Door de Fryske Utfieringstsjinst Miljeu en Omjouwing (FUMO) is in het kader van het MER onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidseffecten van risicobronnen in (de omgeving van) het plangebied. Uit de professionele Risicokaart blijkt dat in de directe nabijheid van het plangebied risicobronnen zijn gelegen waarvan de risicocontour of het invloedsgebied zijn gelegen binnen het plangebied. De relevante risicobronnen voor het plangebied zijn:

- inrichting waar risicovolle activiteiten plaatsvinden;
- transport van gevaarlijke stoffen door een buisleiding;
- transport van gevaarlijke stoffen over water.

Op deze risicobronnen wordt onderstaand ingegaan.

Risicovolle inrichtingen

Ten behoeve van de sanitaire unit aan de Nieuwe Willemshaven wordt propaangas opgeslagen in een bovengrondse tank. De inhoud van de propaangastank is 2,5 m³. Vanwege de beperkte omvang van deze tank, valt deze niet onder *het Besluit externe veiligheid inrichtingen*, maar onder de algemene regels uit het *Activiteitenbesluit*. Afhankelijk van het aantal bevoorrading per jaar, geldt een veiligheidsafstand van 10 of 20 meter ten opzichte van (beperkt) kwetsbare ontwikkelingen. In de huidige en de toekomstige situatie bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de genoemde veiligheidsafstand. Overigens gaat het hier om een tijdelijke functie; sanitaire voorzieningen worden op termijn binnen de aangegeven bouwvlakken gerealiseerd. Indien dit het geval is, hier bij de vergunningverlening rekening gehouden met de omgeving.

Aardgastransportleiding

In de nabijheid van het plangebied loopt een hogedruk aardgastransportleiding van N.V. Nederlandse Gasunie (hierna: Gasunie). Omdat er sprake is van een ho-

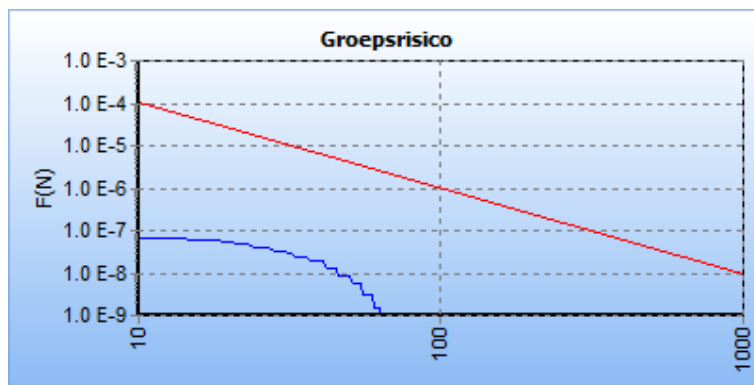
gedruk aardgastransportleiding is het *Besluit externe veiligheid buisleidingen* van toepassing. De relevante leiding heeft volgens het rekenprogramma CAROLA de volgende kenmerken:

Hogedruk aardgastransportleiding					
Eigenaar	Leiding-Naam	Diameter (mm)	Druk (bar)	1% Letaliteitszone (invloedsgebied) in (m)	100% Letaliteitszone in (m)
Gasunie	N-579-01	219	40	95	50

Tabel 3 Overzicht hogedruk aardgastransportleiding

Uit zowel het rekenprogramma CAROLA als uit de professionele Risicokaart is gebleken dat geen sprake is van een $PR 10^{-6}$ contour. De 1% letaliteitszone (het invloedsgebied) van de transportleiding valt (deels) over het plangebied. Daarom is ook een berekening gemaakt van het groepsrisico.

Ten behoeve van de ontwikkelingen in het plangebied is een groepsrisicoberekening (GR) uitgevoerd met het rekenprogramma CAROLA. Een klein deel van de beoogde jachthaven ligt binnen het invloedsgebied; het aantal personen binnen het invloedsgebied van de aardgastransportleiding neemt met het vaststellen toe met maximaal 100 personen. Uit de FN-curve kan worden opgemaakt dat sprake is van een kleine verhoging van het GR binnen het invloedsgebied van de transportleiding. Het GR is nog steeds (ruimschoots) onder de oriëntatiewaarde gelegen.



Figuur 11. FN-curve aardgastransportleiding toekomstige situatie

Transport gevaarlijke stoffen over het water

Aan de noordkant van het plangebied bevindt zich het Van Harinxmakanaal. Volgens de cRNVGS is het Van Harinxmakanaal aangewezen als een groene vaarweg. Groene vaarwegen zijn voor het transport van gevaarlijke stoffen minder belangrijke vaarwegen. Voor groene vaarwegen geldt dat:

- er geen sprake is van een $PR 10^{-6}$ contour.
- Bij ruimtelijke ontwikkelingen rond groene routes is een verantwoording van het GR niet nodig;

- Er is geen sprake van een plasbrandaandachtsgebied (PAG), waardoor er geen beperkingen voor bebouwing aan de orde zijn.

Advisering door de brandweer

Brandweer Fryslân heeft in het kader van de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) al gereageerd op de plannen. Het advies is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. De hoofdlijnen van dit advies zijn als volgt:

- Geadviseerd wordt om nieuwe functies met een hoge personendichtheid buiten het invloedsgebied van de hogedruk gasleiding te houden;
- In het bestemmingsplan moet worden gewaarborgd dat binnen de veiligheidsafstanden van de propaantank geen kwetsbare objecten gevestigd kunnen worden;
- Ten opzichte van het Van Harinxmakanaal zijn geen belemmeringen te verwachten en is geen verantwoording van het groepsrisico aan de orde.

In het bestemmingsplan worden geen functies met een hoge personendichtheid in het invloedsgebied van de gasleiding mogelijk gemaakt. Ook zijn er binnen de veiligheidsafstanden van de propaantank geen kwetsbare objecten mogelijk.

De huidige opkomsttijd van het plangebied ligt onder de 8 minuten. Ter bestrijding van calamiteiten geeft de brandweer de volgende uitgangspunten mee:

- Gebouwen en functies in het plangebied moeten minimaal tweezijdig te benaderen zijn voor een tankautospuit;
- De toegankelijkheid voor hulpdiensten moet gewaarborgd zijn;
- Er moet voldoende (bereikbaar) bluswater in het plangebied aanwezig zijn.

Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt de brandweer betrokken en worden de uitgangspunten opgevolgd.

Conclusie

Op basis van het bovenstaande wordt het groepsrisico verantwoord geacht. Dit ligt namelijk onder de oriëntatiewaarde en bovendien laten de functies in het plangebied geen woningen toe of andere functies waar zich minder zelfredzame personen in kunnen bevinden, zoals ziekenhuizen of scholen. In het wettelijk vooroverleg artikel 3.1.1 Bro wordt Brandweer Fryslân gevraagd om nader te adviseren over externe veiligheidsaspecten. Hierin worden geen knelpunten verwacht. Vanuit externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

4. 7. Water

Watertoets

Van groot belang voor de ruimtelijke ordeningspraktijk is de wettelijk verplichte 'watertoets'. De watertoets wordt gezien als een procesinstrument dat moet waarborgen dat de gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen voor de waterhuishouding meer expliciet worden afgewogen. Belangrijk onderdeel van de watertoets is het vroegtijdig afstemmen van ontwikkelingen met de betrokken waterbeheerder.

Het plangebied valt onder het beheer van het Wetterskip Fryslân, dat zorg draagt voor de kwaliteit van het oppervlaktewater in het gebied en dat de grotere boezemwateren en sloten beheert, alsmede de waterkeringen. Ook is het waterschap belast met het peilbeheer in het plangebied. In het MER is aangegeven hoe met de waterbelangen in het plangebied wordt omgegaan. De paragrafen hierna gaan hierop in.

Watertoets

Het bestemmingsplan is in het kader van de watertoets voor een wateradvies aangemeld op de website voor de digitale watertoets: www.dewatertoets.nl. Hieruit blijkt dat er geen waterschapsbelangen in het geding zijn. De voorlopige uitgangspunten voor het plan zijn onderstaand beschreven.

Het bestemmingsplan wordt ook nog in het kader van het vooroverleg naar Wetterskip Fryslân gestuurd. Het definitieve wateradvies van Wetterskip Fryslân wordt in een volgende fase van planvorming nog in het plan verwerkt.

Waterafvoer

Het plangebied beslaat de zuiderpier, de havenkom en de Willemskade. De kade is volledig met bebouwing en bestrating volledig verhard. Het plangebied watert rechtstreeks af op het oppervlaktewater. Eventuele compenserende maatregelen als gevolg van een toename in verharding zijn niet van toepassing.

Waterkering

Het Wetterskip Fryslân is beheerder van de waterkeringen. De primaire waterkering ligt langs de Westerzeedijk en gaat over de Hoge Havenweg naar de sluis. De waterkering is langs de Westerzeedijk een zogenaamde groene waterkering bestaande uit een grondlichaam. In de haven wordt de waterkering gevormd door een damwandconstructie. De pier is ook aangewezen als een waterkering en sinds 3 december 2014 is het Wetterskip ook eigenaar van de pier. De pier is een grondlichaam dat volledig verhard is. Voor werkzaamheden aan de waterkeringen moet te allen tijde een watervergunning aangevraagd worden.

De realisatie van de jacht- en cruisehaven hebben geen negatieve gevolgen voor de waterveiligheid. Het verdiepen van de havens past binnen het reguliere baggerprogramma. De aanmeervoorzieningen worden in het water geplaatst en hebben ook geen negatieve invloed op het beheer van de waterkeringen. De waterkeringen worden niet beïnvloed door de aanleg van de havens. Voor de waterkering en de reserveringszones zijn beschermende regeling opgenomen in het bestemmingsplan.

Waterkwaliteit

Voor schoon water geldt dat de baggerwerkzaamheden voor het verdiepen binnen het reguliere baggerprogramma vallen en er geen negatief effect op de waterkwaliteit optreedt. Voor de riolering geldt dat bij toekomstige ontwikkelingen het schoon hemelwater zoveel mogelijk gescheiden wordt van het vuilwaterriool.

Bij nieuwbouw of verbouw wordt voldaan aan het *Besluit bodemkwaliteit* door niet met uitlopende materialen te werken.

Waterbodemkwaliteit

In de Willemshaven en de Vluchthaven zijn sinds het eind van de jaren '80 diverse waterbodemonderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken worden in de huidige situatie vooral uitgevoerd in het kader van het *Besluit bodemkwaliteit* toestemming te krijgen voor het storten van baggerspecie in de daarvoor vergunde gebieden in de Waddenzee. Voor de jachthaven is geen diepgang dieper dan -4,5 m NAP nodig, de bestaande waterbodempluiling in de Vluchthaven wordt daarom niet geroerd. Bij de baggeronderhoud dat ontstaat door de uitvoering van de plannen, wordt er daarom vanuit gegaan dat de milieuhygiënische kwaliteit van de baggerspecie in de Willemshaven en de Vluchthaven voldoet aan de criteria voor het verspreiden van baggerspecie in zout oppervlaktewater.

Voor de uitvoering van het plan vindt er eenmalige baggerwerk plaats ter plaatse van de cruisterminal. Het extra baggerbezwaar dat hieruit voortvloeit bedraagt ca. 15.000 tot 20.000 m³. In de exploitatieperiode van de cruisterminal zal regelmatig onderhoudsbaggerwerk moeten plaats vinden om de diepte van de trog te kunnen garanderen. Vooralsnog gaat de gemeente Harlingen er vanuit dat het onderhoud van de trog alleen plaatsvindt wanneer daadwerkelijk een cruiseschip arriveert. Dit zal zo'n 10 à 12 maal per jaar zijn. Geschat wordt dat per keer er 3.000 tot 5.000 m³ uit de trog gebaggerd moet worden, dit komt overeen met de maandelijkse aanwas (0,3 meter) en de extra aanwas als gevolg de slibvang.

Voor de aanleg van de jachthaven waarbij de maximale baggerdiepte van N.A.P. - 4,5 m blijft gehandhaafd neemt het baggerbezwaar niet toe.

Op basis van de beschikbare gegevens wordt er vanuit gegaan dat de baggerspecie uit de Willemshaven en de Vluchthaven kan worden afgevoerd naar de daarvoor aangewezen stortlocaties in de Waddenzee (Pollendam en Kimstergat). Er is dus een bestemming voor alle verspreidbare baggerspecie uit de Willemshaven en Vluchthaven. In de *Natuurbeschermingwetvergunning* die daarvoor is verleend, zit daarvoor nog voldoende ruimte.

Vanuit milieuhygiënisch oogpunt bestaan geen bezwaren voor de uitvoering van de beoogde plannen. Door de realisatie van de plannen neemt het baggerbezwaar beperkt toe. Dit baggerbezwaar past echter binnen de bandbreedte van de bestaande (Natuurbeschermingswet)vergunning die daarvoor zijn verleend.

4. 8. Ecologie

Bij elk ruimtelijk plan moet, met het oog op beschermenswaardige natuurwaarden, rekening worden gehouden met de regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Gebiedsbescherming

De bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten is geregeld in de *Natuurbeschermingswet*. Als ontwikkelingen (mogelijk) leiden tot aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden, moet een vergunning worden aangevraagd. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het beleid ten aanzien van de Ecologisch Hoofdstructuur (EHS). Ten aanzien van ontwikkelingen binnen de EHS geldt het 'nee, tenzij-principe'.

Het meest nabij gelegen Natura 2000 is de Waddenzee (dit is tevens een EHS-gebied). Ten behoeve van de planvorming is een passende beoordeling uitgevoerd naar de effecten voor Natura 2000 gebieden in de omgeving.

Geen areaalverlies

Het Natura 2000-gebied Waddenzee ligt net buiten het plangebied. Er vindt dan ook geen areaalverlies plaats. De ontwikkelingen leiden evenmin tot een verandering van de waterhuishouding (vernatting, verdroging, verzoeting, verzilting) van het enorme waterlichaam Waddenzee. Doordat het gaat om een bestaande haven en bestaande vaarroutes waar de vaarintensiteit maar zeer beperkt toeneemt, kan versnippering binnen de Waddenzee ook worden uitgesloten.

Verstoring waterrecreatie

Het bestemmingsplan maakt een jachthaven met 225 plaatsen mogelijk. Het aantal zee- en riviercruises neemt vanaf 2020 toe met 60 cruises. Ecologisch relevant is dat door de nieuwe passantenplaatsen in de Willemshaven het droogvallen en ankeren buiten de Waddenhavens zal afnemen. Juist dit gedrag buiten de havens op de eilanden leidt tot extra verstoring in ecologisch zeer waardevolle deelgebieden van de Waddenzee, waar sprake is van grote concentraties vogels en zeehonden.

Geconcludeerd wordt derhalve dat de extra jachthavencapaciteit in het plangebied zal leiden tot een verwaarloosbare extra ecologische verstoring en naar verwachting tot een relevante afname van de verstoring in enkele ecologisch zeer waardevolle deelgebieden van de Waddenzee.

De geringe aantal extra vaarbewegingen door cruiseschepen (gemiddeld circa 1 per week en geheel binnen de reeds intensief bevaren vaargeul) heeft op deze conclusie geen enkel effect.

Verstoring door geluid als gevolg van extra scheepvaartbewegingen

Uit geluidsberekeningen blijkt dat ter plaatse van de hoogwatervluchtplaatsen en rustplaatsen van zeehonden de geluidverstoring boven water niet toeneemt en sowieso zeer laag is. Op basis van deze resultaten kunnen negatieve effecten op kwalificerende soorten door bovenwatergeluid geheel worden uitgesloten. Doordat de extra havencapaciteit in Harlingen zal leiden tot minder droogvallen/ankeren nabij de eilanden is zelfs een afname van de geluidsverstoring in deze waardevolle deelgebieden denkbaar.

Verstoring door gebruik Kimstergat als tijdelijke ligplaats

Deze tijdelijke ligplaats heeft geen bijzondere betekenis voor watervogels of zeehonden. Mede gezien het feit dat een dergelijke situatie zich slechts incidenteel zal voordoen en slechts een zeer klein deel van de Waddenzee tijdelijk beïnvloed zal worden, worden ecologische verstoringseffecten geheel uitgesloten.

Verstoring door bovenwatergeluid als gevolg van aanlegwerkzaamheden

De verstoringscontour bereikt een relatief zeer klein deel van de Waddenzee en tevens het strandje aan de zuidzijde van het plangebied waar jaarlijks enkele paren bontbekplevieren broeden (kwalificerende broedvogel voor het Natura 2000-gebied Waddenzee). Verstoring van deze broedvogels kan eenvoudig worden voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. In dat geval is de verstoring van het Natura 2000-gebied Waddenzee verwaarloosbaar klein.

Verstoring door onderwatergeluid als gevolg van aanlegwerkzaamheden

Voor alle vormen van onderwatergeluid geldt dat deze binnen de havenkom plaatsvinden. Mede door de gebogen vorm van deze havenkom zal dit onderwatergeluid slechts beperkt de Waddenzee bereiken. Dit geluid kan verder worden gereduceerd door technische maatregelen en fasering in de tijd.

Verstoring door evenementen

Recent onderzoek bij evenementen en openluchtconcerten heeft aangetoond dat zelfs meerdaagse evenementen met hoge geluidsniveaus en grote bezoekersaantallen niet leiden tot verstoring van vogels en vleermuizen. De dieren herkennen deze evenementen niet als een bedreiging. Voor vogels en vleermuizen geldt bovendien dat de geproduceerde (harde) geluiden grotendeels of zelfs geheel buiten hun gehoorbereik liggen. Zeehonden kunnen dergelijke geluiden wel horen maar de dichtsbijzijnde ligplaatsen van deze dieren liggen op 10 kilometer van het plangebied en zullen dus zelfs bij hoge bronniveau's niet worden verstoord.

Vertroebeling en verontreiniging door baggerwerkzaamheden

Het baggervolume ten behoeve van de nieuwe Willemshaven zal de reguliere volumes van de Harlingse haven nauwelijks doen toenemen. De extra baggerwerkzaamheden ten behoeve van de toekomstige Willemshaven zullen binnen de reguliere werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. Omdat de ecologische effecten van dit bestaand gebruik als verwaarloosbaar klein zijn beoordeeld door Rijkswaterstaat en het ministerie van ELI, heeft het baggerwerk ten behoeve van de Willemshaven geen ecologische effecten.

Stikstofdepositie

De extra stikstofdepositie als gevolg van de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt is voor stikstofgevoelige N2000-gebieden zoals Alde Feanen, de Duinen van Vlieland en de Duinen van Terschelling berekend op maximaal 0,1 mol/ha/jr. Deze beperkte toename van de depositie is vergunbaar onder de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) die in 2015 van kracht wordt.

Soortenbescherming

Op grond van de *Flora- en faunawet* geldt een algemeen verbod voor het verstoren en vernietigen van beschermde plantensoorten, beschermde diersoorten en hun vaste rust- of verblijfplaatsen. Onder voorwaarden is ontheffing van deze verbodsbepalingen mogelijk. Voor soorten die vermeld staan in Bijlage IV van de Habitatrichtlijn zijn deze voorwaarden zeer streng. Ook hier geldt dat eerst moet worden gekeken naar mitigerende maatregelen.

Ten behoeve van het MER is een ecologisch onderzoek uitgevoerd. In 2013 is een ecologische quickscan uitgevoerd. Dit onderzoek is aangevuld met een aantal inventarisatiebezoeken, specifiek gericht op de aanwezigheid van vleermuizen en vogelsoorten. Ten aanzien van beschermde soorten in het plangebied is een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Uit de conclusies van het onderzoek is relevant dat het elektriciteitshuisje wordt gebruikt door een soort waarvan het nest jaarrond beschermd is: de huismus. Het elektriciteitshuisje bevat een groot aantal mussennesten. Het aantal wordt geschat op minstens 10 stuks. Aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk als werkzaamheden aan het elektriciteitshuisje plaats vinden. Ten aanzien van broedvogels kunnen negatieve effecten eenvoudig worden voorkomen door werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen. De eisen die aan mitigerende maatregelen ten aanzien van de huismussen gelden, worden onderstaand beschreven.

Mitigerende maatregelen huismussen

Indien er werkzaamheden aan het elektriciteitshuisje worden uitgevoerd, kunnen negatieve effecten op de populatie huismussen niet worden uitgesloten. De huismus is een soort waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn (categorie 5). Aangetoond is, dat de huismus veel nesten heeft in het elektriciteitshuisje.

Wanneer door veranderende activiteiten de verblijfplaatsen van de huismus niet gegarandeerd kunnen worden zijn vervolgstappen en het aanvragen van een ontheffing van de *Flora- en faunawet* noodzakelijk. Het betreft namelijk een gebied waar zich een levensvatbare populatie huismussen bevindt. Het effect van een ingreep bij het elektriciteitshuisje kan een zeer groot effect hebben op de lokale populatie, omdat verblijfplaatsen onbereikbaar worden of zelfs worden verwijderd. Omdat bij een ingreep de gunstige staat van instandhouding wordt aangetast, is het nemen van maatregelen noodzakelijk. Door het nemen van geschikte maatregelen kunnen negatieve effecten worden uitgesloten. Deze maatregelen moeten leiden tot behoud van de ecologische functionaliteit van het gebied voor de huismus.

De maatregelen kunnen gericht zijn op het behoud van de kwaliteit van het object of gebied maar ook op de kwantiteit. Het verwachte succes van de maatregel moet zeker of met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid vooraf vaststaan. Ook moet de maatregel al aanwezig zijn én functioneren voordat de werkzaamheden plaats gaan vinden. De te nemen maatregelen moeten op hun effect worden gecontroleerd (gemonitord). Bij de huismus gaat het dan om bijvoorbeeld een of enkele van de volgende typen maatregelen:

- behoud van nestgelegenheid door het tijdig aanbieden van voldoende nieuwe huisvestingsmogelijkheden in de vorm van nestkasten, neststenen, vogelvides e.d. Voor elke vernietigde verblijfplaats moeten minimaal twee nieuwe verblijfplaatsen worden gerealiseerd;
- behoud van voldoende dekkingsmogelijkheden door aanplant van doornige struiken, groenblijvende heesters e.d. binnen 2,5 meter van plekken waar geëoerageerd wordt;
- behoud van slaapgelegenheden door aanbrengen van bijvoorbeeld groenblijvende gevelbegroeiing of heesters;
- behoud van voldoende drinkwater door bijvoorbeeld aanleg van vijvers;
- behoud van voldoende mogelijkheden voor nemen van stofbaden door zandige plekken te realiseren of te handhaven.

In principe zijn er geen aanpassingen aan het elektriciteitshuisje voorzien. Bij aanpassingen in de toekomst, worden de bovenstaande maatregelen opgevolgd. Vanuit de soortenbescherming zijn daarom geen belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan aan de orde.

4. 9. Archeologie en cultuurhistorie

Voor de bescherming van archeologische en cultuurhistorische waarden is de *Monumentenwet* van toepassing. De kern van *Monumentenwet* is dat, wanneer de bodem wordt verstoord, archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Op welke plaatsen archeologisch onderzoek aan de orde is, wordt op grond van gemeentelijk of provinciaal beleid bepaald.

Archeologie

Voor het plangebied is op basis van de Friese Archeologische MonumentenKaart Extra (FAMKE) van de provincie Fryslân onderzocht welke archeologische waarden aanwezig zijn. Op deze kaart is op basis van zowel de aanwezige archeologische monumenten als de te verwachten archeologische waarden een advies aangegeven. De FAMKE bestaat uit twee provinciedekkende advieskaarten, één voor de periode Steentijd - Bronstijd, en één voor de periode IJzertijd - Middeleeuwen. Voor het betreffende plangebied kan op basis van de kaarten uit de twee verschillende perioden tot de volgende conclusies worden gekomen.

Voor het plangebied is er volgens de advieskaart 'Steentijd - Bronstijd' geen onderzoek noodzakelijk. Dit advies wordt gegeven als de archeologische verwachting op gefundeerde gronden zeer laag is, of wanneer eventuele resten uit de Steentijd zich vermoedelijk zodanig diep onder het maaiveld bevinden, dat de kans op aantasting bij de meeste ingrepen zeer klein is.

Volgens de advieskaart 'IJzertijd - Middeleeuwen' geldt het archeologisch advies 'karterend onderzoek 1 (middeleeuwen)'. De provincie beveelt bij ingrepen van meer dan 500 m² een karterend archeologisch onderzoek uit te voeren.

In 2015 wordt door de gemeente Harlingen nieuw archeologiebeleid vastgesteld. Op de concept-beleidskaart heeft het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde gekregen, omdat door invloed van zeewater en het roeren van grond geen waardevolle archeologische resten worden verwacht.

Het plan voorziet in de herstructurering van een bestaand terrein. De gronden in het plangebied zijn in het verleden al geroerd geweest. De bouwvlakken volgen de footprint van de bestaande en recent gesloopte gebouwen. Voor het plangebied geldt dat er niet wordt verwacht dat er archeologische waarden aanwezig zijn.

Vanuit het aspect archeologie gelden belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Cultuurhistorie

De Willemshaven kent een lange gebruikshistorie als industriehaven. Daarvoor grensde het plangebied aan de stadsgracht van Harlingen. De ontwikkelingen vinden plaats buiten de oorspronkelijke omwalling en het beschermde stadsgezicht van Harlingen, maar vormt wel het silhouet van de stad bij binnenkomst vanaf de Waddenzee. Omdat de vormgeving van de bestaande gebouwen het uitgangspunt vormt van de het bestemmingsplan, zijn er ten aanzien van het beschermde stadsgezicht qua zichtlijnen geen belemmeringen.

In het plangebied zijn geen Rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten aanwezig. Buiten het entrepotdok zijn er weinig zichtbare cultuurhistorische gebouwen meer in het plangebied aanwezig zijn. Wel zijn de kraanbanen kenmerkende elementen in het plangebied. Dit geldt ook voor de havenkraan die in gebruik is als hotel. Uitgangspunt van de ontwikkeling is het behoud van het entrepotdok en de havenkraan. Wanneer dat om bouwkundige redenen niet mogelijk is, wordt het entrepotdok teruggebouwd met een vergelijkbare maatvoering en materialisering.

In het Havenplan is een beeldkwaliteitshoofdstuk opgenomen waarmee kan worden gestuurd op een samenhangend bebouwingsbeeld en hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte. De verwachting is dat daarmee de ruimtelijke kwaliteit in het gebied aanzienlijk verbeterd. Per saldo is daardoor sprake van een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

5. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

5. 1. Algemeen

In voorgaande hoofdstukken is het voornemen getoetst aan het beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. In dit hoofdstuk wordt de inhoud van de bestemmingen (de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden) toegelicht. De bepalingen die betrekking hebben op de te onderscheiden bestemmingen, zijn vastgelegd in de regels en op de verbeelding (plankaart). Het bestemmingsplan geeft aan voor welke doeleinden de gronden zijn bestemd.

Het bestemmingsplan is opgezet volgens de wettelijke regelgeving en qua systematiek volgens de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2012. Het plan is digitaal raadpleegbaar uitgevoerd. Het digitale plan verschaft de burger 'online' informatie over het bestemmingsplan. Bovendien is de digitale versie bedoeld voor uitwisseling van gegevens binnen de gemeente en met andere overheidsinstanties.

5. 2. Toelichting op bestemmingen en aanduidingen

In deze paragraaf wordt een korte toelichting gegeven op de inhoud van de bestemmingen en aanduidingen in dit bestemmingsplan.

Gemengd - Havenfront

De bestemmingsvlakken in de bestemming 'Gemengd - Havenfront' zijn afgestemd op de footprint van de (voormalige) gebouwen in de Willemshaven. In deze bestemming zijn de volgende functies mogelijk:

- Toeristisch-recreatieve voorzieningen;
- nautische dienstverlening;
- aanloopgerichte horecabedrijven en/of restaurants;
- ambachtelijke scheepsbouwbedrijven;

Ondergeschikt aan de toeristisch-recreatieve functie van de haven zijn ook cultuur en ontspanning, educatieve doeleinden, congres- en conferentiedoeleinden en detailhandel mogelijk. De functies zijn in de gebruiksregels qua omvang gelimiteerd zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven en in het MER is onderzocht. Tevens is het bestaande gebouw van de reddingsmaatschappij opgenomen in deze bestemming.

De maximale goot- en bouwhoogten (respectievelijk 9 en 11 meter) van de andere gebouwen zijn afgestemd op bestaande gebouwen en worden gerekend ten opzichte van het Normaal Amsterdams Peil + 4,70 m. Eventuele hoogteaccenten op de gebouwen zijn toegestaan tot een maximale hoogte van 15 meter tot ten hoogste 25% van de oppervlakte van het gebouw. Hiermee vindt een goede inpassing van het plangebied plaats van en naar de Waddenzee en het beschermde stadsgezicht van Harlingen.

Verkeer - Verblijf

De bestemming 'Verkeer - Verblijf' regelt de openbare ruimte in het plangebied. Tevens is de kraan met daarin het hotel geregeld in de bestemming, hiervoor is een aanduiding opgenomen op de verbeelding. In de bestemming zijn onder andere wegen en paden en parkeervoorzieningen toegestaan. Tevens zijn de zeewering en werken ten behoeve van de waterkering in deze bestemming geregeld. De gronden kunnen ook gebruikt worden voor evenemententerrein. Hiervoor zijn aanvullende regels gesteld die ervoor zorgen dat er een acceptabel geluidsniveau ontstaat op de omliggende woningen.

Water

Het water in het plangebied is dienovereenkomstig bestemd. In de bestemming zijn ook de zeewering en werken ten behoeve van de waterkering toegestaan. In zijn algemeenheid zijn ook steigers en aanlegvoorzieningen voor schepen mogelijk in het water. Hiervoor geldt de eis dat schepen groter dan 160 meter niet kunnen aanleggen in het plangebied. Dergelijke schepen zijn namelijk te groot voor de Willemshaven.

De jachthaven is mogelijk in het zuidwestelijke deel van het plangebied, hiervoor is een aanduiding op de verbeelding opgenomen. Er zijn bij recht ten hoogste 150 ligplaatsen toegestaan. Door middel van een wijzigingsbevoegdheid kan het aantal ligplaatsen verhoogd worden tot maximaal 225.

Water - Waterkering

De waterkering (de Zuiderpier) is geregeld als dubbelbestemming 'Water - Waterkering'. Omdat de zeewering ook als wandelpad wordt gebruikt, is recreatief medegebruik tevens toegestaan. Het graven en het aanbrengen dan wel verwijderen van verhardingen binnen deze gronden is gebonden aan een omgevingsvergunning voor bepaalde grondwerkzaamheden. Dit geldt ook voor het planten van bomen en struiken. Deze regeling is opgenomen om een optimale veiligheid te garanderen.

Vrijwaringszone - Dijk

De reserveringszones voor de waterkering zijn geregeld door middel van de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - dijk'. De regeling houdt in dat voor bepaalde grondwerkzaamheden een omgevingsvergunning nodig is.

6. UITVOERBAARHEID

6. 1. Algemeen

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een bestemmingsplan. In dat verband wordt een onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid. Daarnaast wordt ingegaan op de grondexploitatieregeling van de *Wet ruimtelijke ordening* (Wro).

6. 2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Dit plan wordt voorgelegd aan de betrokken diensten als bedoeld in het Overleg ex artikel 3.1.1 van het *Besluit ruimtelijke ordening* (Bro). Tevens wordt over dit plan gelegenheid geboden tot Inspraak. De resultaten van het Overleg en de Inspraak worden in het bestemmingsplan verwerkt. Vervolgens wordt het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen waarbij er mogelijkheden zijn om zienswijzen in te dienen. Op basis hiervan wordt het bestemmingplan vastgesteld.

6. 3. Economische uitvoerbaarheid

De gebouwen en gronden in het plangebied zijn door de gemeente aangekocht. De gemaakte kosten worden (deels) terugverdiend door het uitgeven van kavels. Voor de bouw van de aanlegsteiger is geld gereserveerd op de gemeentelijke begroting. De gemeente investeert daarnaast in de openbare ruimte. Provincie Fryslân stelt vanuit het programma *Wurkje foar Fryslân* €3,8 miljoen beschikbaar. Hiervoor hebben provincie en gemeente op 15 december 2014 een bestuursovereenkomst getekend.

De jachthaven zal voor eigen rekening en risico geëxploiteerd worden door een ondernemer. Hiervoor loopt een aanbestedingsprocedure.

6. 4. Grondexploitatie

Door middel van de grondexploitatieregeling in de Wro en het Bro beschikken gemeenten over mogelijkheden voor het verhalen van kosten. Hierbij valt te denken aan kosten voor het bouwrijp maken en kosten voor het bestemmingsplan. Daarnaast hebben gemeenten sturingsmogelijkheden, omdat in het geval van grondexploitatie door derden diverse eisen en regels gesteld kunnen worden. Indien sprake is van bepaalde bouwplannen, dient de gemeente hiervoor in beginsel een exploitatieplan op te stellen. Van het opstellen van een exploitatieplan kan worden afgezien als voornoemde kosten 'anderszins verzekerd' zijn, bijvoorbeeld door overeenkomsten, en het stellen van eisen met betrekking tot kwaliteit en fasering niet noodzakelijk wordt geacht. Een combinatie van een exploitatieplan en overeenkomsten is ook mogelijk.

In de zin van de grondexploitatieregeling maakt het bestemmingsplan bouwplannen mogelijk waarvoor het opstellen van een grondexploitatieplan noodzakelijk is tenzij het kostenverhaal anderszins verzekerd is. In dit geval zijn de gronden waar

dergelijke bouwplannen mogelijk zijn bezit van de gemeente. De gemaakte kosten worden daardoor verhaald door de uitgifte van de gronden. Hiermee is het opstellen van een grondexploitatieplan niet noodzakelijk. Daarom ziet de gemeente bij de vaststelling van het bestemmingsplan hiervan af.

===

BIJLAGE 1



Havenplan

Nieuwe Willemshaven

karres en brands

landschapsarchitecten bv

November 2013

Inhoud

Samenvatting

1 Inleiding

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

2 Opgave

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

3 Stedenbouwkundig plan

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

4 Beeldkwaliteit

4.1	Regie	55
4.2	Algemene beeldkwaliteit	55

5 Inrichting

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

6 Uitvoering

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

7 Resultaat

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

Bijlagen

Samenvatting

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

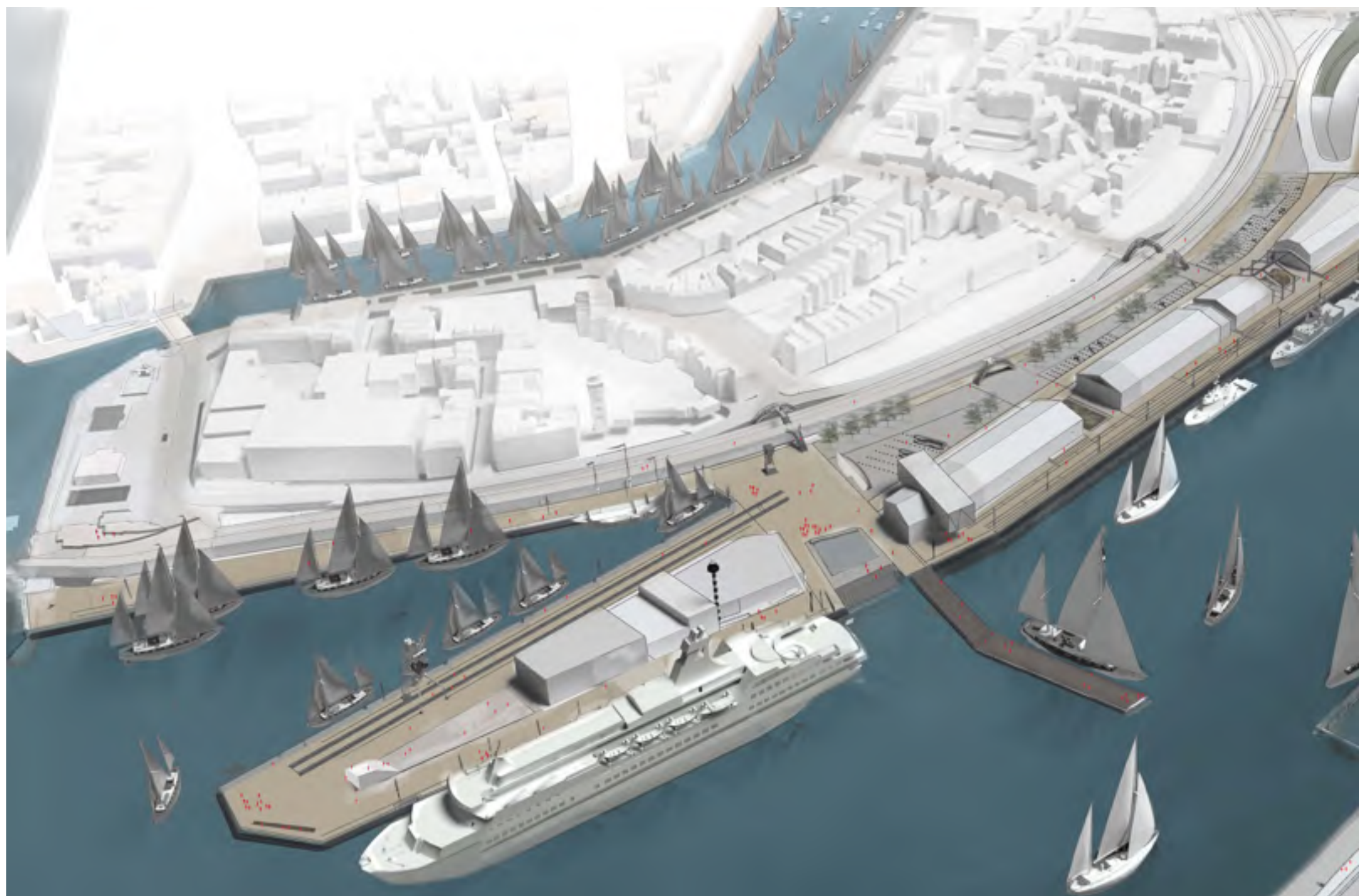
Visie op de opgave

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

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

Stedenbouwkundig plan

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



Illustratie De Nieuwe Willemshaven

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

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

Korte termijn

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

Resultaat

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

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



1. Inleiding



Waddenpromenade

Plankenpad

Noorderhaven

Dok

Blauwe Kop

Entrepotgebouw

Zuiderpier

Zuiderhaven

Willemsskade

Blauwe Kop Zuid

Vluithaven

Schakelgebied

Strand

Projectgebied

100 m

1.1 Aanleiding en hoofddoelen

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

1.2 Havenplan Nieuwe Willemshaven

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

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

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

1.3 Opbouw Havenplan

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

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

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

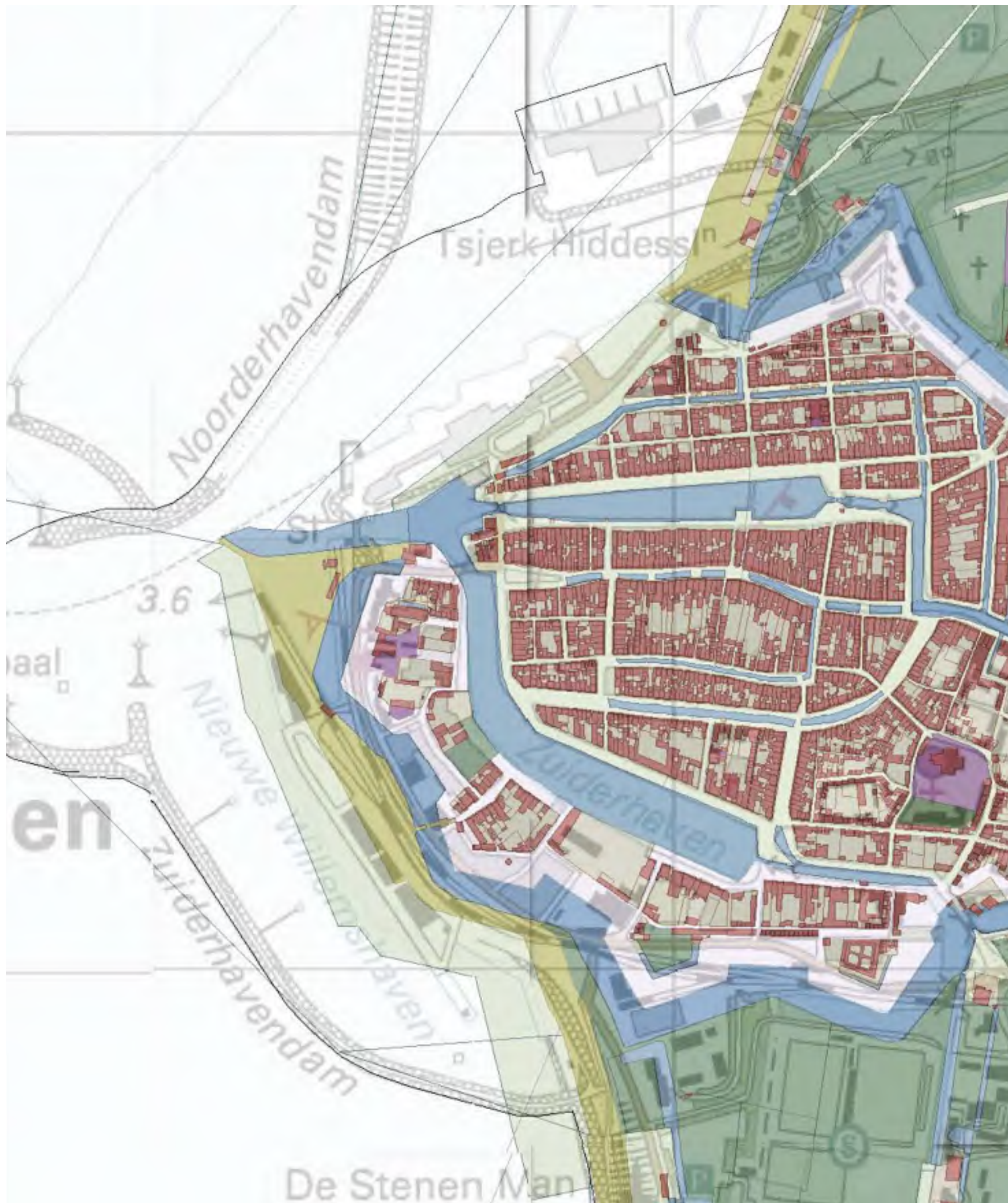
Het laatste hoofdstuk reflecteert op de hoofddoelen door het verwachte resultaat te tonen van het Havenplan voor de werkgelegenheid, bestedingen aan de wal en ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid (hoofdstuk 8).



De Nieuwe Willemshaven in 2007, Rijkswaterstaat / Joop van Houdt



2. Opgave



Historische kaart 1832 geprojecteerd op topografische kaart 2000

2.1 Historie

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

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

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



Overslag van zand, hout en grind rond 1960



Blauwe kop omstreeks 1960



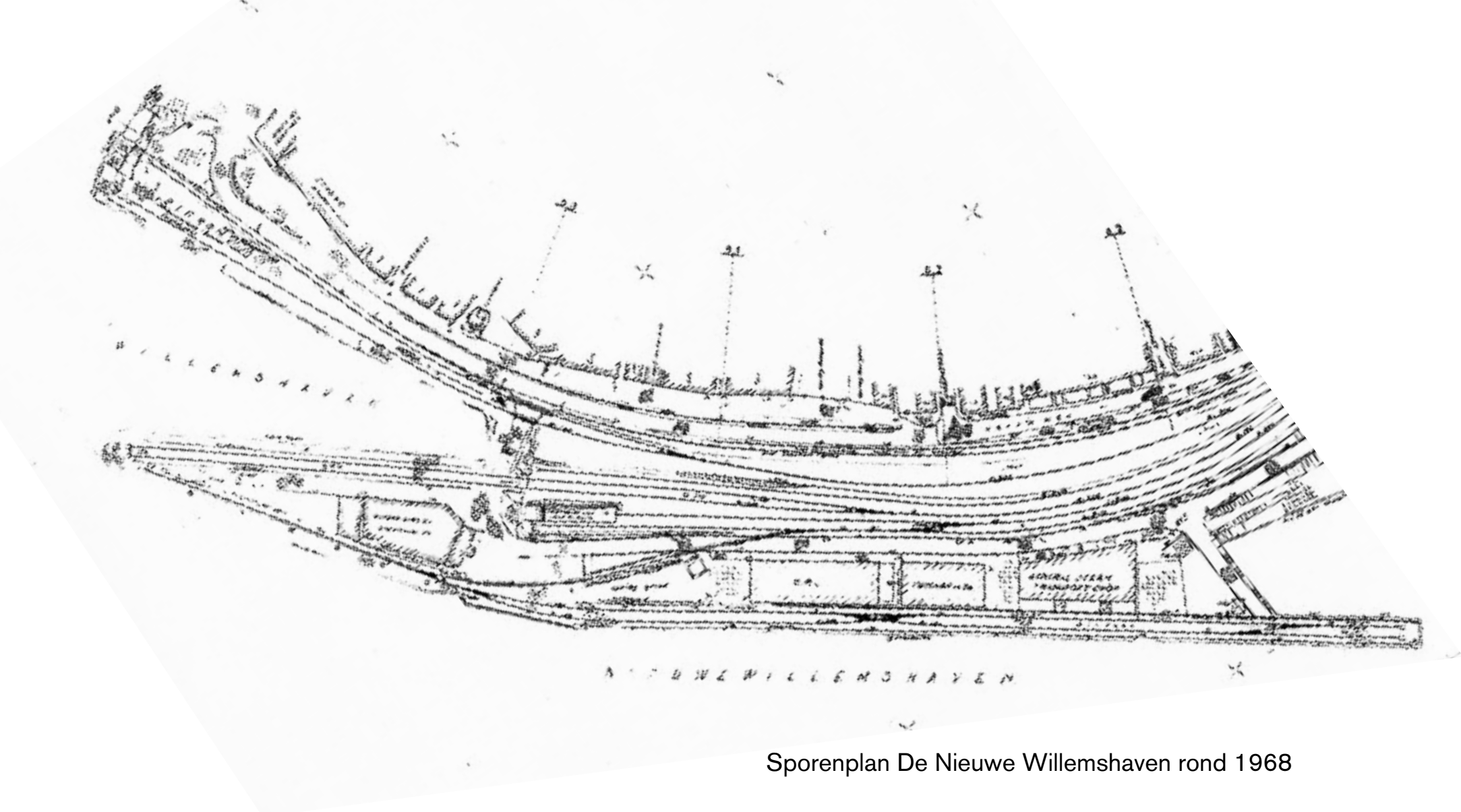
Entrepotgebouw omstreeks 1960



Vluchthaven omstreeks 1960



Willemskade omstreeks 1960



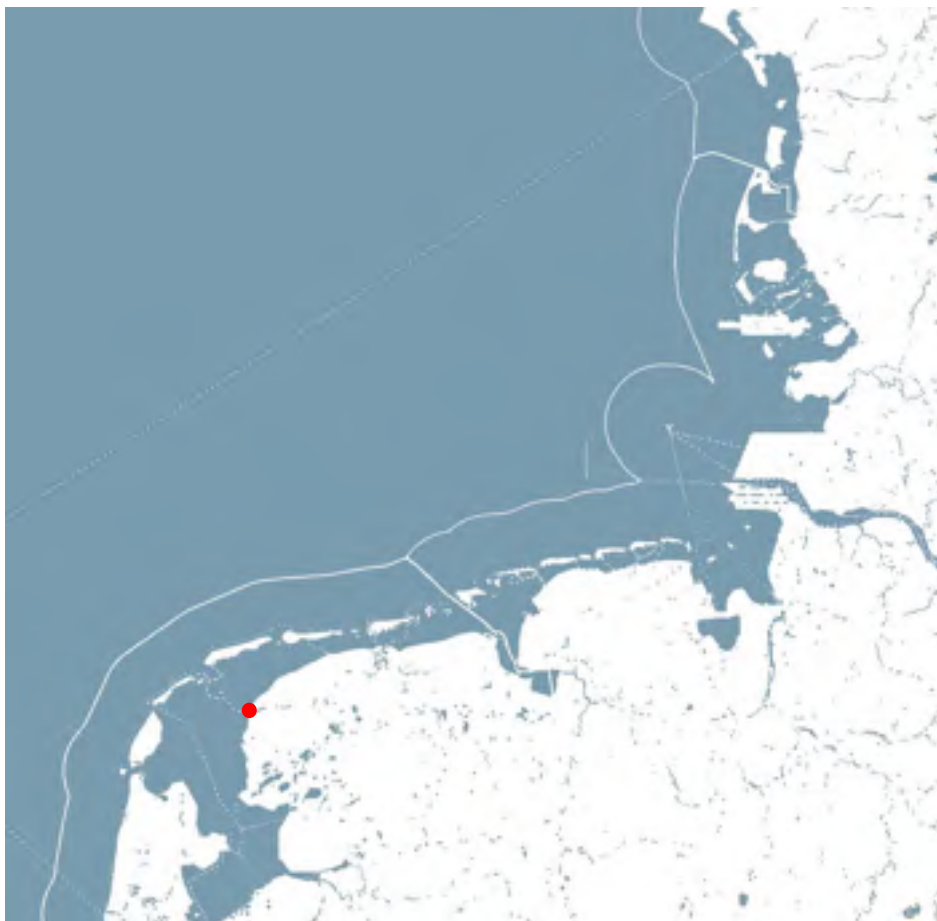
Sporenplan De Nieuwe Willemshaven rond 1968

2.2 Hoofdstad van de Wadden

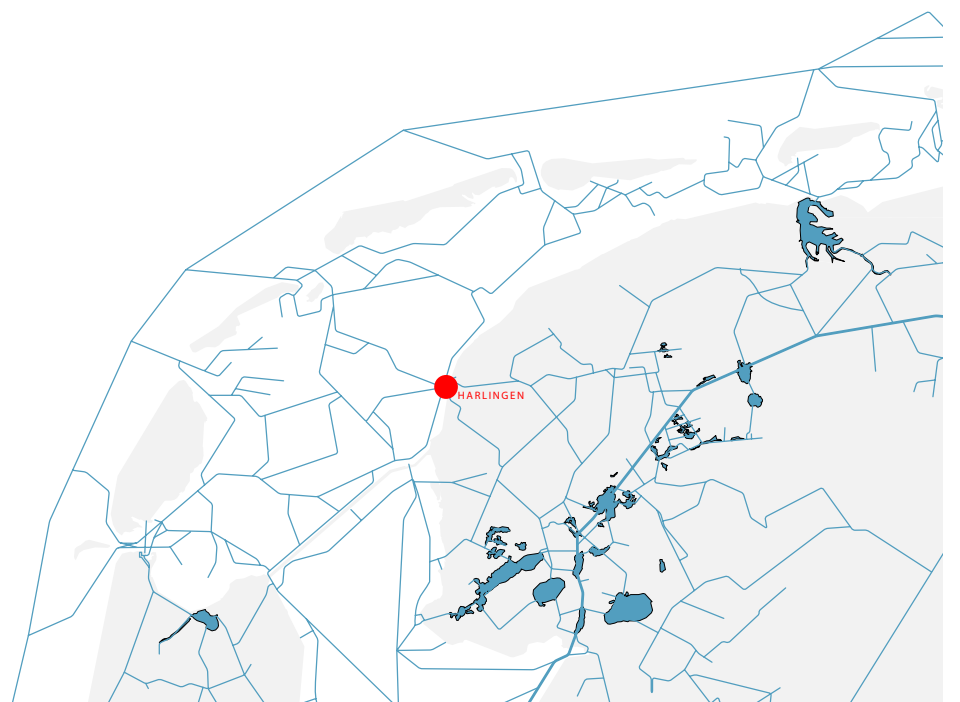
Hedentendage ligt de stad Harlingen op een strategisch kruispunt van vier belangrijke vaargebieden voor de recreatievaart. Voor watersporters uit het IJsselmeergebied is Harlingen een aantrekkelijk vaardoel als uitgangspunt voor een tocht over de Waddenzee, om de 'sprong' naar de Waddeneilanden te maken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

In de Noorderhaven en de Zuiderhaven, midden in de stad, heerst eb en vloed. Daarnaast is Harlingen een toegangspoort voor een vaartocht over de Friese binnenwateren. De zeehaven bestaat uit een recreatiehaven en een industrie-, visserij- en veerhaven. Naast recreatievaart doen grote visserkotters, coasters, vrachtschepen, binnenschepen en tegenwoordig cruiseschepen de haven aan en onderhouden veerboten de verbinding met Terschelling en Vlieland.

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



Harlingen als enige vasteland-zeehaven in het wad



Harlingen op een kruispunt van vaarwegen.



Foto's huidige Nieuwe Willemshaven

2.3 De huidige Nieuwe Willemshaven

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

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

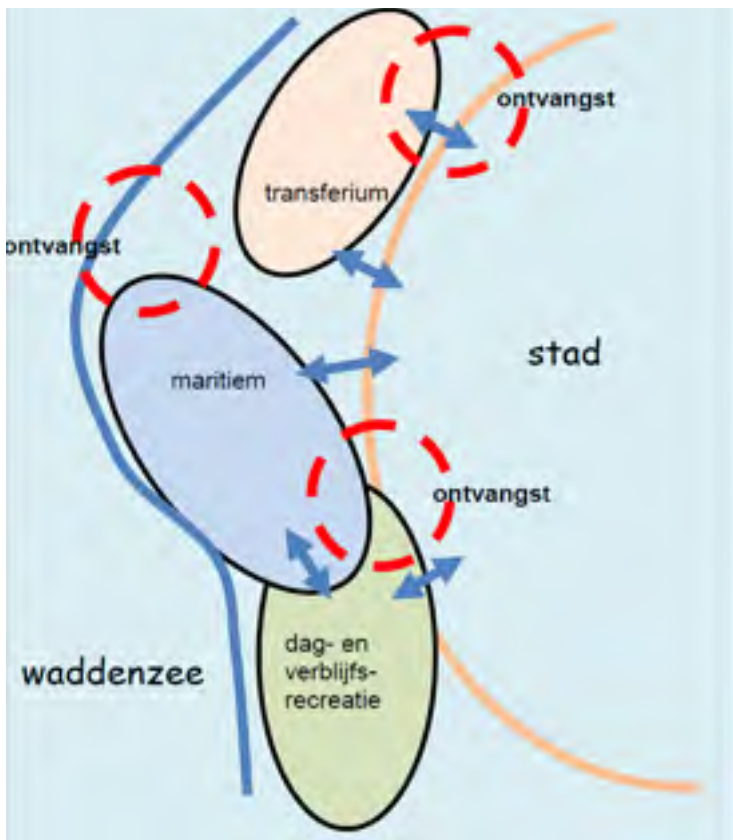
Het gebied is voornamelijk in gebruik als restgebied voor opslag, parkeren en als buffer voor verschillende boten. De kade wordt gebruikt door de KNRM, er is een hotelkamer in de karakteristieke kraan, parkeerruimte, opslag en er wordt gewerkt aan het schip de Willem Barentsz. Het entrepotgebouw uit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

2.4 Beleidskader

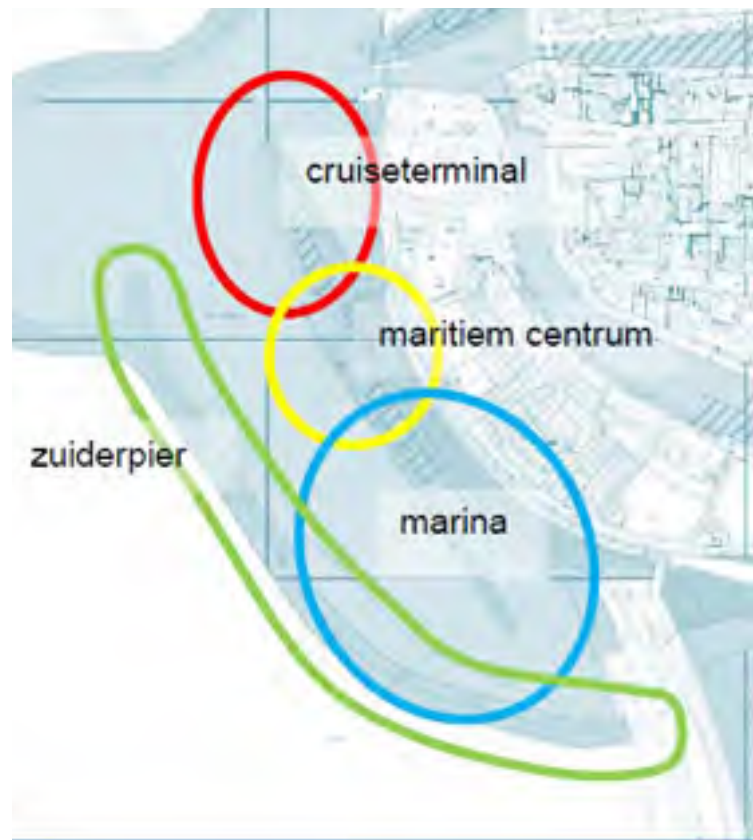
Een aantrekkelijke Nieuwe Willemshaven

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

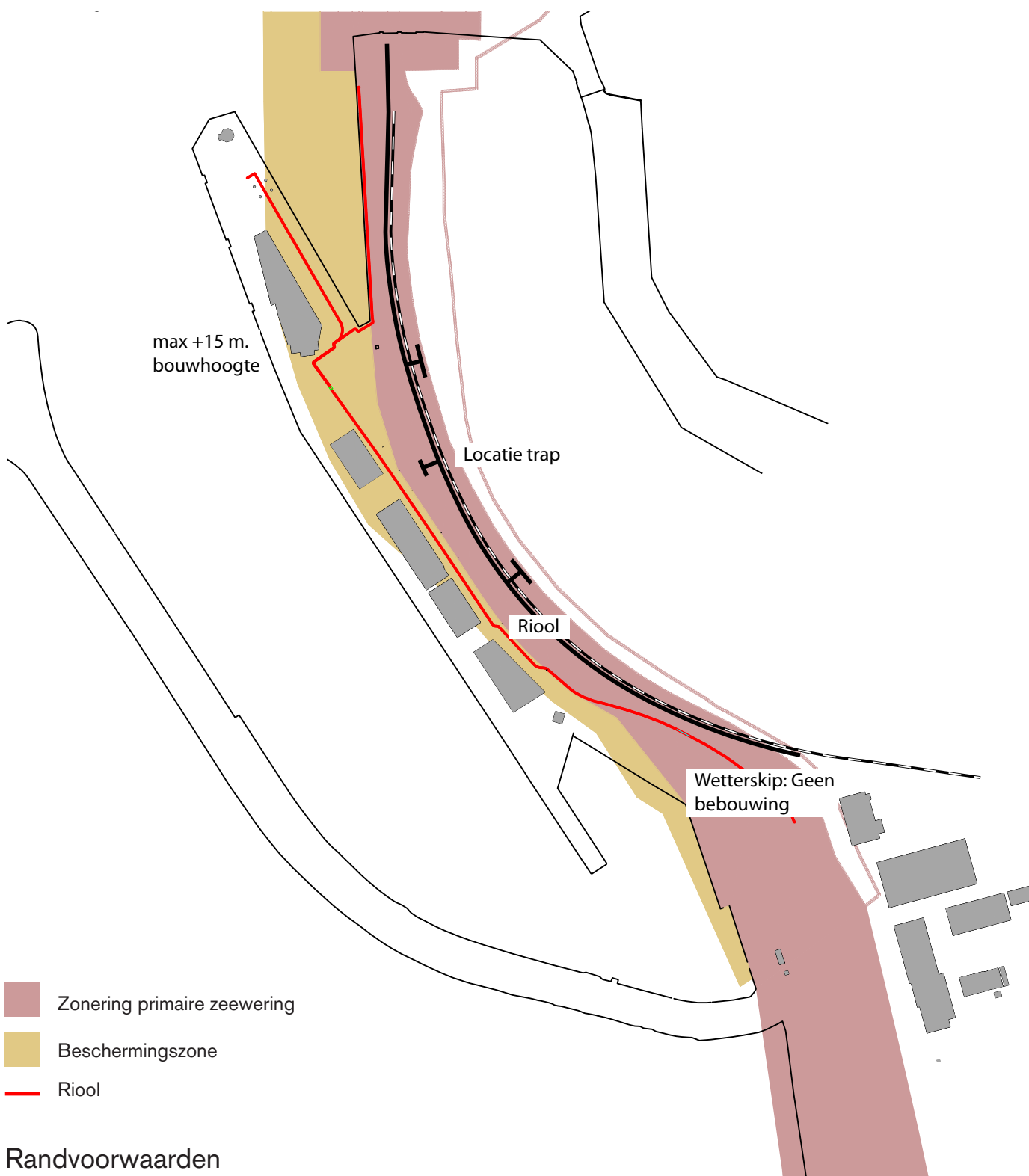
Het college geeft aan dat De Nieuwe Willemshaven daarvoor echter nog teveel is ingericht als een functionele overstap van wal naar water, in plaats van een aangename verblijfsplek voor bewoners, toeristen, reizigers en watersporters. Te weinig toeristen die de stad passeren of aanmeren besluiten nog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



Drie samenhangende deelgebieden



Masterplan Toegangspoort verdeling



Randvoorwaarden

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

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

- met behoud van het aantal charterplaatsen (70) is in de 3 havenbekkens ruimte voor ca. 225 extra lig- en passantenplaatsen als aan de vereiste kwaliteit uit het Convenant wordt voldaan. De in de havenvisie gewenste 300 extra lig- en passantenplaatsen is dan ruimtelijk niet haalbaar. Er is ruimte voor 50 plaatsen voor noodopvang (achter in de Nieuwe Willemshaven) en 100 plaatsen "buffercapaciteit" (Haveninrichtingsplan Harlingen 2013).

Een duurzame haven

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

2.5 Doelgroepen

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

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

Zeilers

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

Watersporter

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



Motorbootvaarders

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

Cruisegasten

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



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

(Internationale) Waddentoerist

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

De Harlinger

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

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



2.6 Wensen en initiatieven

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

Nova Zembla Experience (Willem Barentsz)

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

Frysian Yacht Club

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

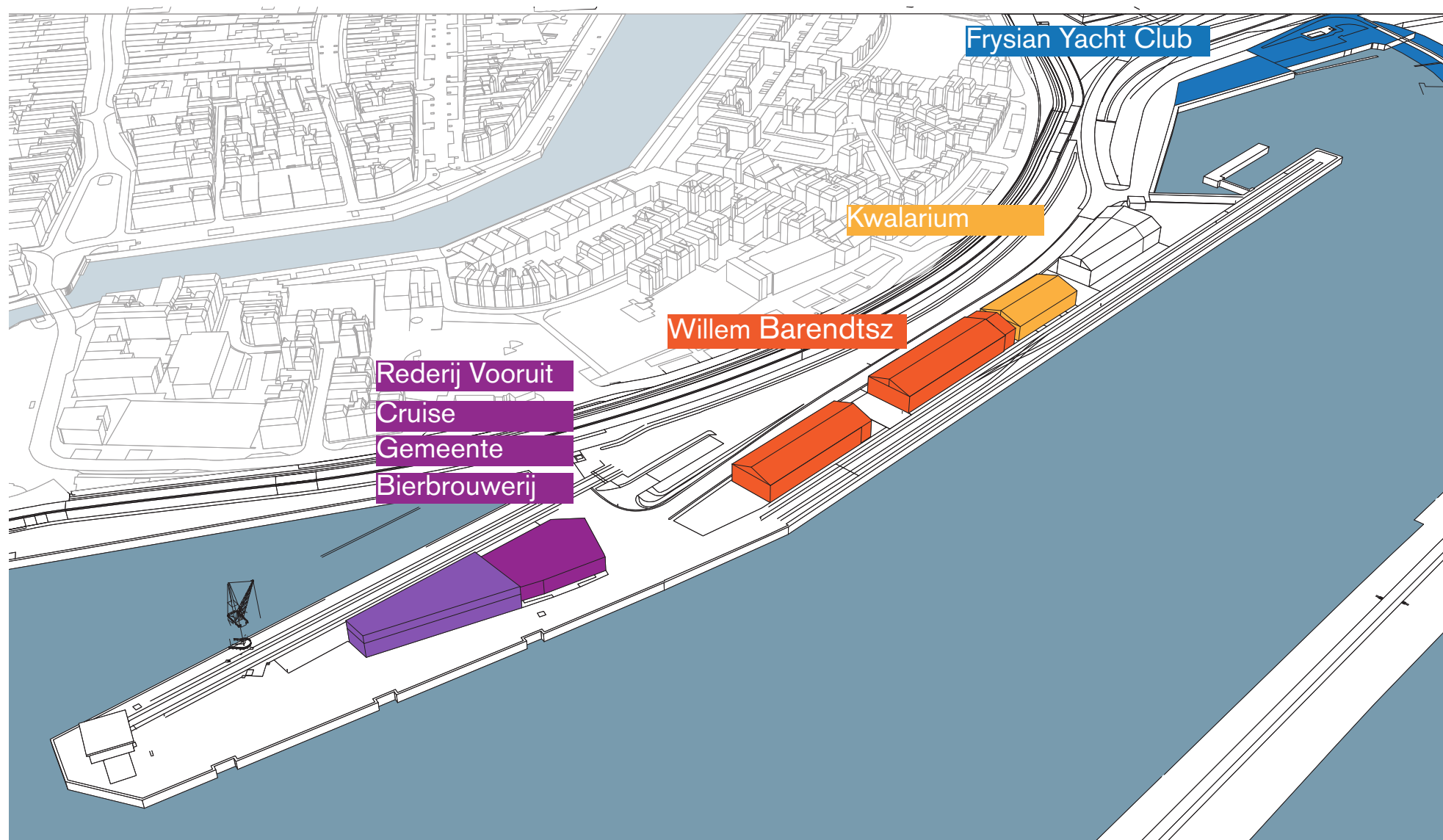
Rederij Vooruit

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

Kwalarium en Bierbrouwerij

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





Voorkeurslocatie concrete initiatieven

Reflectie programma

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

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

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

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

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

2.7 Visie op de opgave

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

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

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

3 Stedenbouwkundig plan

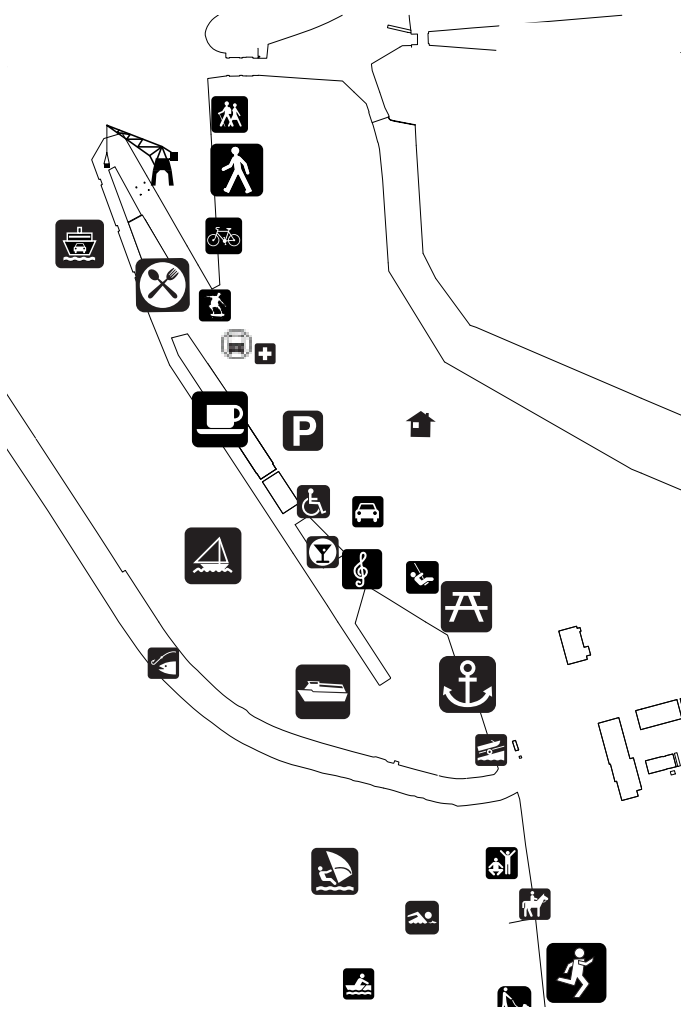
3.1 Acht principes

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

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

1

Het Havenplan van de Nieuwe Willemshaven is niet een star plan dat precies zo wordt uitgevoerd, maar is een flexibel, organisch en pragmatisch plan. Het stedenbouwkundig plan van de Nieuwe Willemshaven bestaat uit een stedenbouwkundig en landschappelijk raamwerk waarbij de 'bouwvlekken' nog invulbaar zijn met verschillende typen programma, afhankelijk van de behoefte in de tijd. De structuur is gebaseerd op ruimtelijke randvoorwaarden (zonering primaire zeewering), zichtlijnen, bestaande bebouwing en de aansluiting met de stad en de omgeving. Bestaande bebouwing kan altijd worden opgenomen binnen de bouwvlekken, zodat in een later stadium besloten kan worden voor (gedeeltelijke) sloop, behoud of transformatie. Door op een organische manier op specifieke plekken programma te koppelen aan routes en aan nieuwe of tijdelijk goede verblijfsplekken wordt de Nieuwe Willemshaven aan de stad gehecht. Investerings van private en publieke partijen worden zo gebundeld, waardoor maximaal effect ontstaat en in kleine stappen naar een ambitieus plan wordt gewerkt.



Verschillende typen programma



Pragmatisch met kleine stappen werken aan de Nieuwe Willemshaven

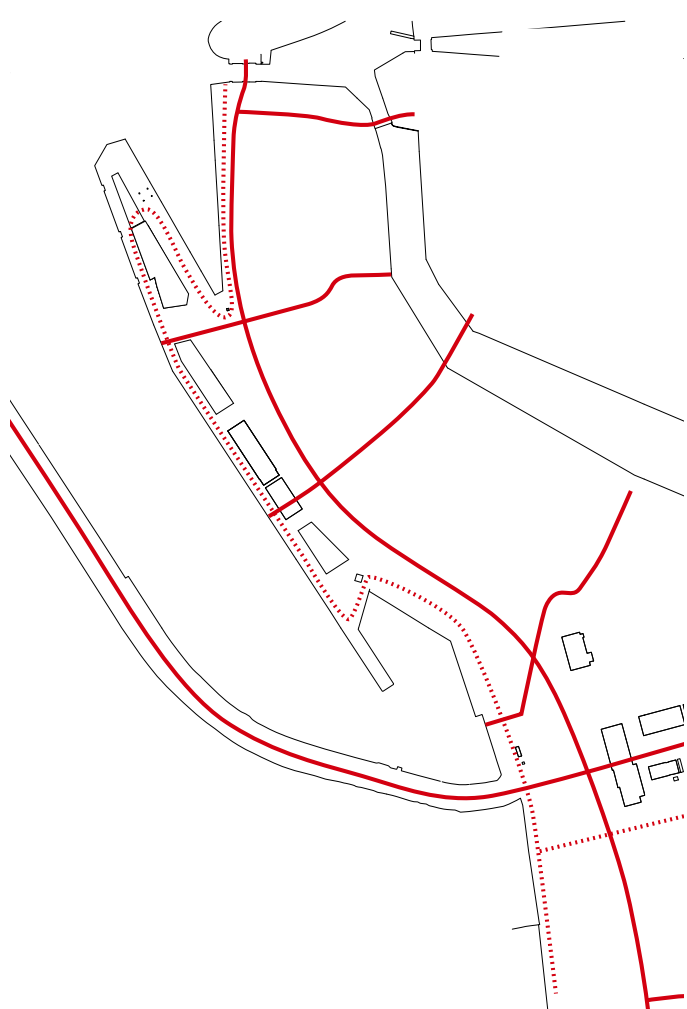




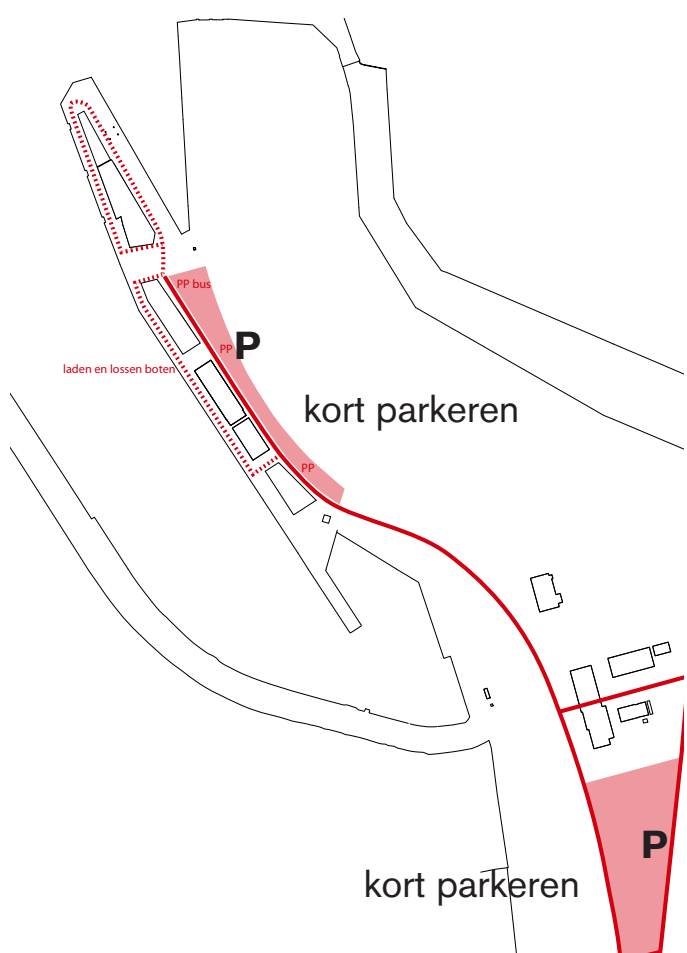
2

Structuur

Verbinden met de stad



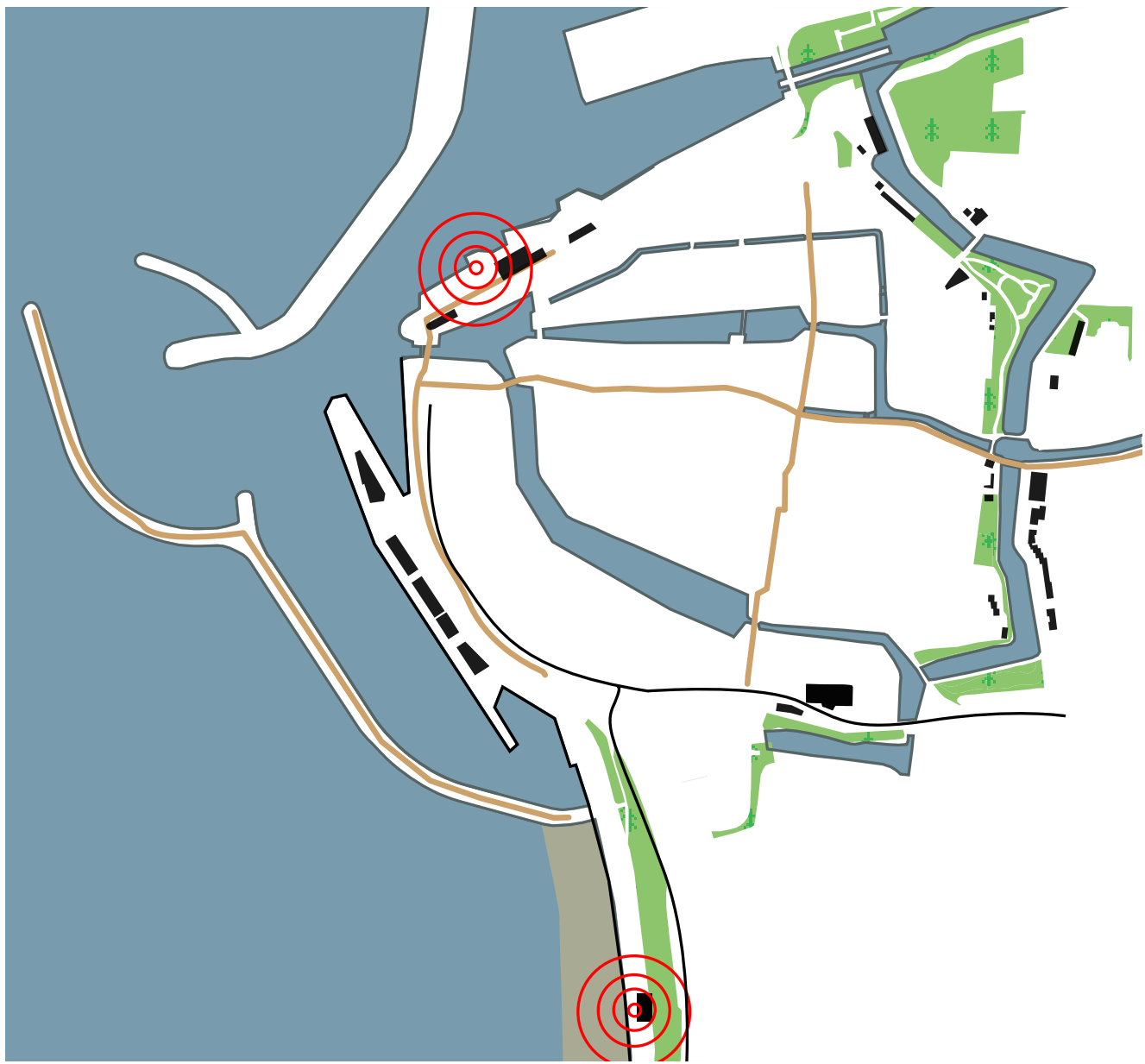
Verbindingen met de stad



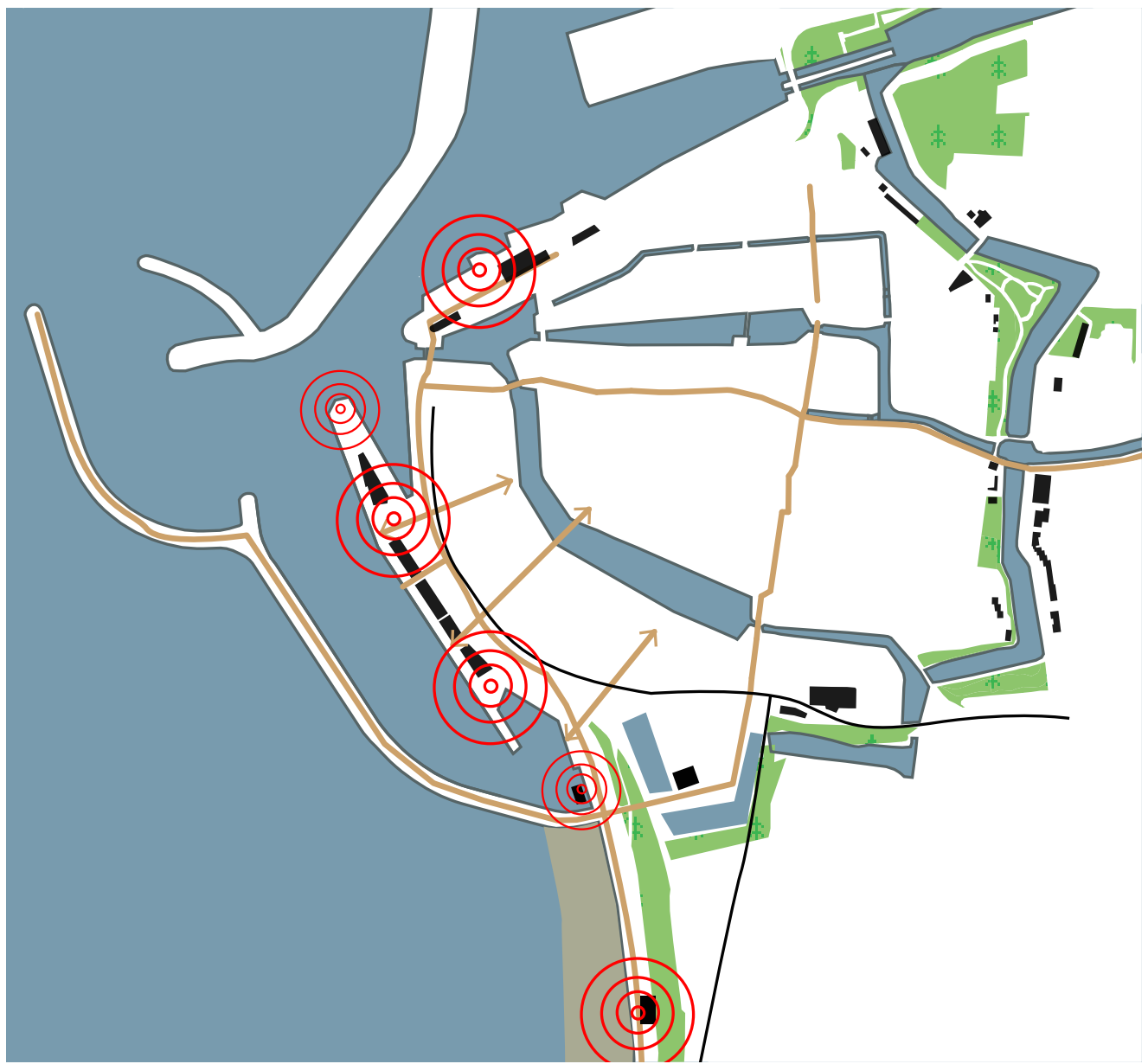
Verkeersstructuur en parkeren

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

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



Waterfront nu



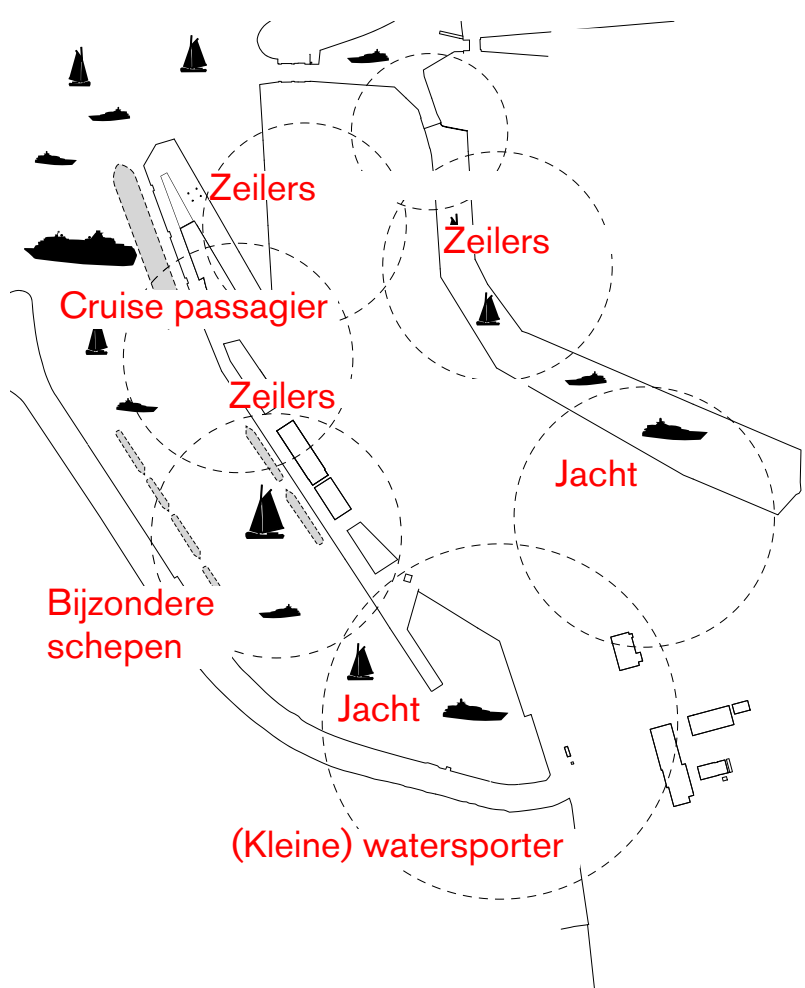
Illustratie Waterfront 2030

 Bronpunt

3

Programma op het water

Dynamische getijdenhaven



Indeling doelgroepen

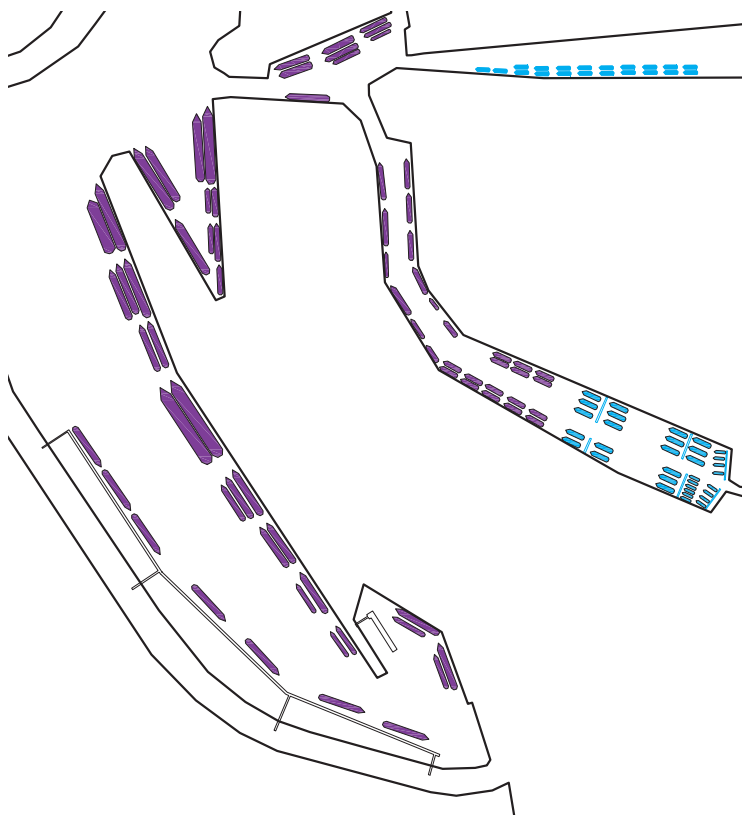
In Harlingen ontbreekt het aan de benodigde faciliteiten voor watersport op zee. De Nieuwe Willemshaven kan hierin een cruciale rol spelen als dynamische en flexibele getijdenhaven buiten de sluisen waarin een veelheid aan verschillende typen schepen en doelgroepen hun plek kunnen hebben. Van kleine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

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

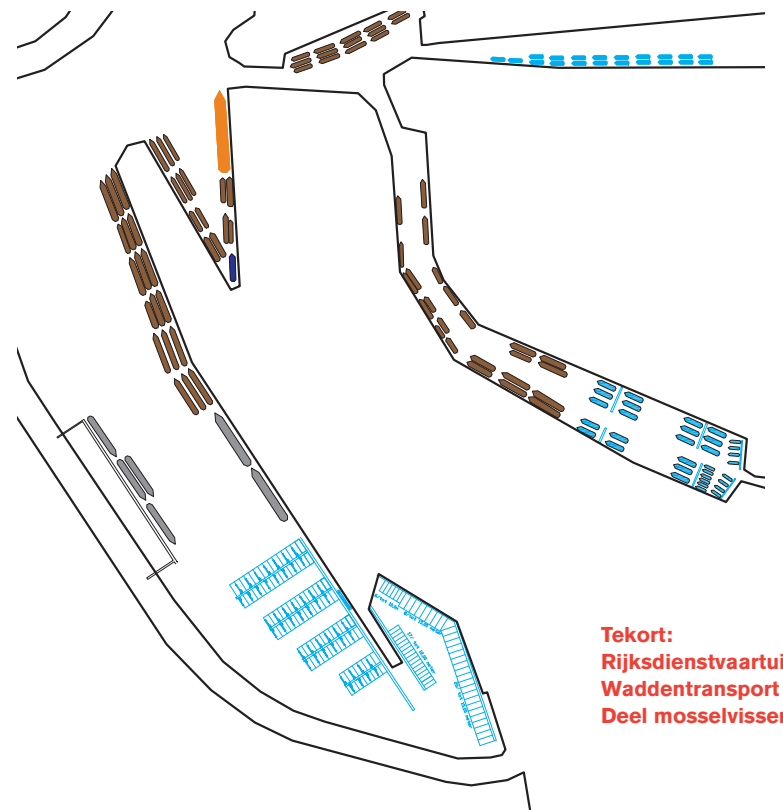
De logische routes vanuit de stad en huidige indeling in Noorder- en Zuiderhaven geven aanleiding tot een globale indeling van de doelgroepen die in het vorige hoofdstuk aan bod zijn gekomen. In het Plankenpad, Zuiderhaven, Dok en rond de Blauwe Kop liggen de voor Harlingen karakteristieke chartervaart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

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

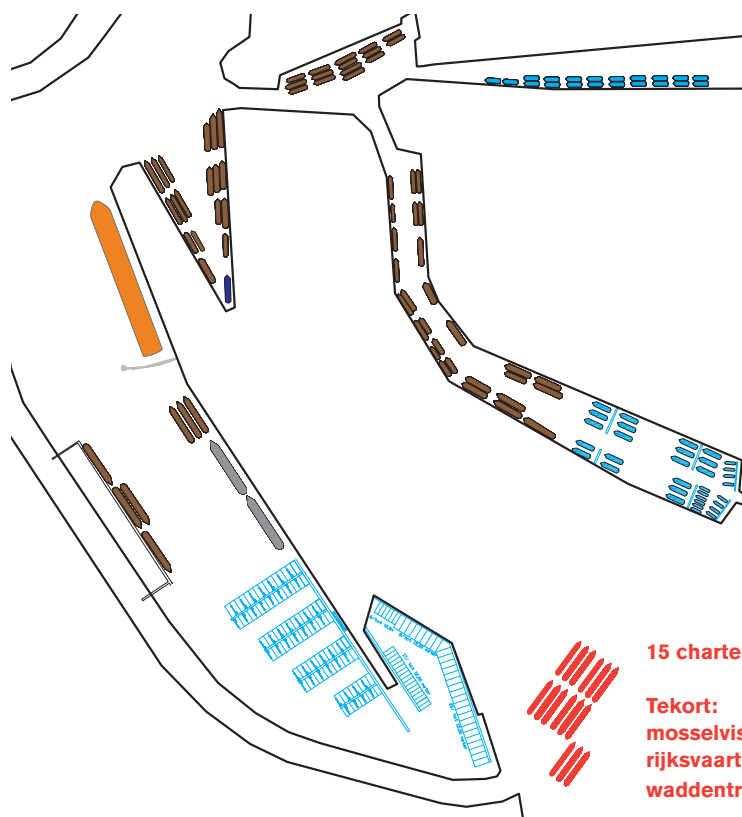
Bij een maximale jachthaven zou er onder andere geen ruimte zijn voor 19 charters en 30 mosselvisserij (A). In de toekomst (2025) zou eventueel de zuiderpier verbreed kunnen worden tot een wandelpromenade waardoor ruimte op het water wordt gemaakt (B).



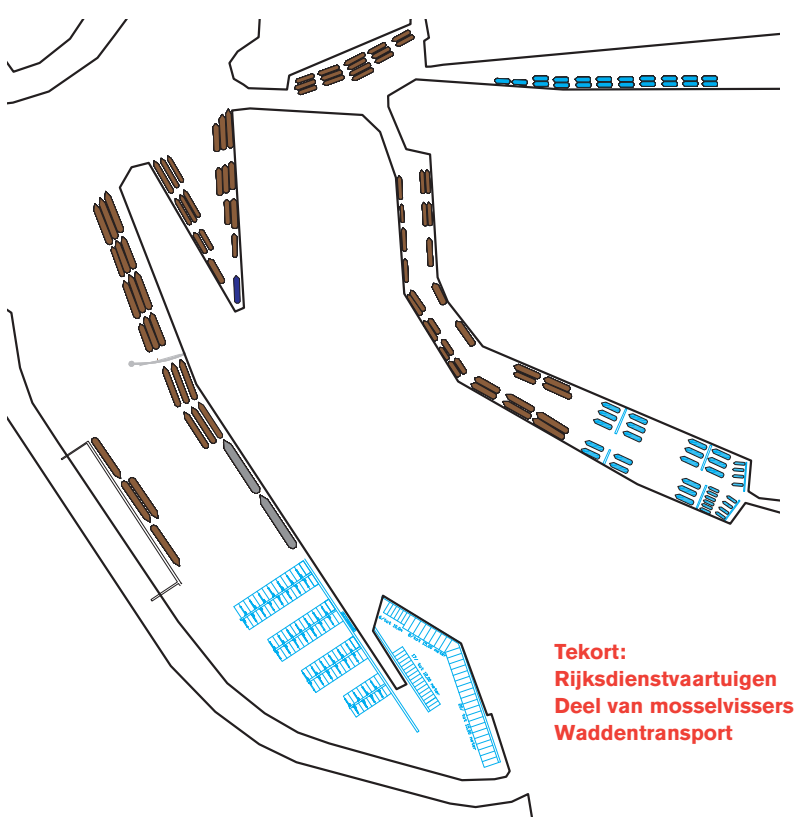
1. Tall Schips races 2014



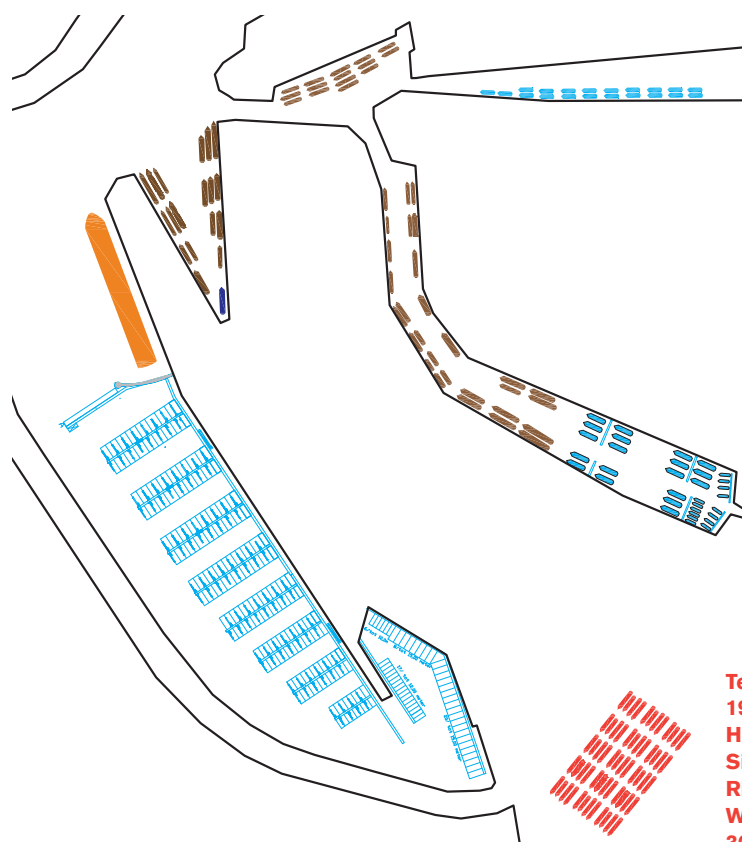
2. 2014-2017 Start Marina in vluchthaven 150 plaatsen. Charterschepen 70



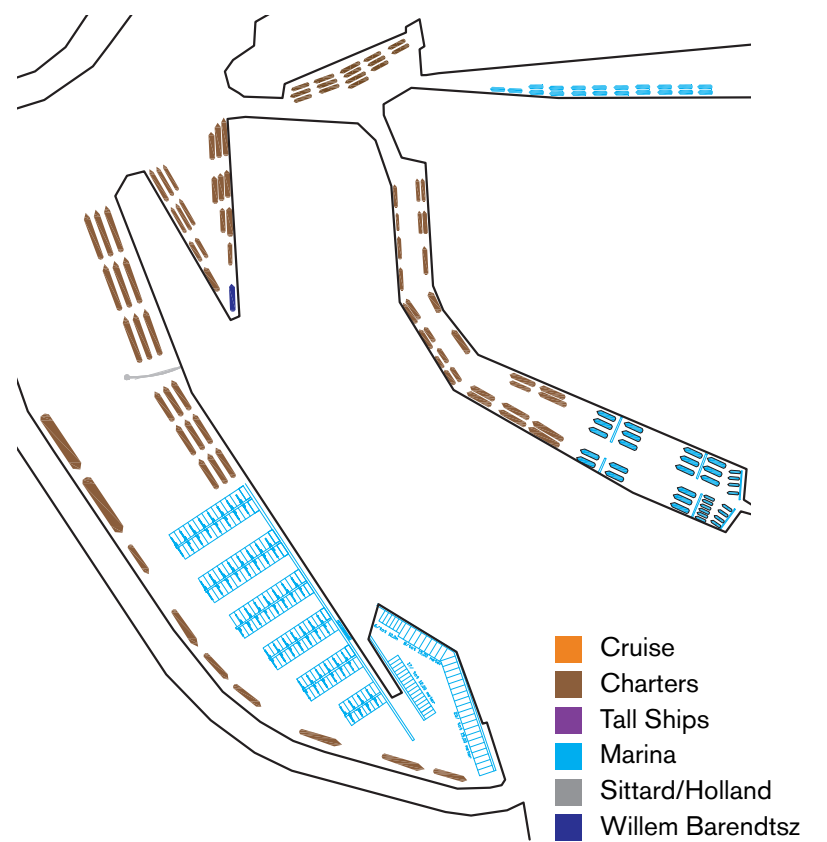
3a. 2015 Cruise 1x per week, 150 ligplaatsen marina Charterschepen 55. 15 tijdelijk elders in Harlinger havens. Tekort elders oplossen



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



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



B 2025 Verbrede Zuiderpier 225 ligplaatsen marina + 75 in Zuiderhaven

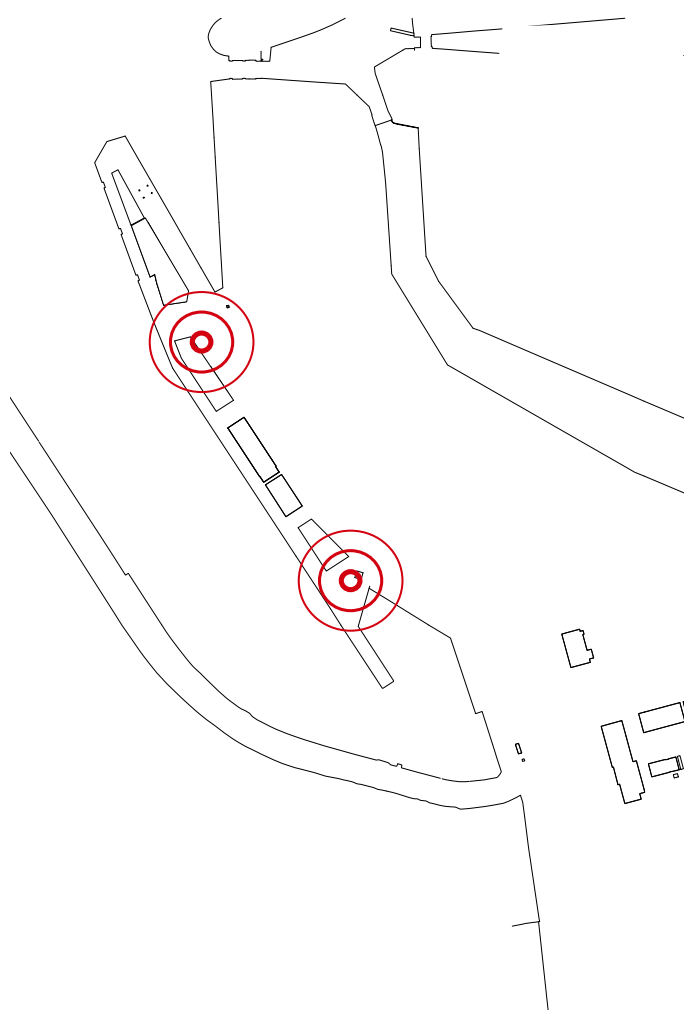


Illustratie Nieuwe Willemshaven 2025



4

Vliegwieleffect



Twee centrale plekken

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

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

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



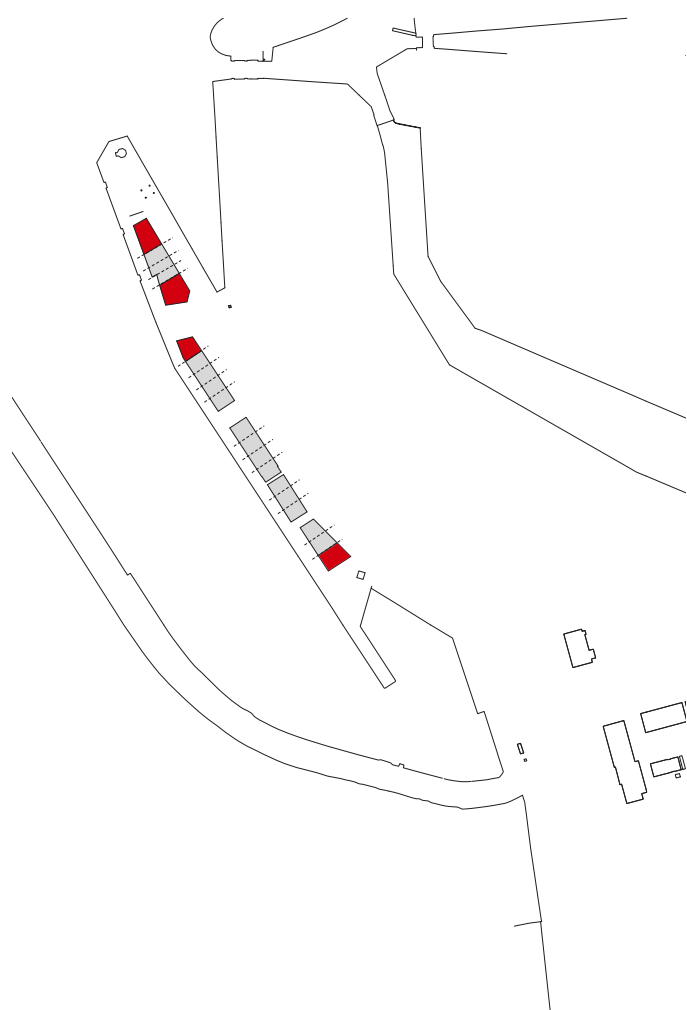
Entrepotplein



Hart van de Marina

5

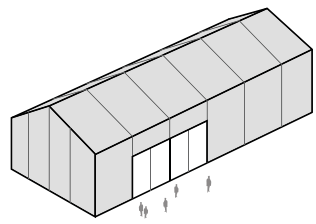
Flexibiliteit en regie



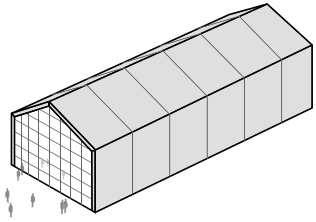
Vier 'bouwvlekken'

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

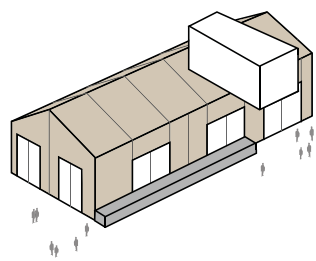
De initiatieven die bekend zijn hebben wisselende behoeftes qua ruimtegebruik. Zowel de loodsen als de kleine gebouwen lenen zich uitstekend voor wisselend programma. Zo zou een loods kunnen worden opgedeeld in meerdere units voor 'startende' watergerelateerde bedrijven/functies, maar kan ook worden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



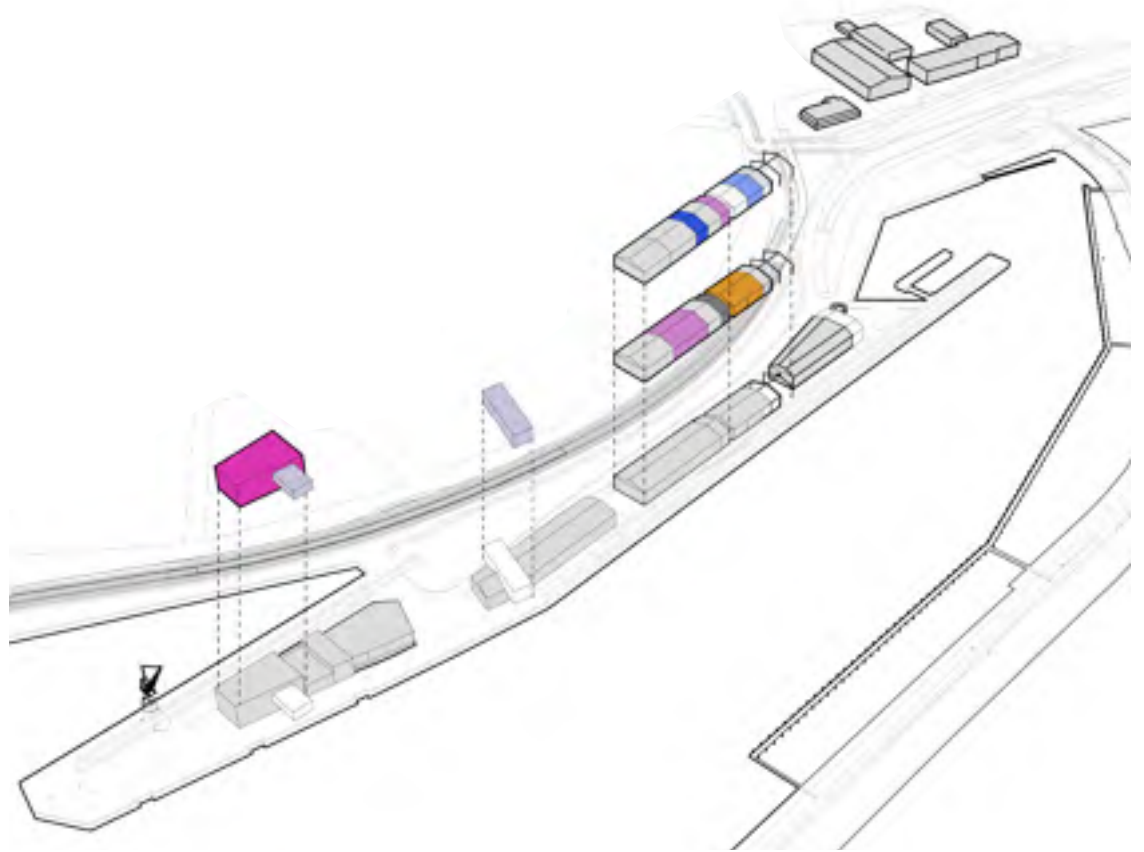
Tijdelijk verhuur huidig pand



Verbouwen huidig pand



Sloop-Nieuwbouw



Flexibiliteit loodsen

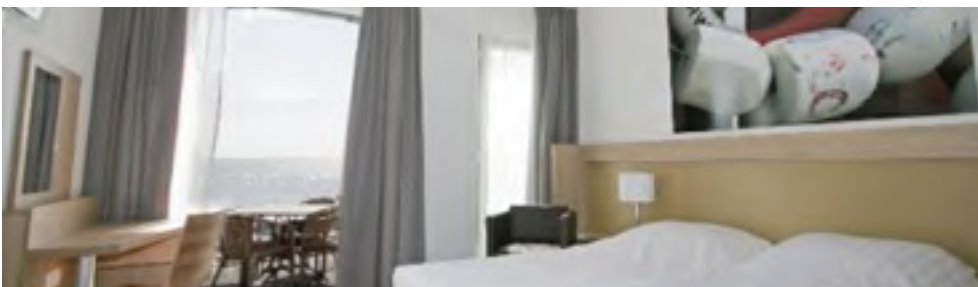
Mogelijkheden huidige panden



Expositie



Modderbaden



Hotel



Restaurant



Waddenloods

Mogelijkheden programma in loodsen

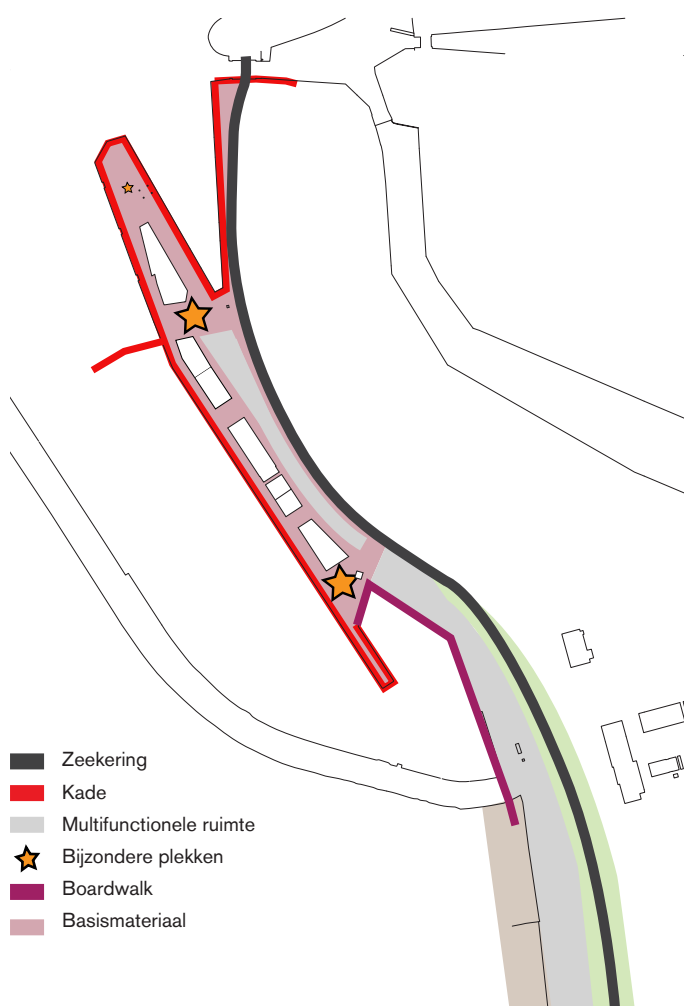
6

Uitgaan van het bestaande, met een nieuwe eigentijdse laag

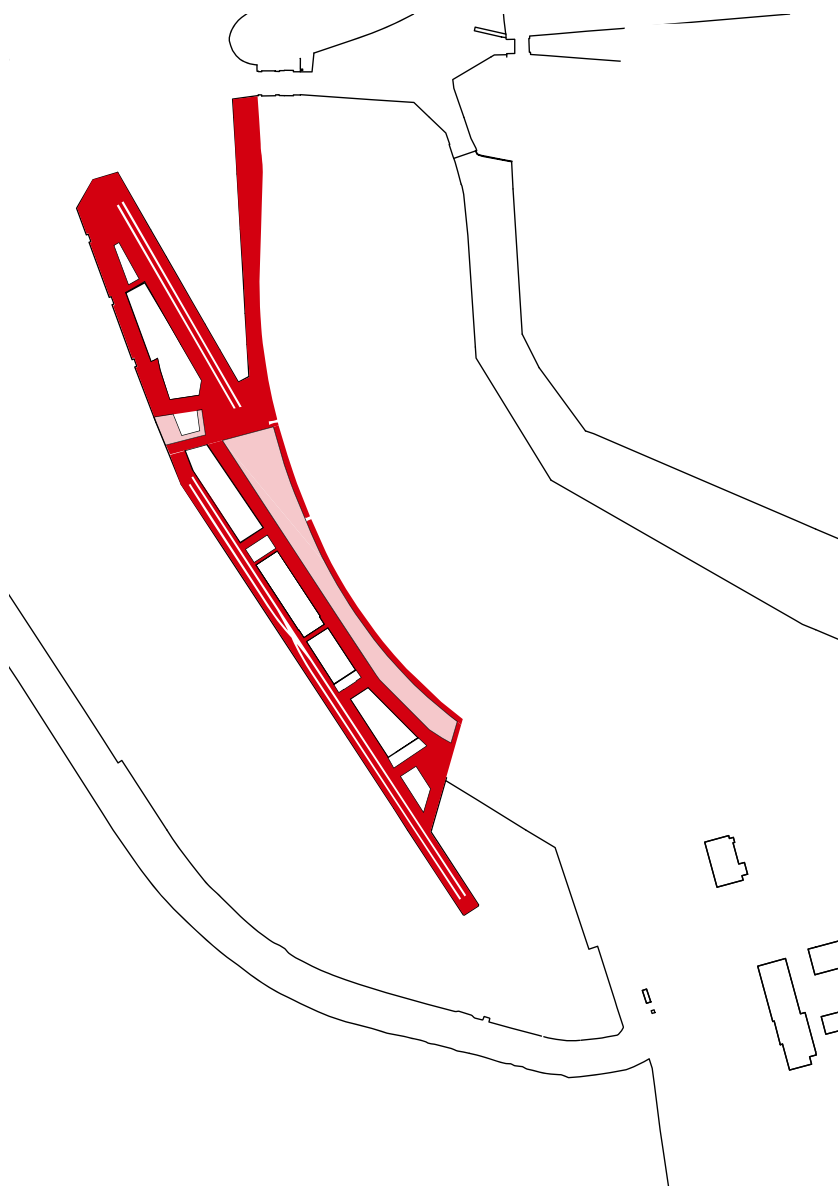
De Nieuwe Willemshaven is een karakteristiek onderdeel van de nautische historie van Harlingen. De ingrediënten voor een onderscheidende inrichting liggen er: de schaal, stevige kades, stelconplaten, rails, zware constructies, details van de gebouwen, een havenkraan en ruime pakhuysachtige gebouwen.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

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

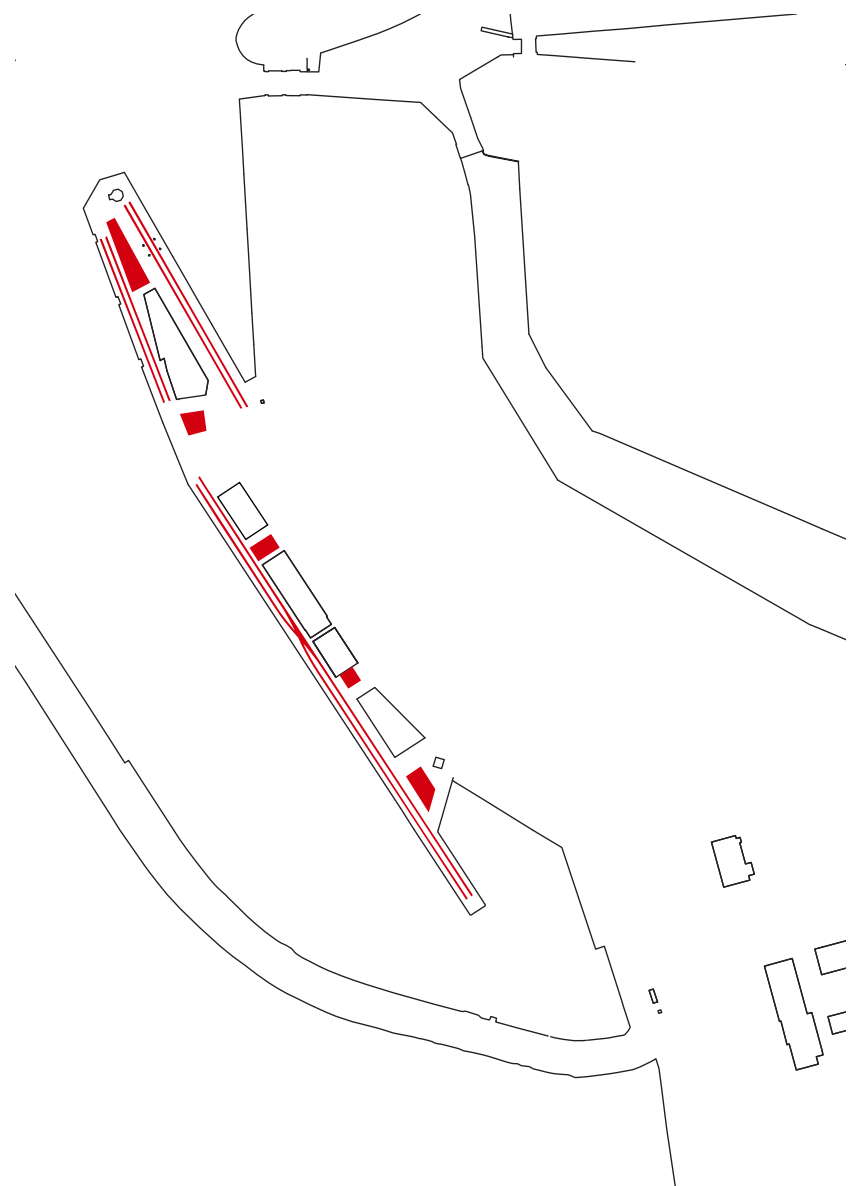
Voor de openbare ruimte worden zoveel mogelijk materialen hergebruikt, waardoor kosten worden bespaard, het huidige karakter niet verloren gaat en deze ten dienste staat van een optimale functionaliteit van de bedrijvigheid die ontstaat. Het basismateriaal van de Nieuwe Willemshaven bestaat uit een vloer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



Openbare ruimte plan



Eenduidig basismateriaal uit bestaande materialen



Verbijzonderingen



Gebakken klinkers



'Loopaden' tussen bestaande rails



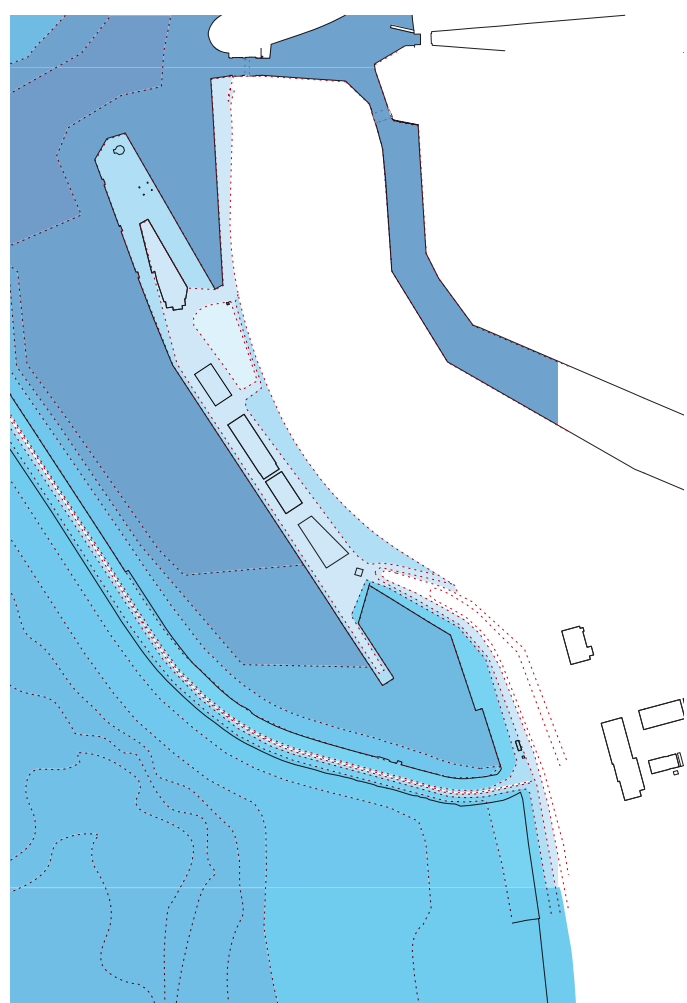
Stelcon



Zitgelegenheden

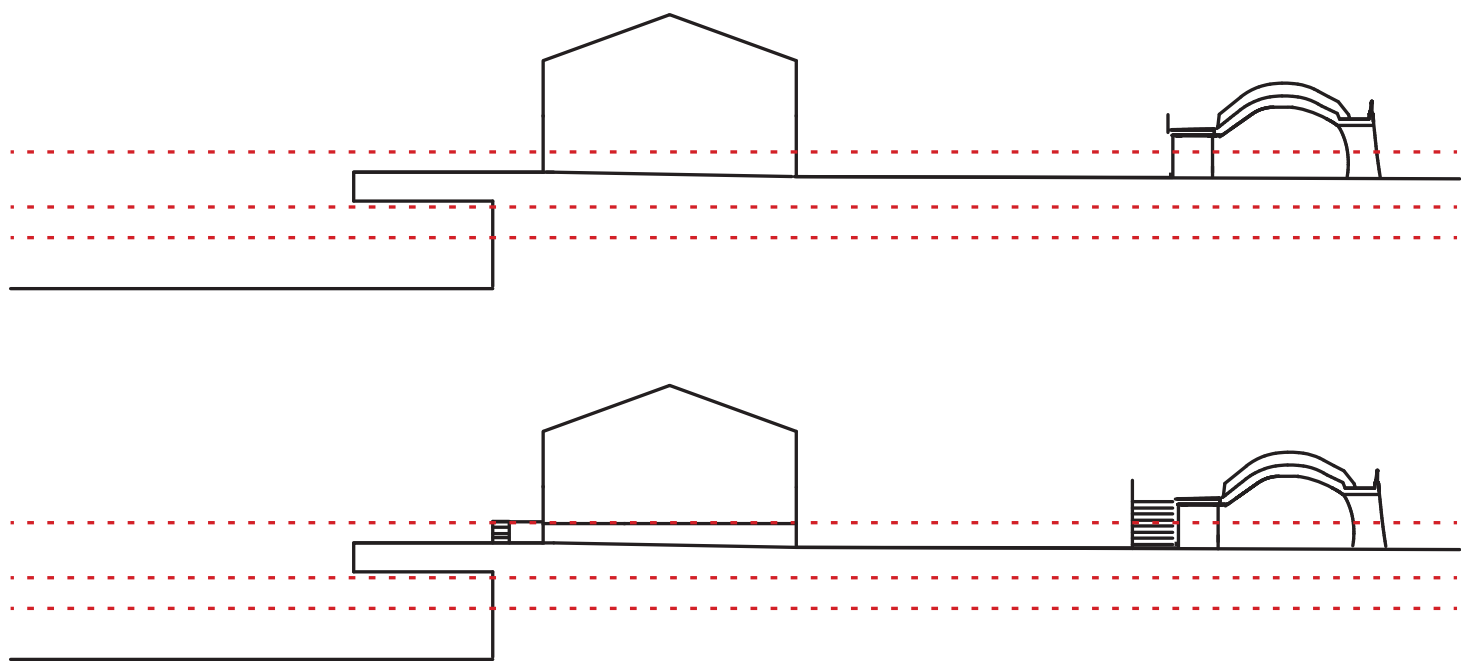
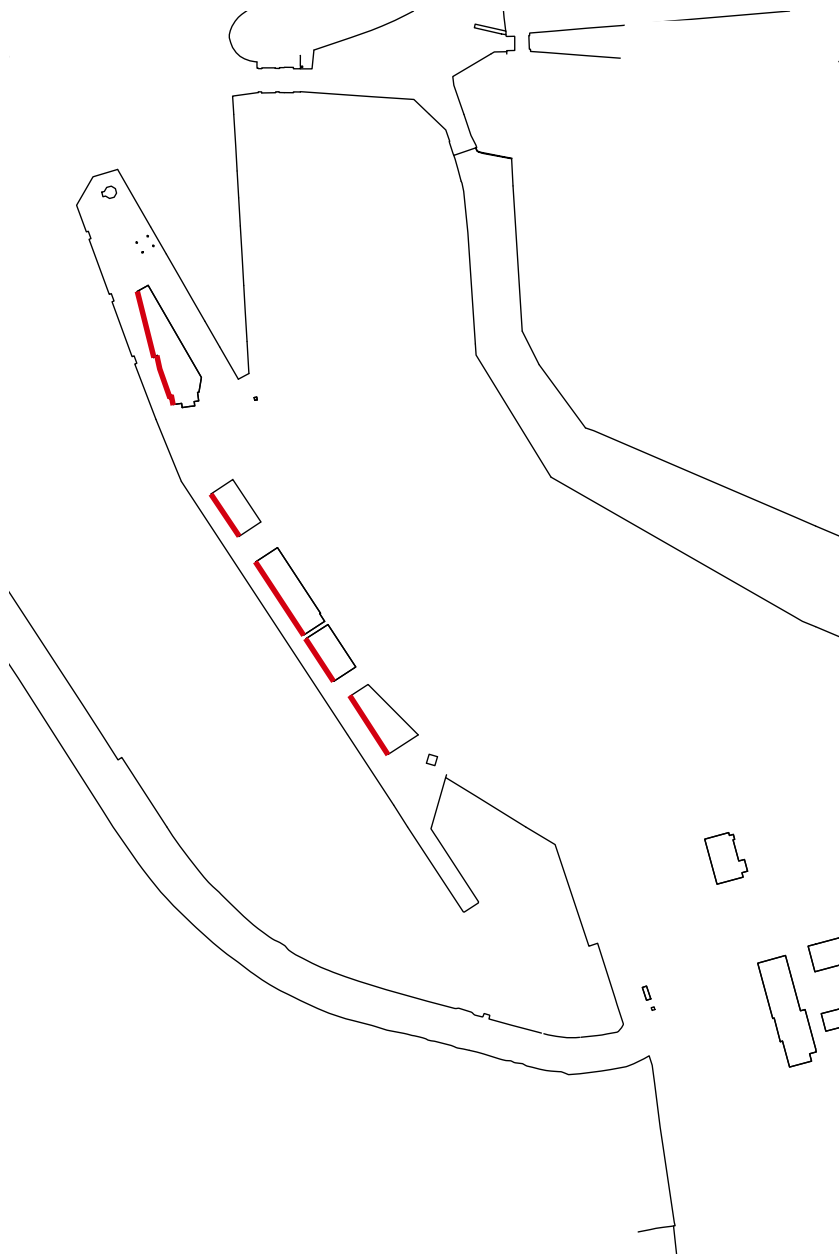
7

Toekomstbestendige inrichting



Dynamiek van het water

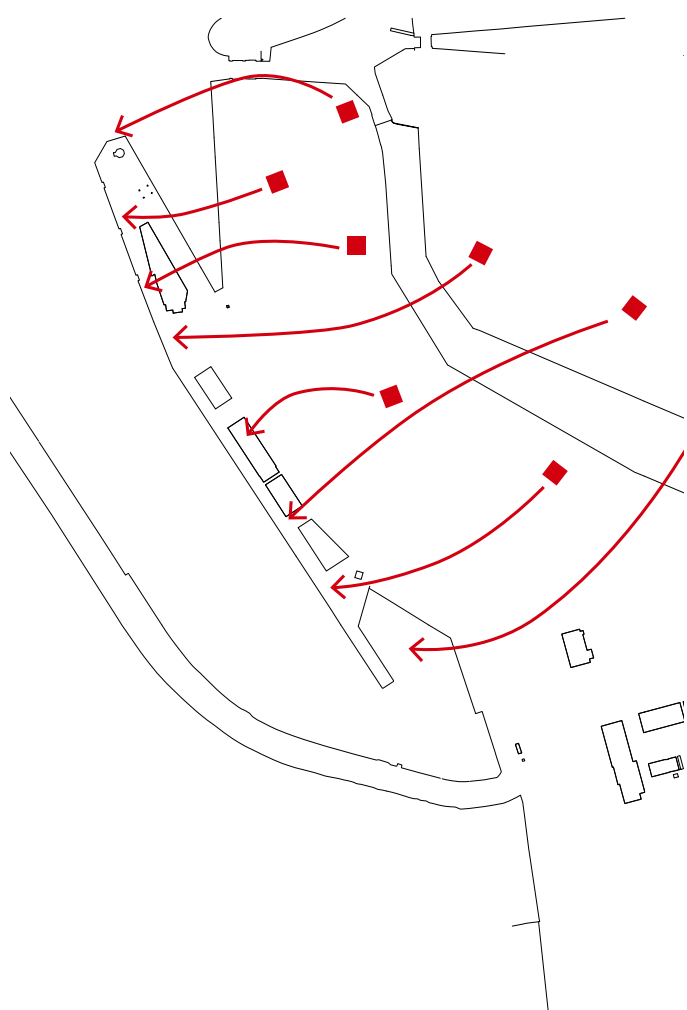
De aanwezigheid van de Waddenzee is in Harlingen en de Nieuwe Willemshaven nauwelijks merkbaar door de grote verdediging tegen het water. Om echter de Nieuwe Willemshaven te herstructureren is het cruciaal om de strijd tegen het water om te buigen naar samenwerking, zowel ruimtelijk, financieel als sociaal: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



Klimaatbestendig maken van plinten van bestaande loodsen

8

Synergie door samenwerken

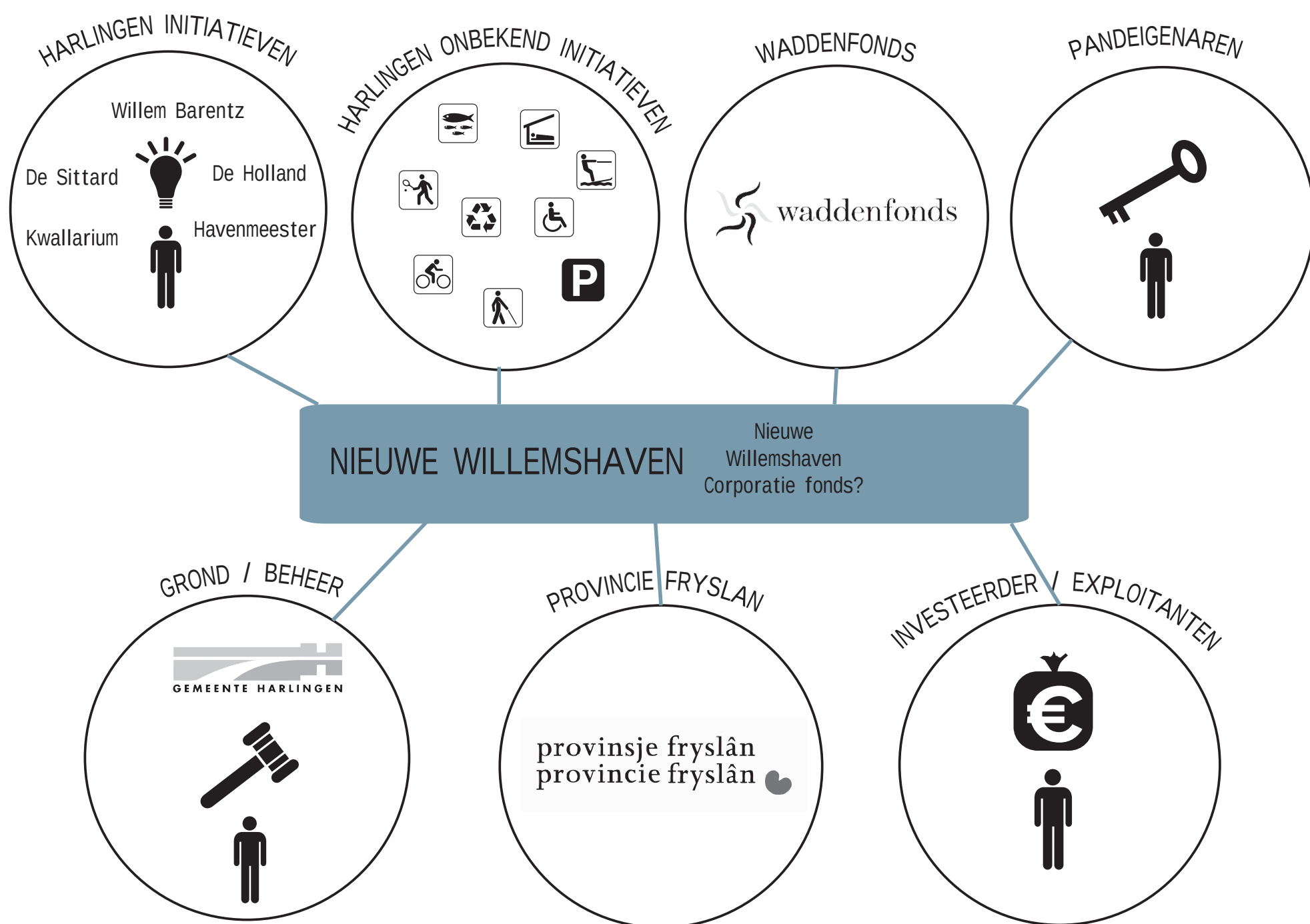


Initiatieven naar Nieuwe Willemshaven
'loodsen'

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

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

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



5. Beeldkwaliteit



4.1 Regie

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

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

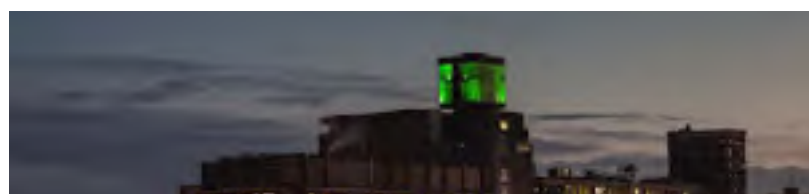
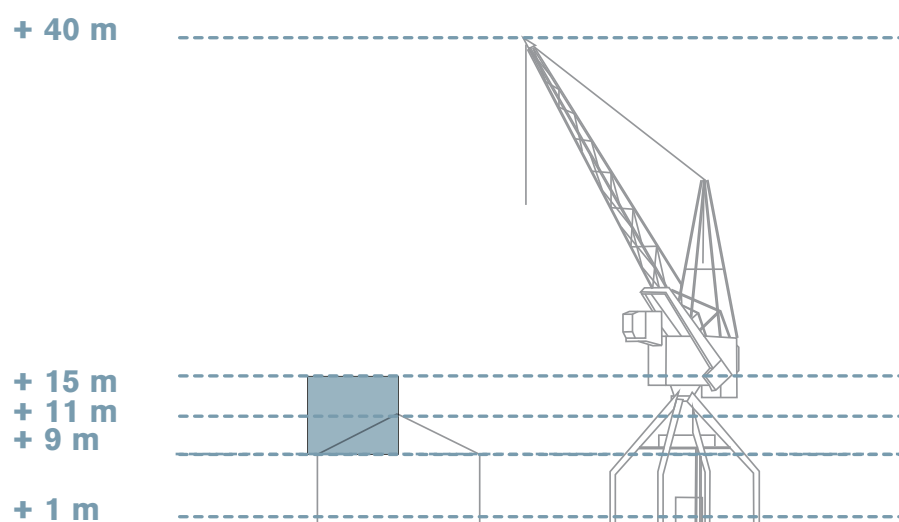
4.2 Algemene beeldkwaliteit

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

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

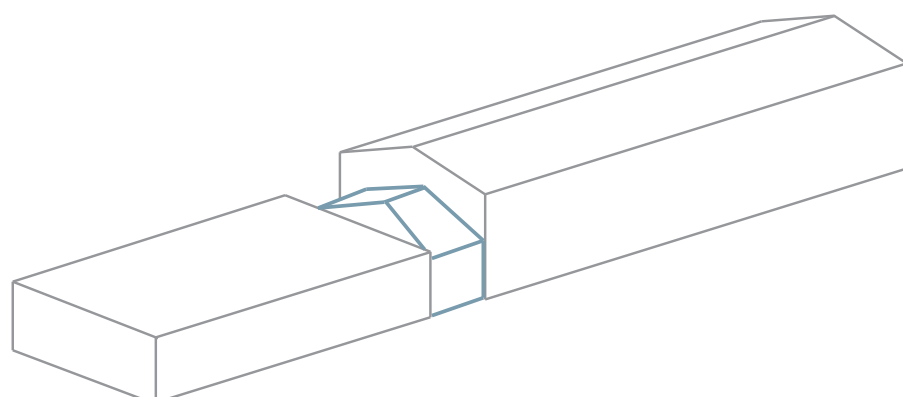
1 Bebouwingshoogte

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



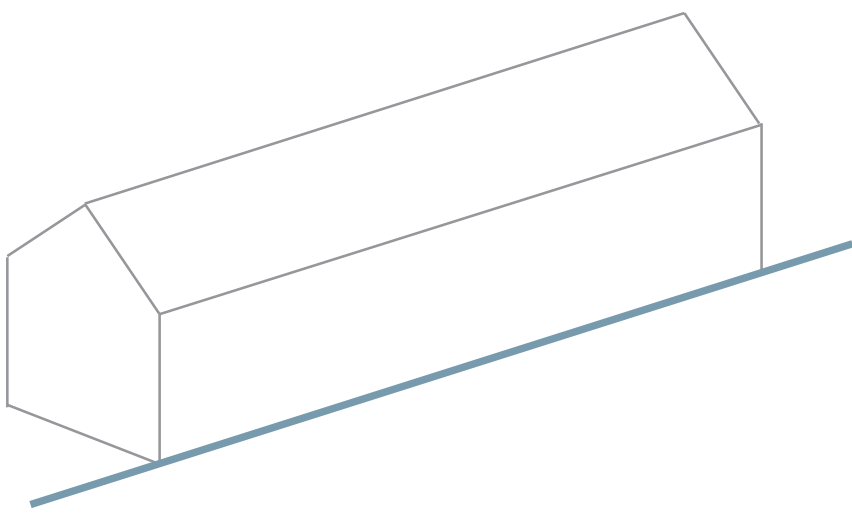
2 Verschillende korrel

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



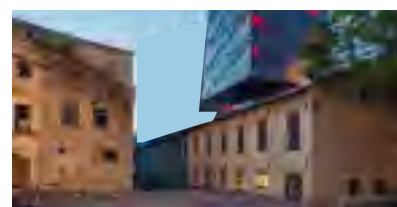
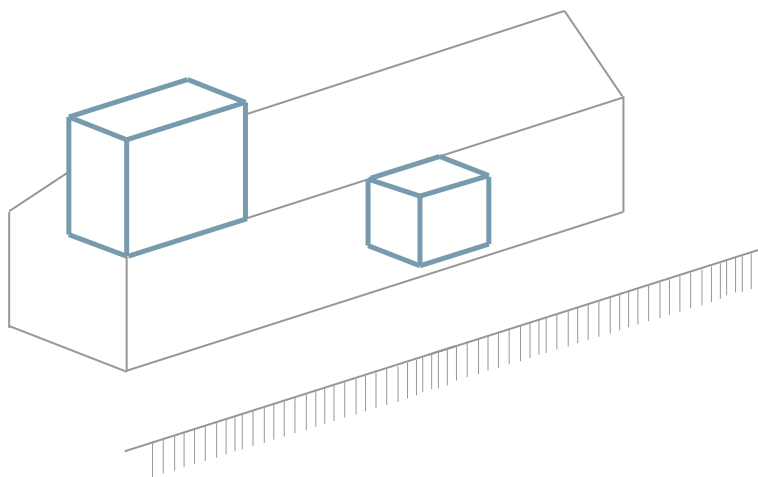
3 Rooilijnen

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



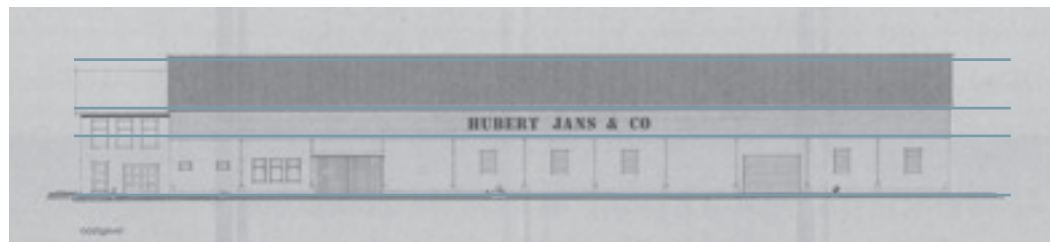
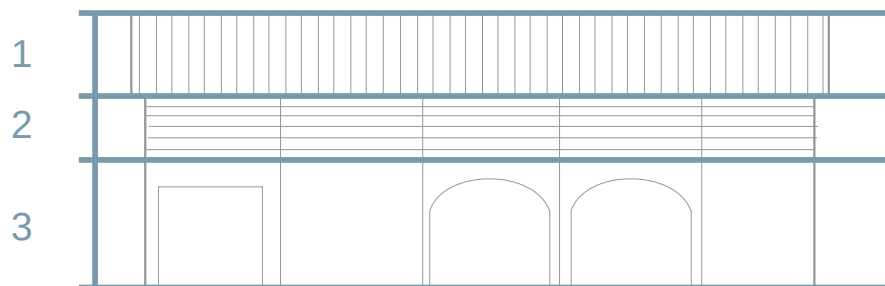
4 Hoogte accenten

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

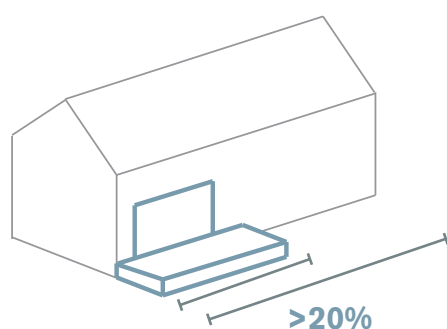
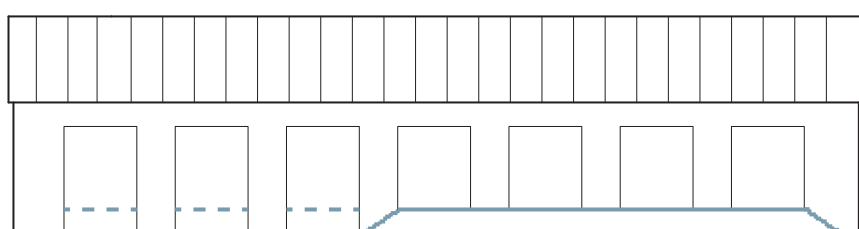


5 Materialisering en gevelopbouw

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

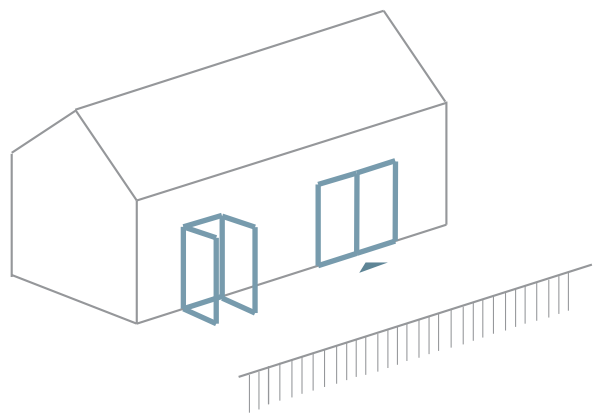


6 Overgang publiek/prive



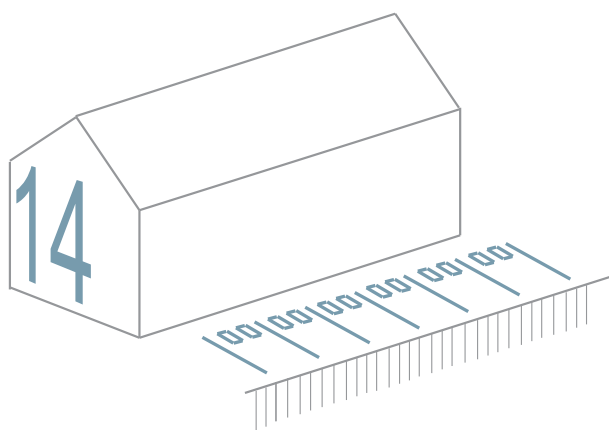
7 Entree

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



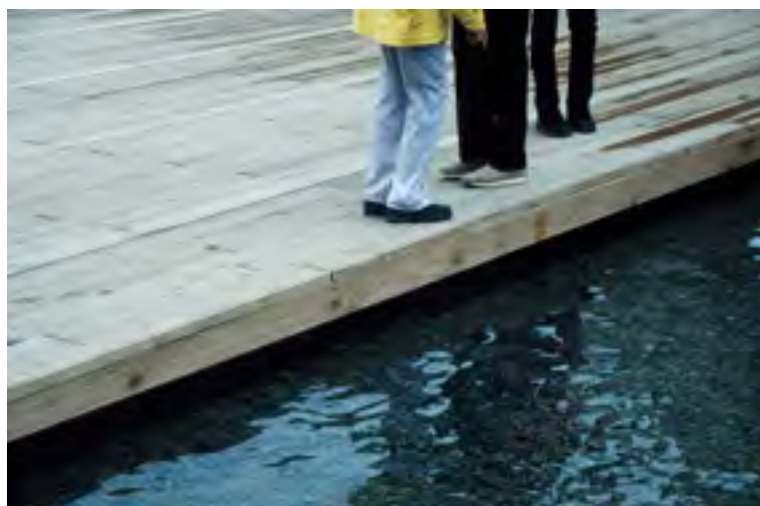
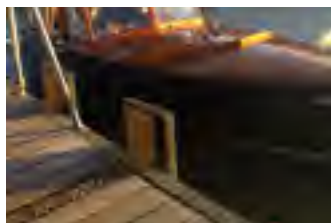
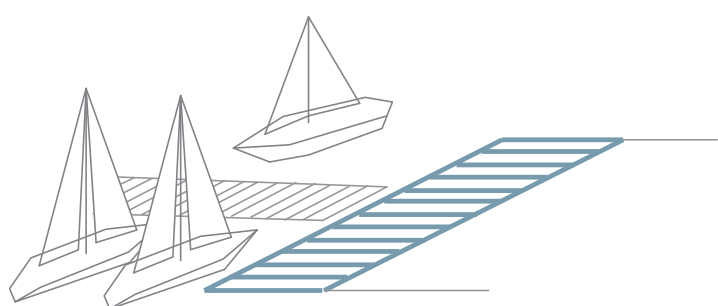
8 Grafiek

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



9 Materialisatie water gerelateerde elementen

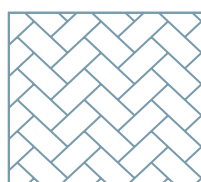
Alle vlonders, steigers en boardwalks zijn qua kleur en materiaal familie van elkaar. De kleur is terughoudend, ongeverfd en het materiaal heeft een natuurlijke uitstraling, vergelijkbaar met hout.



10 Openbare ruimte

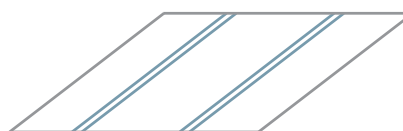
Basismateriaal

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



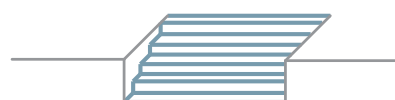
Rails

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



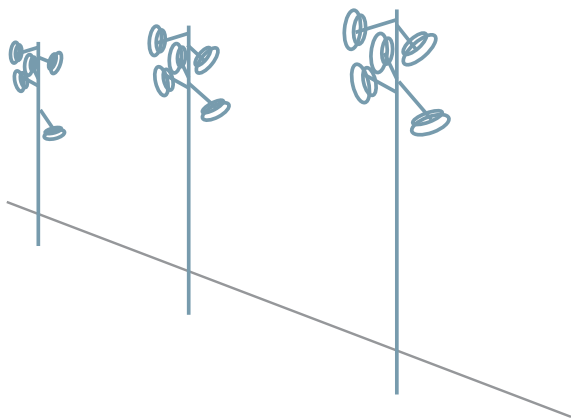
Trappen

Trappen naar het water zijn van hoogwaardig beton of natuursteen.



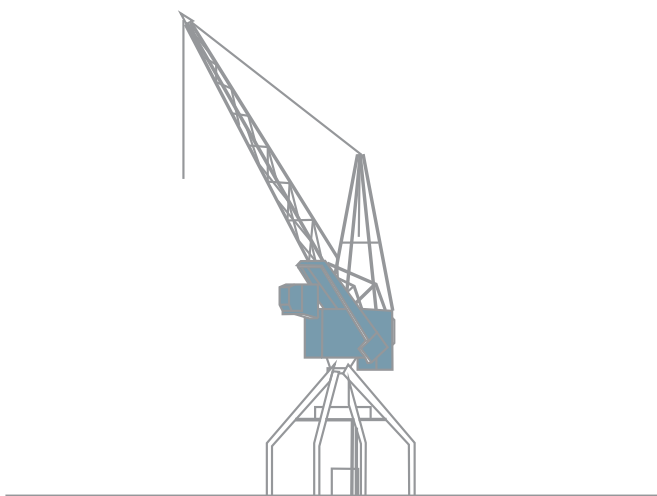
11 Verlichting

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



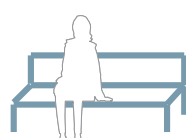
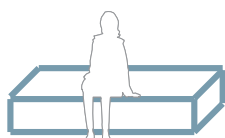
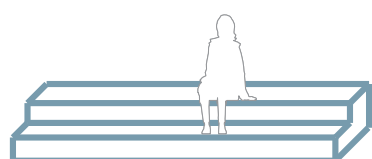
12 Dynamisch licht

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



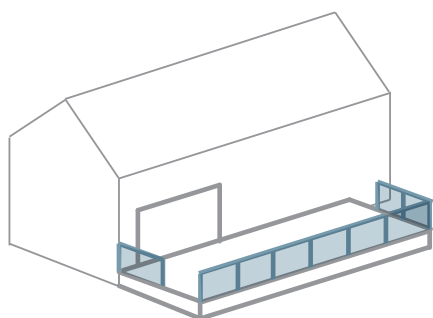
13 Meubilair

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



14 Windschermen

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



5. Inrichting



Blauwe Kop

Entrepotplein

Willemskade

Multifunctionele strip

Vluchthaven/marina

**Schakelgebied, Zuiderpier
en strand**

5.1 Voorbeelduitwerking inrichting

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

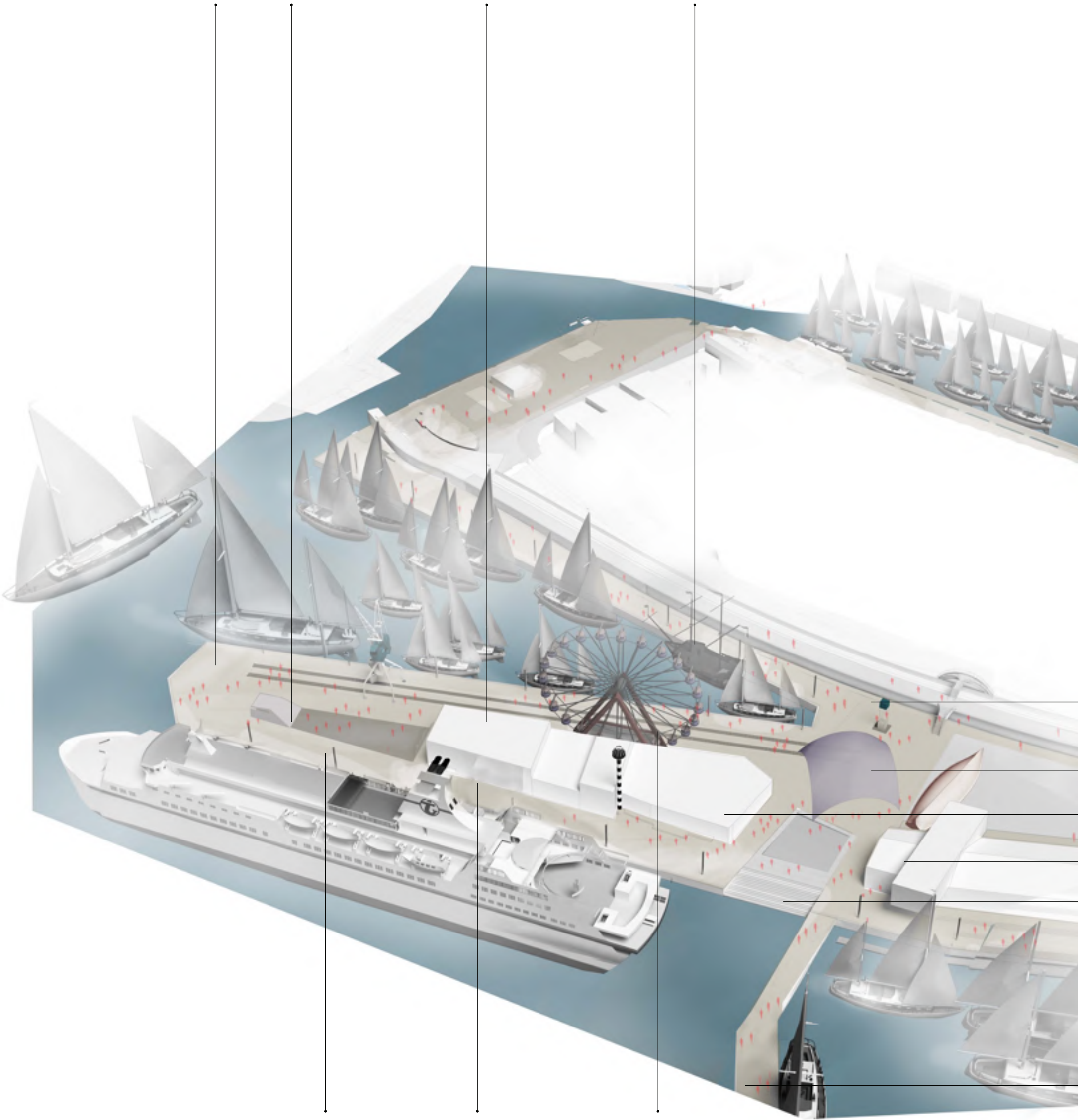
De verbinding tussen de kade en het strand wordt gemaakt door een nieuwe looproute langs het water. Een boardwalk verbindt de kade, de vluchthaven/marina, boothelling en middels trappen over de zuiderpier ook het strand.

Blauwe Kop

Uitzichtpunt

Top-locatie (Sterke sturing)

Willem Barendtsz



Tijdelijk beach volleybal

Cruise terminal

Wadden ReuzenRad

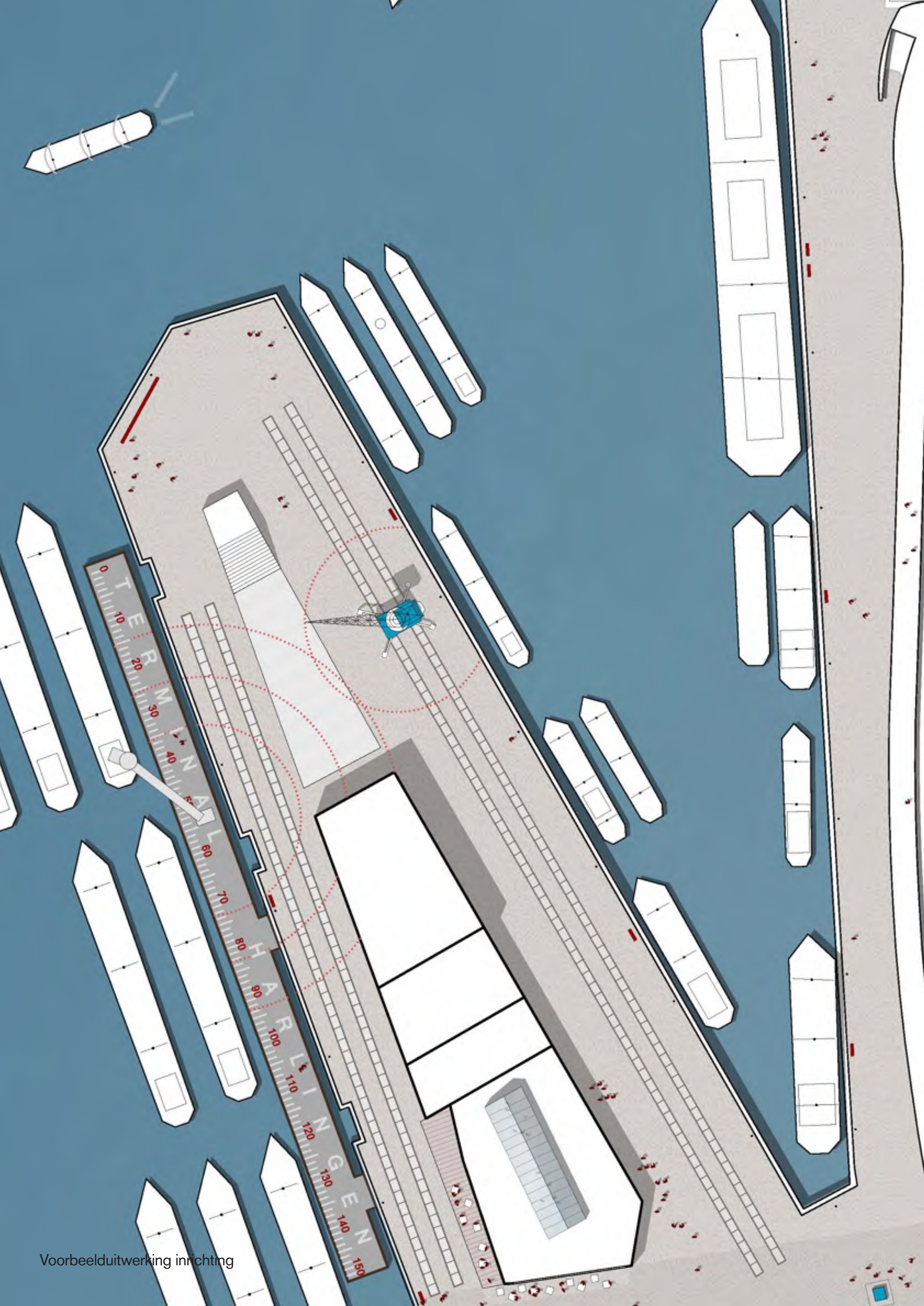


Evenement

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

Entrepotplein

- Toeristisch Overstap Punt (informatiepaal voor gasten)
- Tijdelijke overdekte evenement tent
- Multifunctioneel entrepotgebouw
- Willem Barendtz 360 panorama terras
- Waterelement en trappen naar het water
- Openbare golfbreker



5.2 Blauwe Kop

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



Uitzichtpunt naar Wadden



Openbare grill platen langs kade

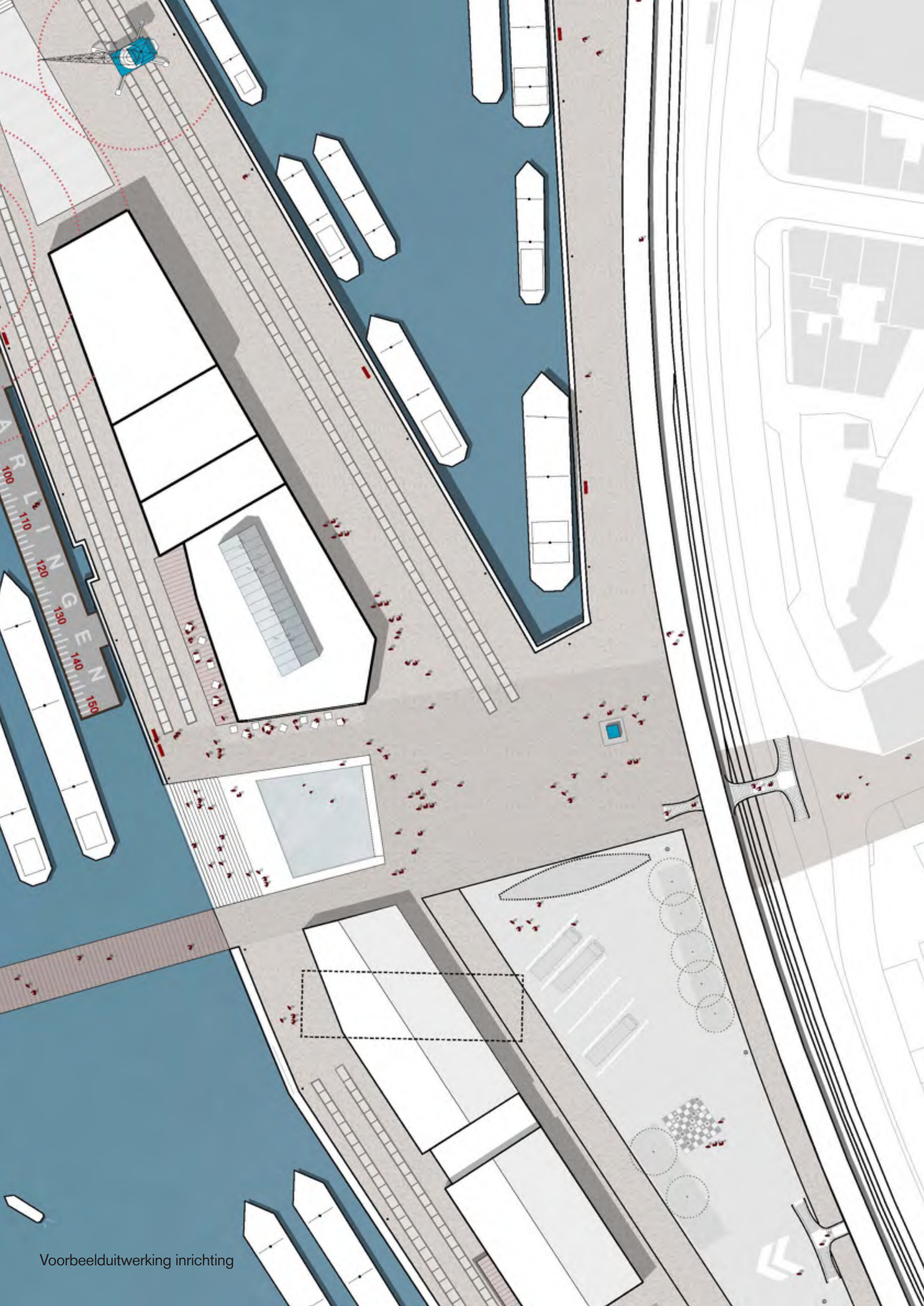


Bekijken van voorbijgaande schepen



Blauwe Kop zitelement van bestaande stelconplaten





5.3 Entrepotplein

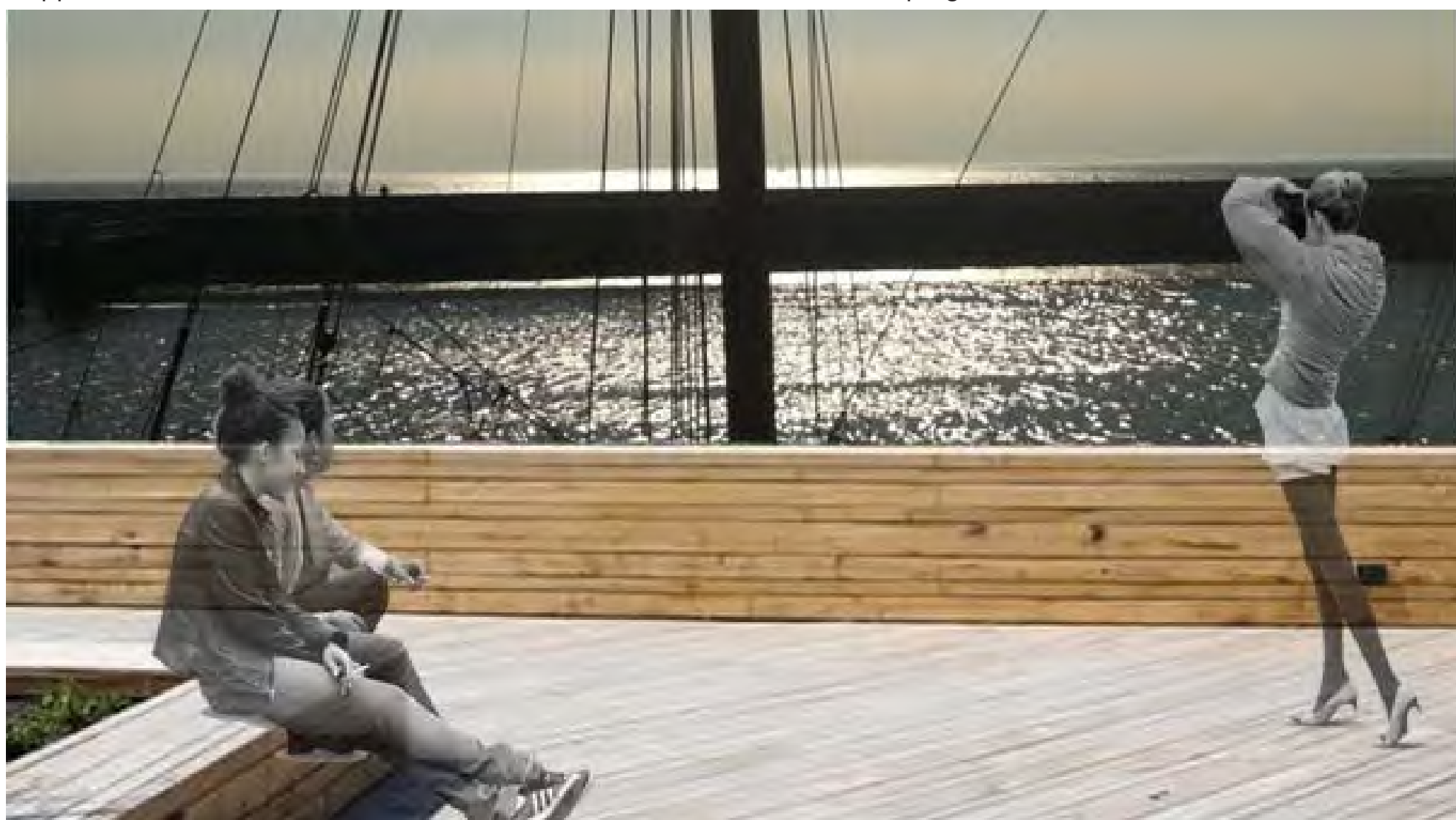
Het Entrepotplein vormt het hart van de Nieuwe Willemskade. Het entrepotgebouw vormt een multifunctioneel centrum die al tijdens de Tall Ship Races 2014 verschillende evenementen kan huisvesten zoals het Captains Dinner. Het nieuwe Entrepotplein en het publieke entrepotgebouw kunnen tijdens de Tall Ships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



Trappen naar het water



Terras entrepotgebouw



Uitzicht vanaf het dak Entrepotgebouw



Entrepotplein



Willemskade

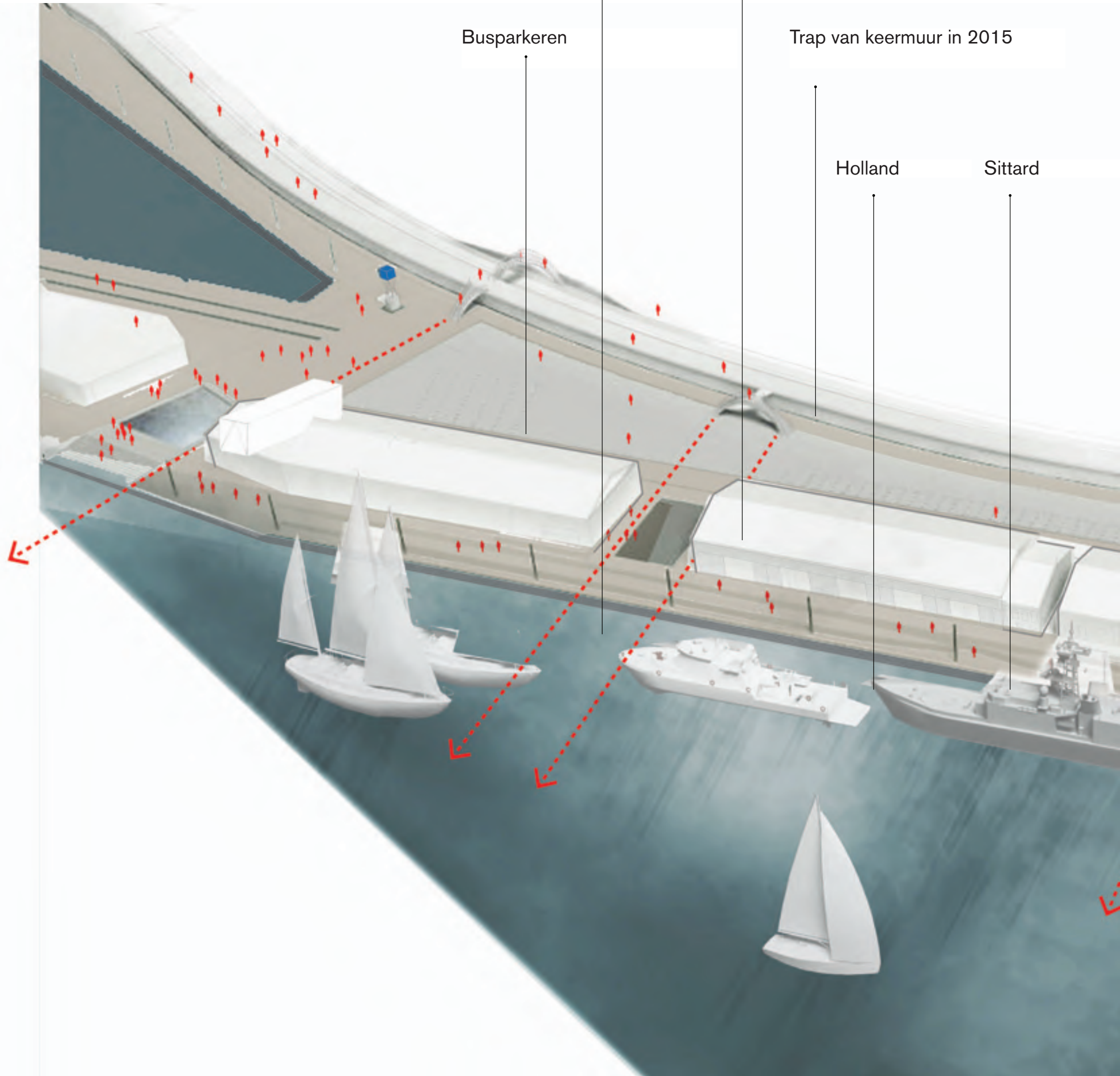
“Waddentuinen” met basalt vlakken en waddenvegetatie

Busparkeren

Trap van keermuur in 2015

Holland

Sittard



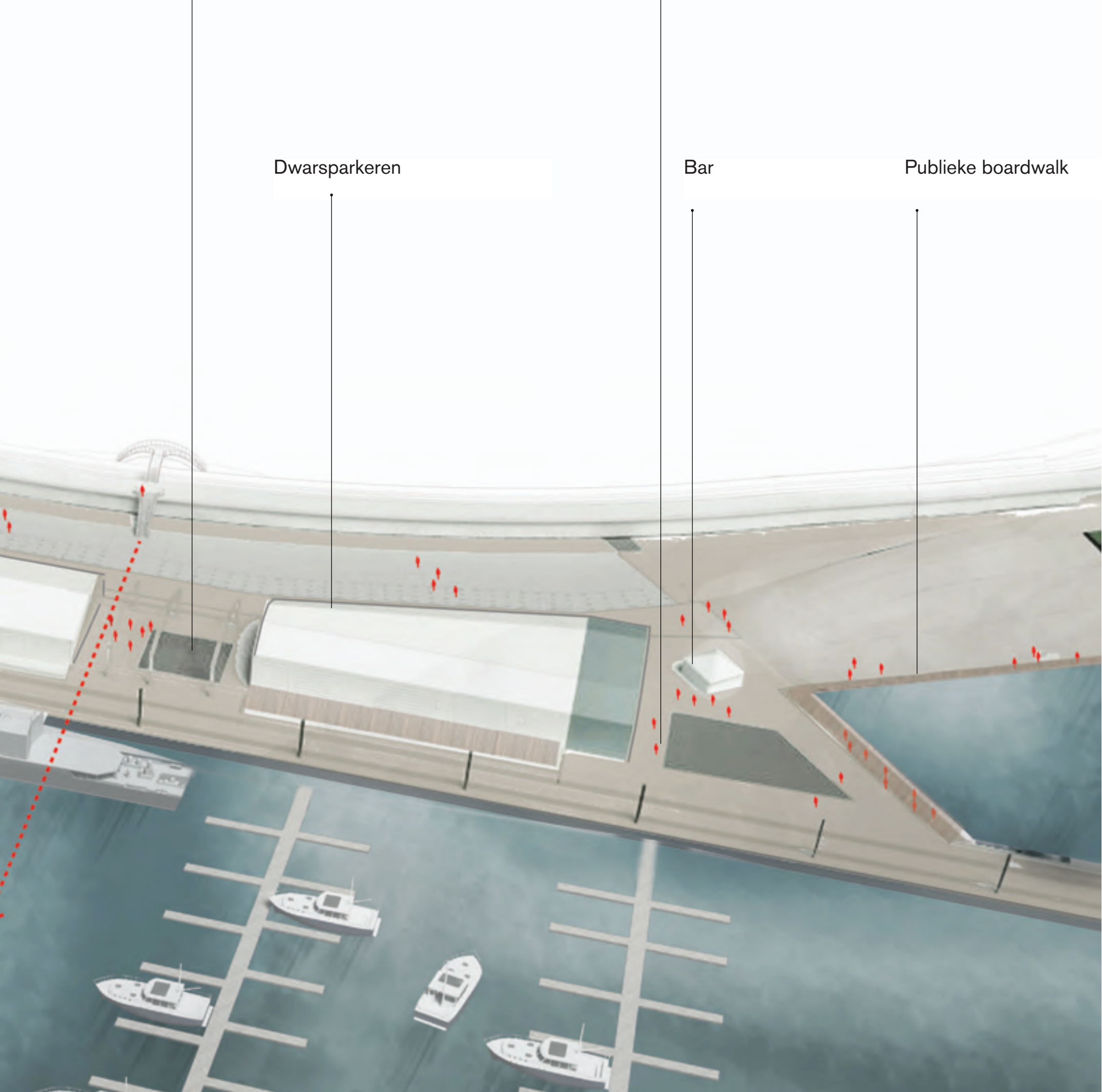
Looproute vanuit centrum door
opengemaakte bouwstructuur

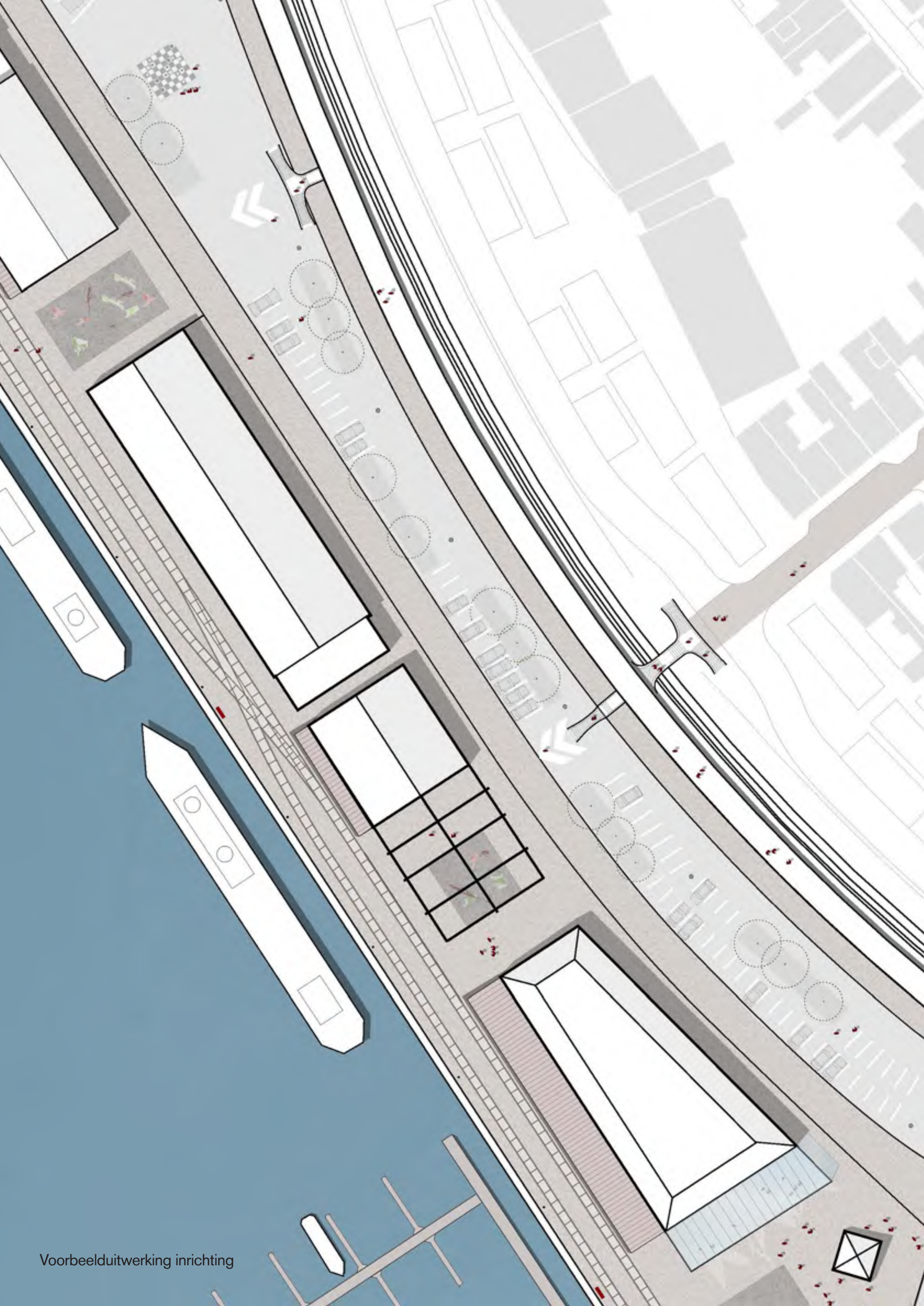
Vluchthaven/Marina

Dwarsparkeren

Bar

Publieke boardwalk





5.4 Willemskade

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



Verschillende korrel



Verhoging begane grond

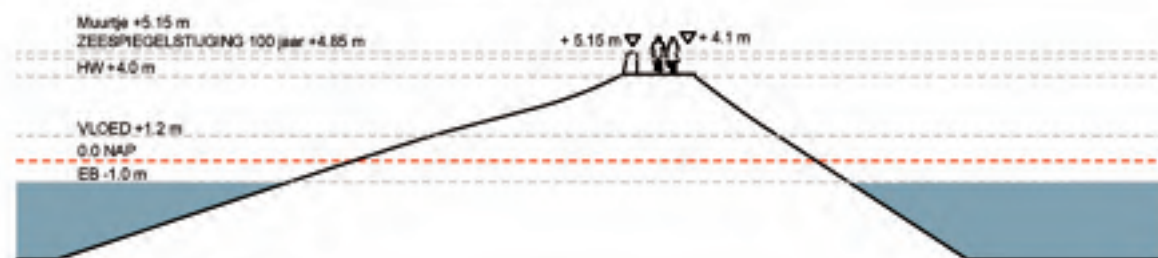


Tijdelijke manifestaties in loodsen

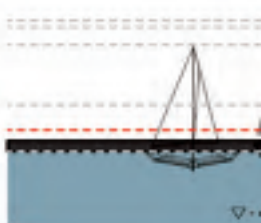


Verhoogde terrassen

NU



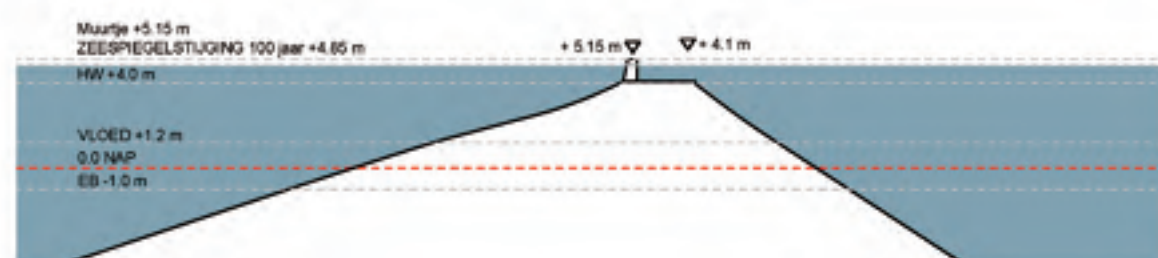
ZOMER tij

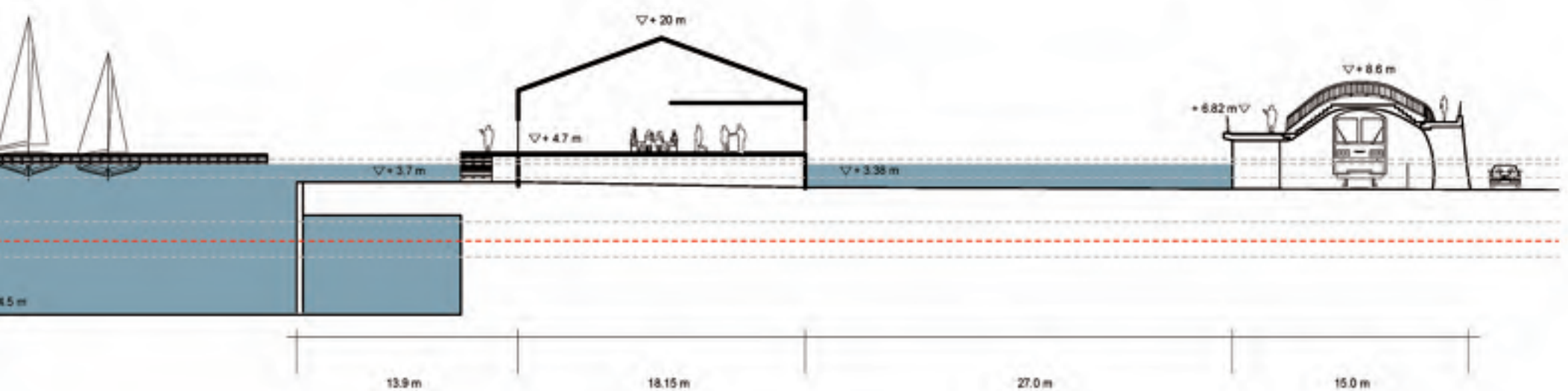
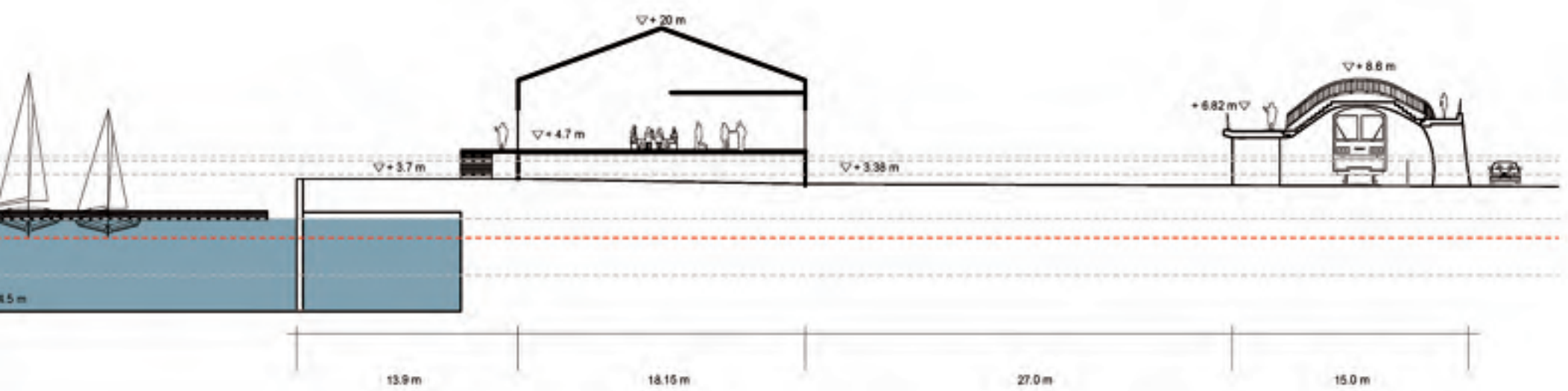
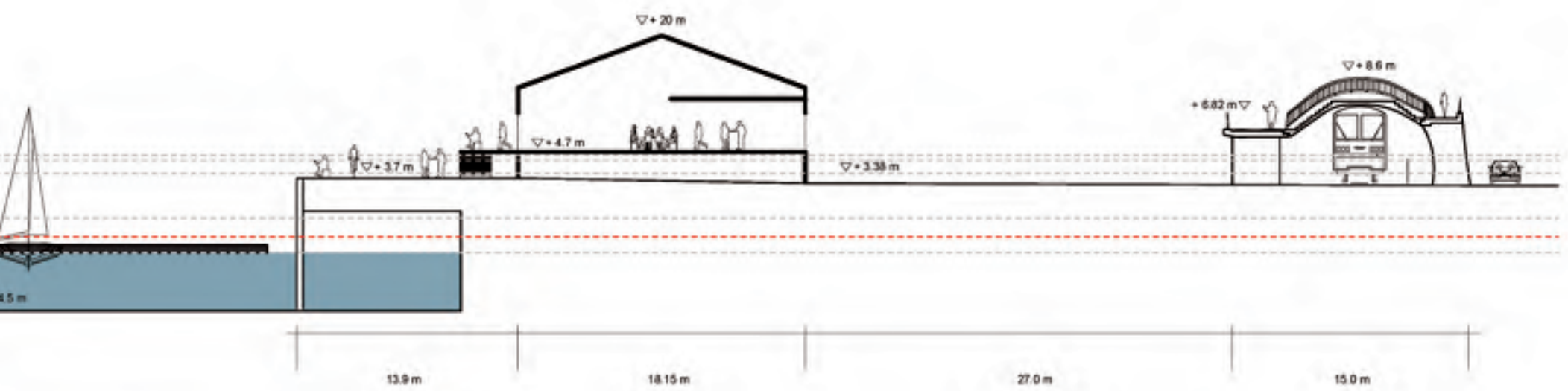
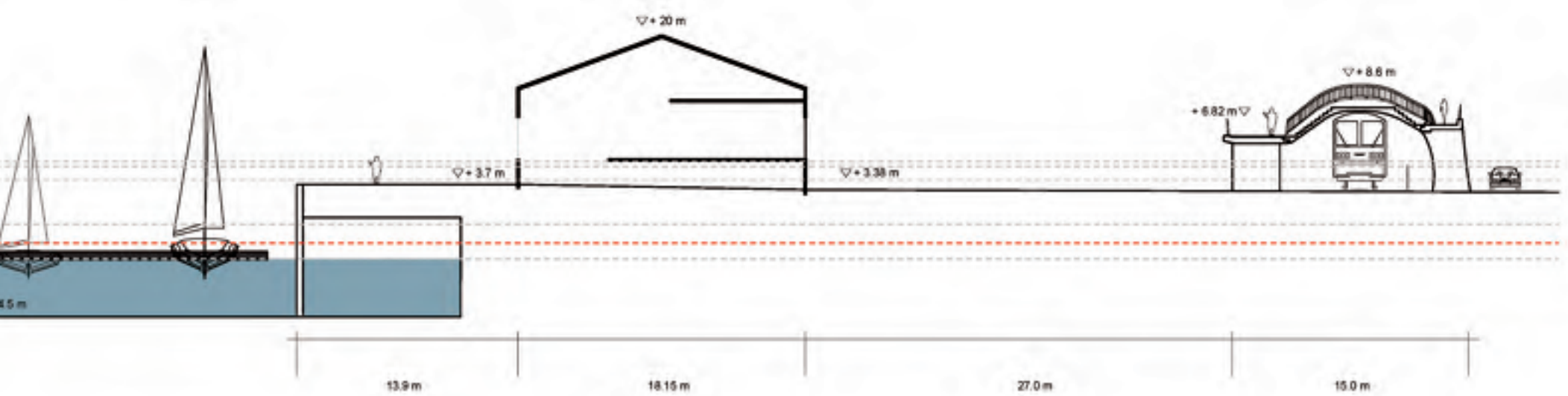


WINTER tij



ZEESPIEGELSTIJGING

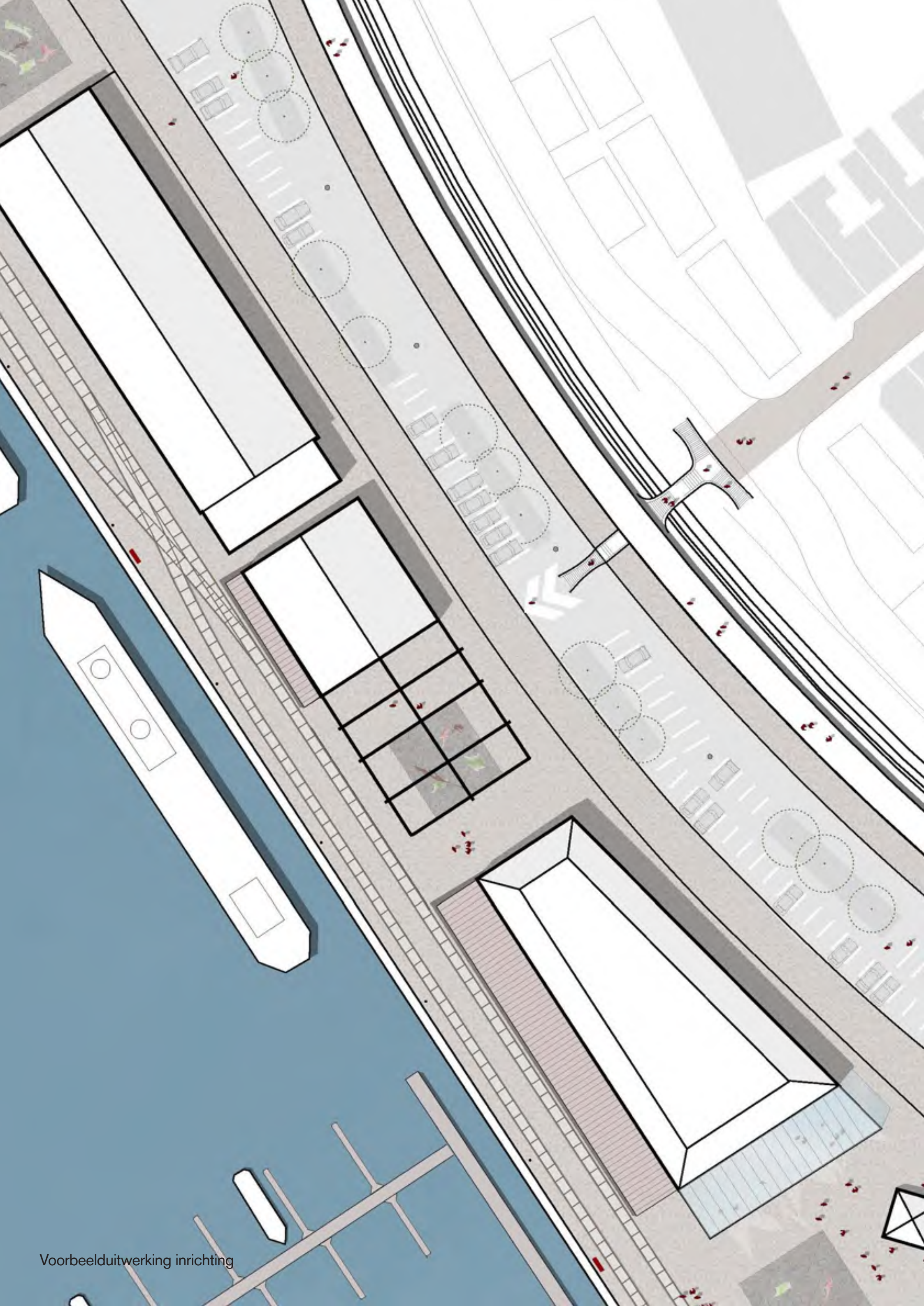






Zicht op Willemskade





5.5 Multifunctionele strip

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



Kunstwerk

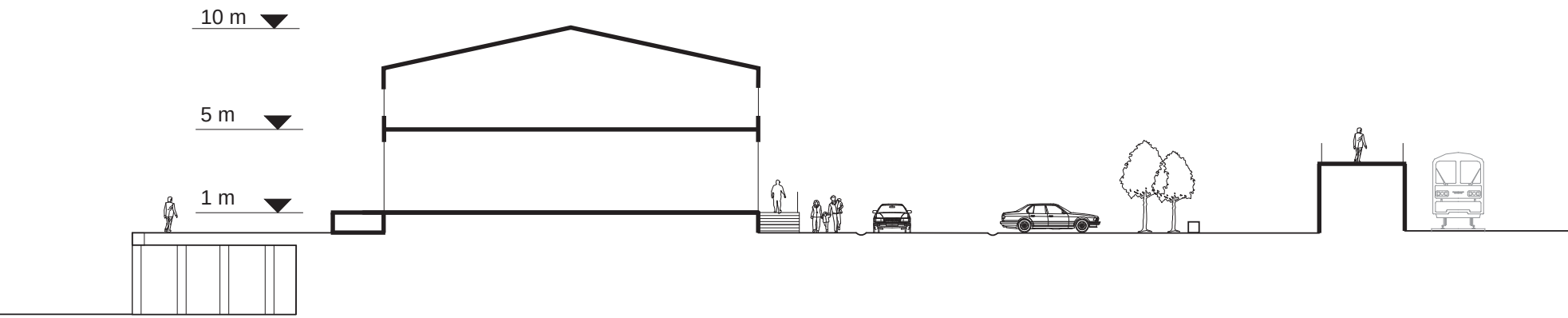
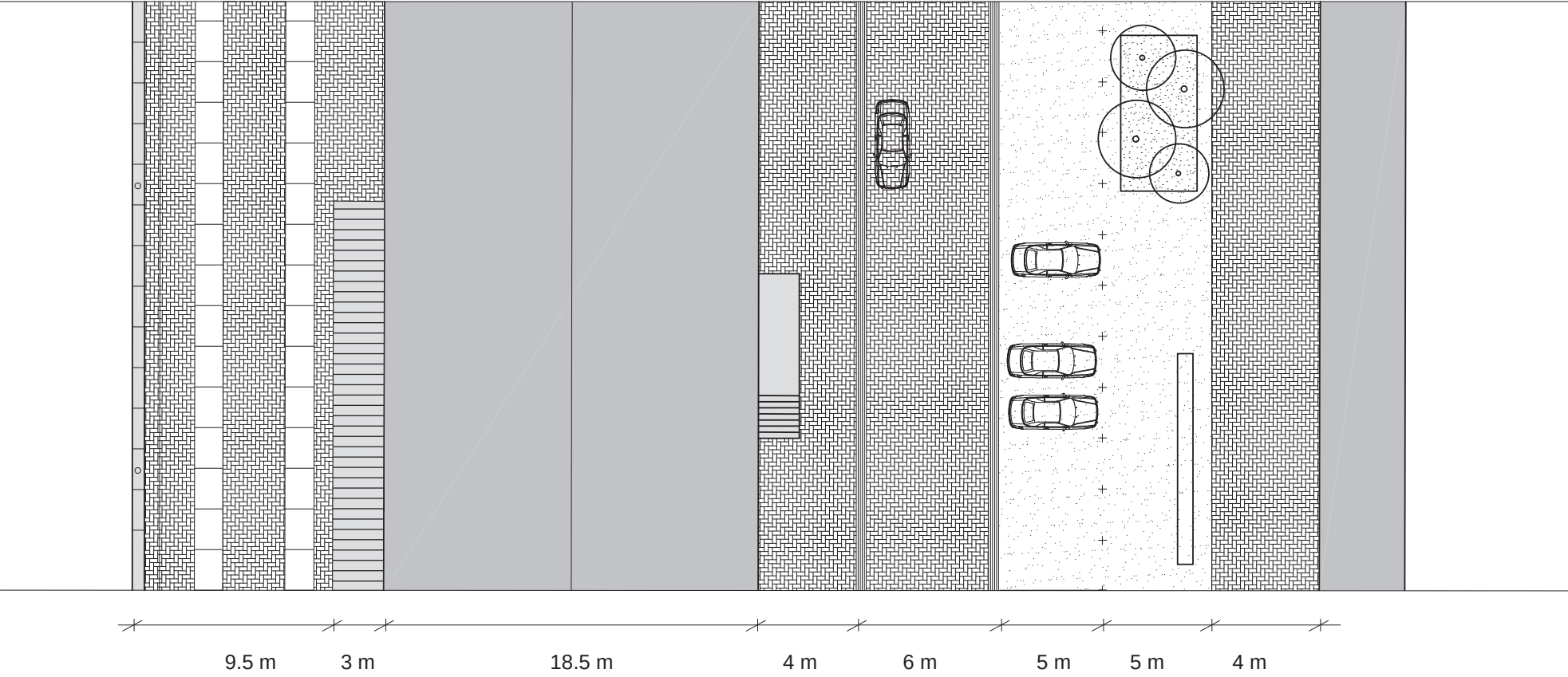


“Spontane” plekken binnen sterk industrieel raamwerk

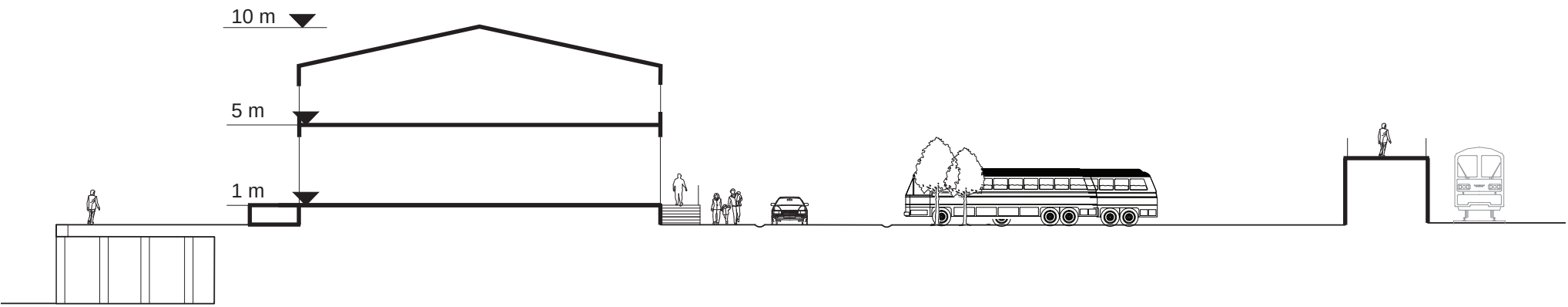
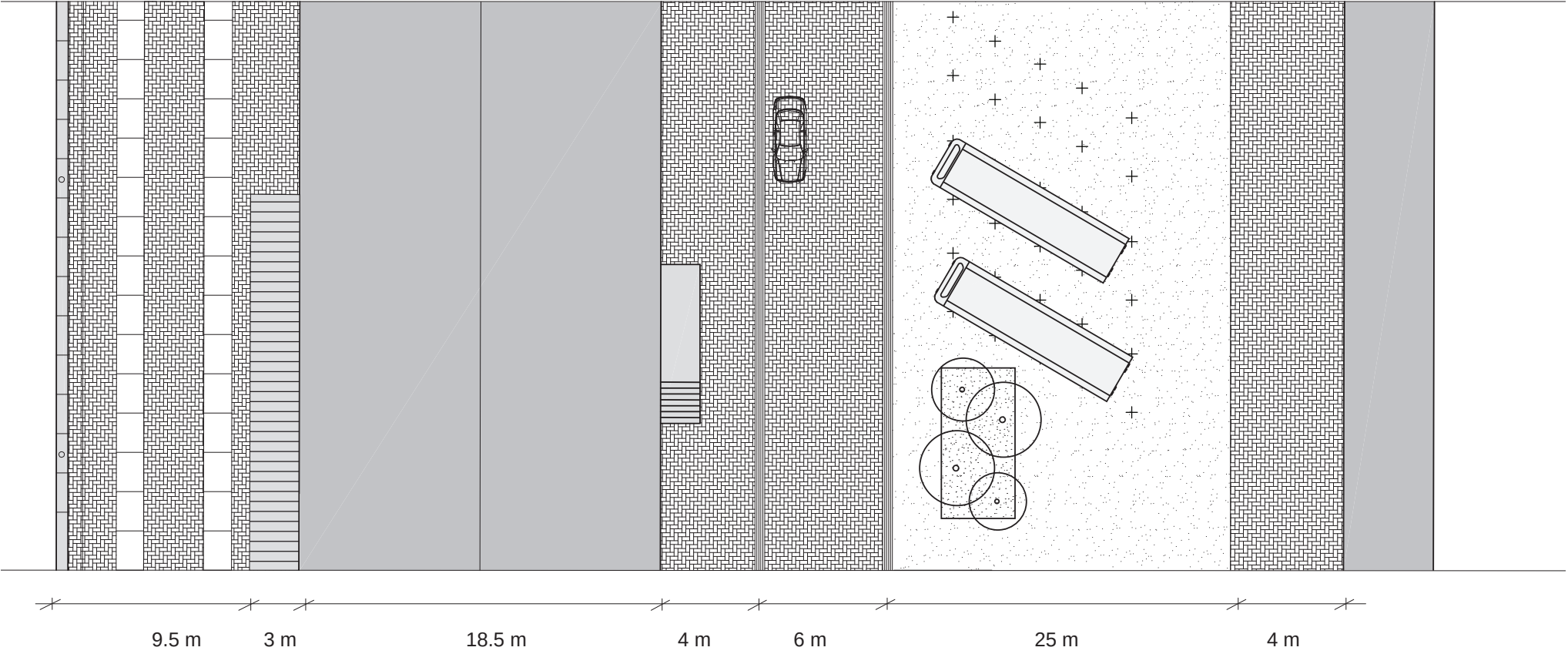


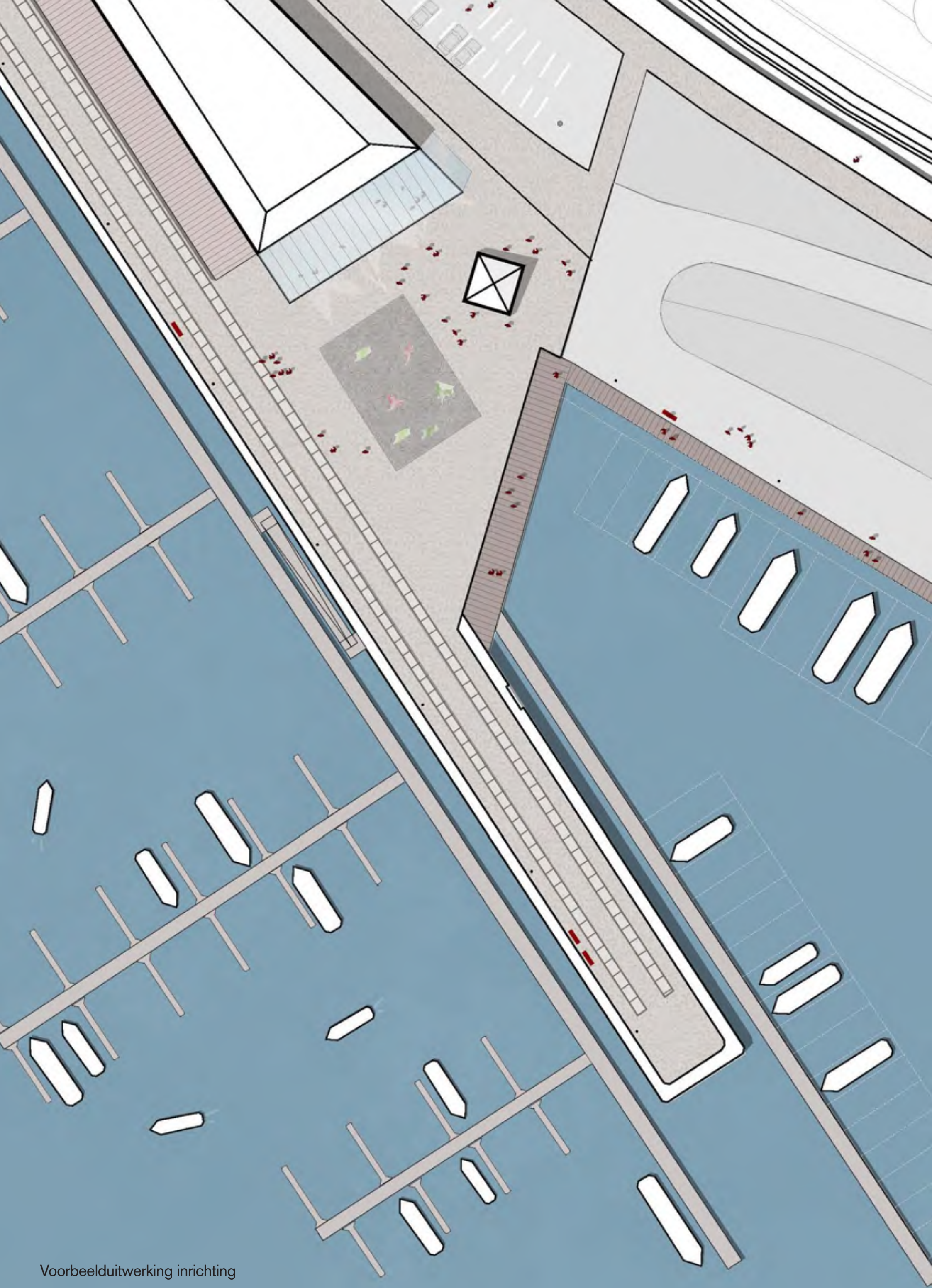
- Moseik**
Quercus cerris
- Ulmus lobel**
Iep
- Overige toepasbare iepsoorten:
 - Ulmus americana Princeton
 - Ulmus japonica New Horizon
 - Ulmus Columella
 - Ulmus Dodoens
- Ulmus americana Princeton**
Iep
- Pinus sylvestris**
Grove den
- vergelijkbaar:
 - Pinus nigra nigra (zwarte den)

Mogelijkheden onderzoeken voor zeewindbestendige boomsoorten



Doorsnedes Willemskade-Keermuur





5.6 Vluchthaven/marina

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



Kopgebouw



Water publiek toegankelijk



Schipperssociëteit



Jazz en dansloods



5.7 Schakelgebied, strand en Zuiderpier

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



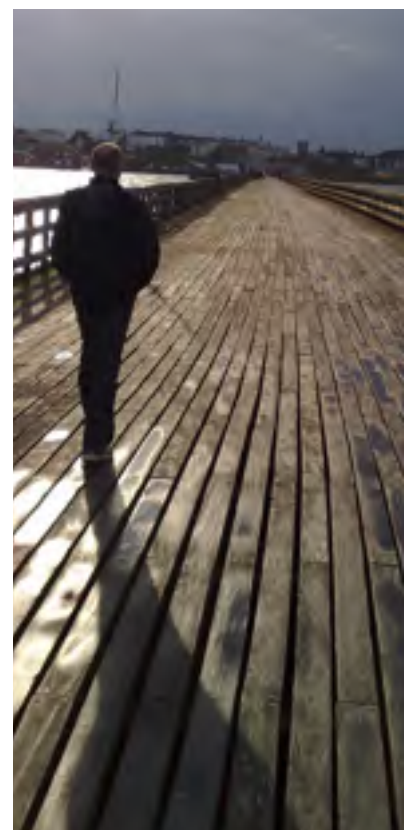
Full Moon Party Harlingen op strand



Boothuis



Grafiek

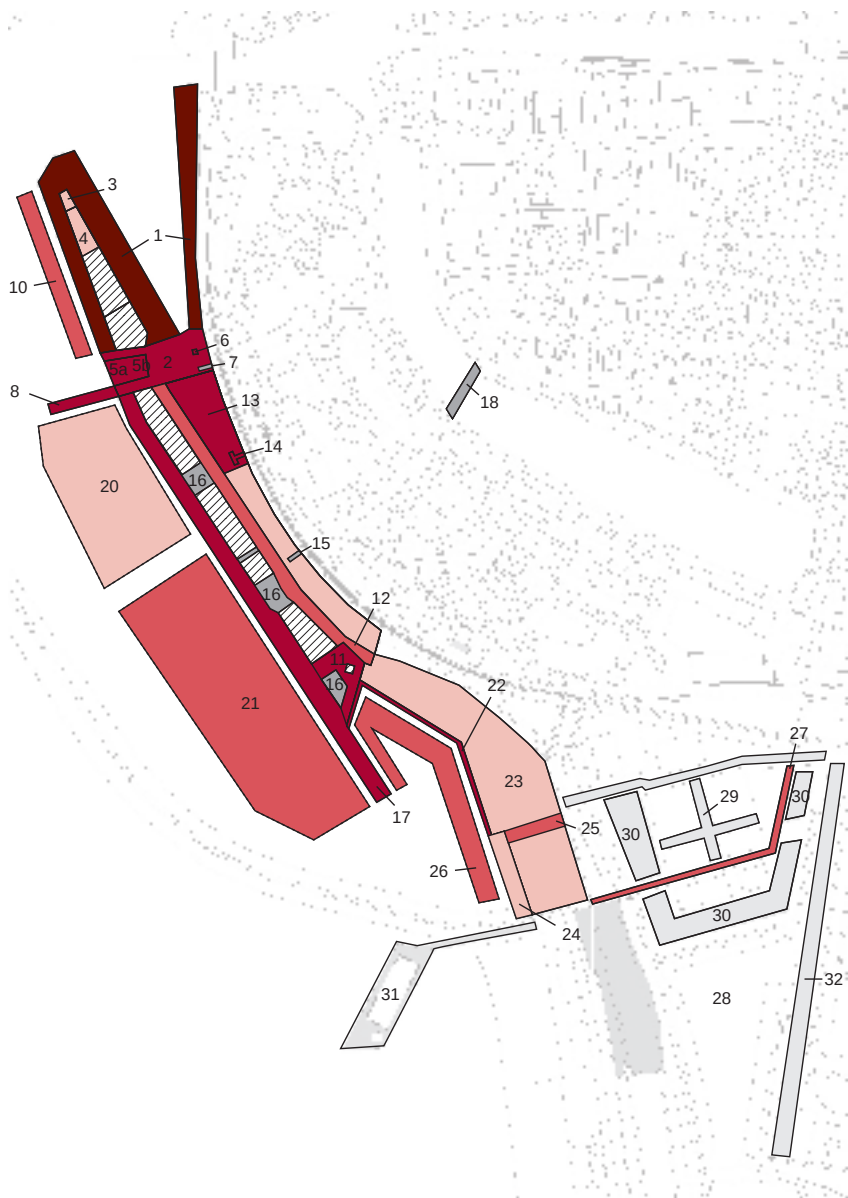


Publieke steigers

6. Uitvoering



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



Prioritering uitvoeringsprojecten

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

Projectenlijst

6.1 Raming investeringen en opbrengsten

Investeringsen

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

Grondopbrengsten

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

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

De volgende watergerelateerde functies zijn te onderscheiden:

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

Toevoegen functies in bestaande gebouwen of vervangende nieuwbouw bouwvolume

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

drie kwaliteitsniveaus met een bijbehorende grondprijs per m^2 bvo. Het vastgoed is voor 50% ingevuld met functies met een laagwaardig kwaliteitsniveau (opslag etc), 25% midden (toeristisch etc) en 25% met hoogwaardige functies (horeca, detailhandel etc).

Samenvatting opbrengsten, kosten en resultaat herontwikkeling

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

6.2 Vastgoed en initiatieven

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

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

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

6.3 Uitvoeringsstrategie

Vliegwieleffect

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

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

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

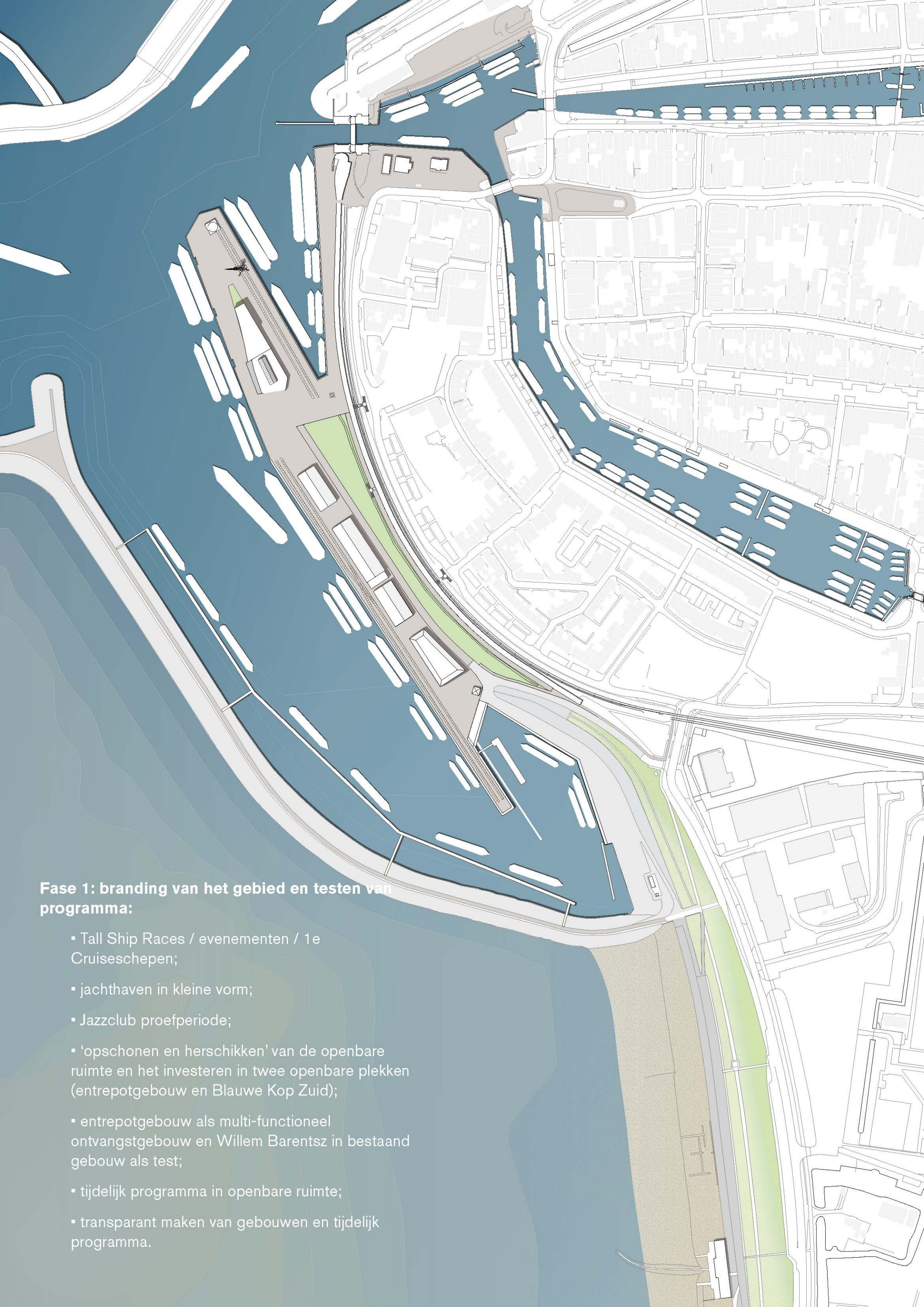
De hierboven beschreven strategie zet in op het starten met de functies en programma op het water, met name de marina en de chartervaart, daarbij is met relatief weinig investeringen (zeker als de realisatie en exploitatie van de marina door een externe partij wordt opgepakt) een start te maken, waarbij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

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

Samenvattend:

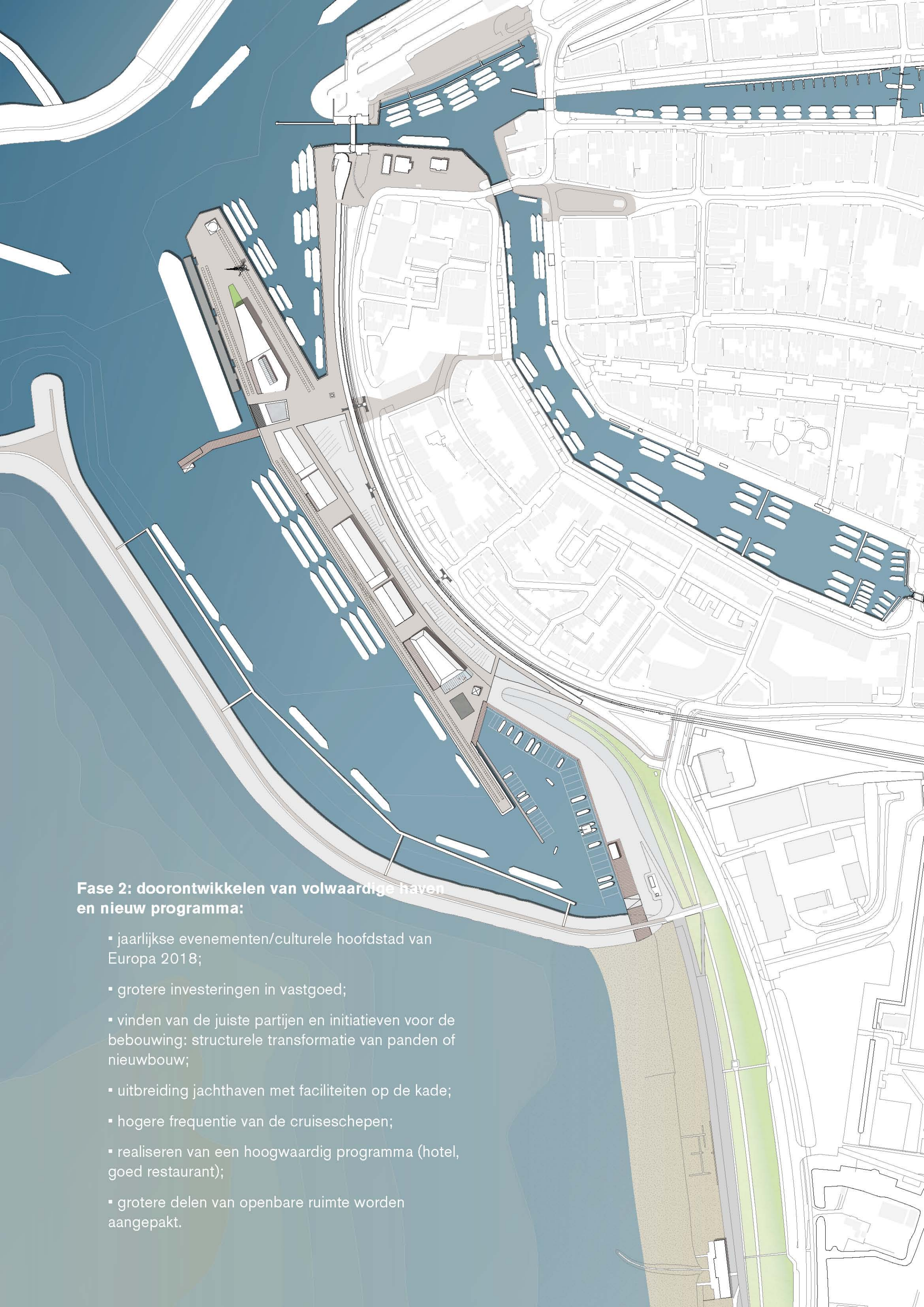
- op korte termijn met kleine ingrepen grote bewegingen in gang zetten;
- faciliteren van bestaande en nieuwe initiatieven op de juiste plek (zonering);
- de investering voor cruiseterminal is een bovenlokale investering, en moet ook een eigen voorfinanciering kennen (niet uit gebiedsexploitatie);
-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

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

An architectural site plan of a waterfront area. A blue canal runs diagonally from the top left towards the bottom right. On the left side of the canal, there are several white rectangular shapes representing boats or docks. A green path runs along the right side of the canal, starting from the top and ending near the bottom right. On the right side of the canal, there are various grey and white shapes representing buildings and structures. The plan shows a mix of existing and proposed infrastructure, with the green path being a new addition.

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

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

An architectural site plan of a harbor area. A river flows from the top right towards the bottom left. On the left bank, there are several docks with numerous white boats moored. A large, dark-colored building complex is situated on the right bank, with a curved promenade in front of it. The plan shows various streets, building footprints, and green spaces. The water is colored in shades of blue, and the land areas are in light grey and green.

Fase 2: doorontwikkelen van volwaardige haven en nieuw programma:

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

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

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



7. Resultaat

7.1 Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid

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

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

7.2 Bestedingen aan de Wal en werkgelegenheid

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

om verplaatsing van bestedingen en werkgelegenheid in plaats van toevoeging.

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

De trekkers voor bezoekers naar de Nieuwe Willemshaven zijn:

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

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

Extra bestedingen en arbeidsplaatsen als gevolg van ontwikkelingen

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

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

die van grote economische betekenis is voor Harlingen.

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

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

Bestedingen versus grondopbrengsten

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

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

Bijlagen

Bijlage 1 Ruimtegebruik initiatieven

Initiatief	BVO op kade	Ruimte op water M2	Parkeren	Voorkeur locatie	Voorkeur locatie
Nova Zembla experience	- Ingang 28 m2 - Ingang II 46 m2 - Beg grond kantoorruimte / flexplekken 134 m2 - Cafe / restaurant 265 m2 - Buitenterras 140 m2 - Uitkijktoren 25 m2 - Multifunctionele ruimte 266 m2 - Experience 615 m2 - Balie 22 m2 - Binnenplein 423 m2 - Historische werf 775 m2 - GarderobeToiletten 89 m2 - Bestaande huis 102 m2 - Ontvangstruimte groepen/scholen 130 m2 Totaal BVO 3060 m2	Nova Zembla Schepen 360 m2 x 2 = 720 m2	Auto 50 pp. 5 m x 2,5 m = 12,5 m2 total 1250 m2 Bus 4 pp. 12 m x 4 m = 48 m2 total 384 m2		
Cruise (Rivier- en zee)	?	Cruise zeegaand 3334 m2 Cruise rivieren (Henry Dunant) 528 m2	Bus 4 pp. 12 m x 4 m = 48 m2 total 384 m2		
Jachthaven	Havenkantoor 80m2	Bootplaats 118-62 m2 x 240 Total oppervlak 39588.9m2	Parkeren 90 (advies boiten) 50% van bootplaatsen		
Rederij Vooruit	Fase 2 Restaurant 380 m2 Kantoor rederij 200 m2 Sanitair 70 m2 + 70 m2 = 140 m2 Total 1435 m2	15 schepen`? (bruine Zeilvaart)	?		
Bierbrouwerij	Fase 2 Bierbrouwer 300 m2 Proeflokaal 100 m2 Total 740 m2		?		

Initiatief	BVO op kade	Ruimte op water	Parkeren	Voorkeur locatie	Schema
Sanitaire Voorziening	Sanitaire Voorziening 95 m2				
Kwalarium	Total 800 m2 Kwalarium 600 m2 Restaurant 200 m2		?		
Frisian yachts	WALVOORZIENINGEN Centrum gebouw - Haven / Marina / Boekingskantoor 5 m x 8 m - Informatieruimte 5 m x 8 m - Toilet / Douche / Was / Ruimte 5 x 10 m STRANDSHOPS Nautische Shops - Vloer per unit: 6mx10mx6unit - Apart met ruimte voor buiten etaleren: 6mx5mx6unit Zeilmakerij - Structuur 8 m x 12 m FYC CLUB Accomodatie Frisian Yacht Club - Gebouw 10 m x 25 m x 2 unit Beachhouse - Gebouw 10 m x 25 m Accommodatie zeeroeiers - Gebouw 10 m x 20 m VISRESTAURANT Accommodatie vis / restaurant /thema vis / sportvisserij Noodreparatie werf - Gebouw 35 m x 15 m - Werkterrein 35 m x 15 m ONDERSTEUNENDE FACILITEITEN - Winterberging en onderhoud boten - Werf nieuwbouw openboten - Accomodatie/appartementen watersporters en badgasten	WATERVOORZIENINGEN Aanlegsteigers - Grotere jachten 25 m x 4 unit - Kleinere jachten 15 m - Service 10 m x 2 units - Watertaxi / rondvaart totaal 30 ligplaatsen Boothelling - Boothelling 30 m x 9 m ? aanlegvoorzieningen - aanleg voor boten te water x10 units	Parkeeren autos trailers		
	Totaal 9006 bvo M2	Totaal 62600 bvo M2	Totaal 140 pp auto 8 pp bus		

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

Bijlage 2 Sfeerverslag

Verslag opgesteld door Noordtij

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

Randvoorwaarden en kaders

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

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

Havenwandeling

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

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

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



Een eerste visie

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

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

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



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

Aan de slag

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

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

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

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

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

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

Conclusies

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

Opdrachtgever

Gemeente Harlingen
Provincie Friesland

Ontwerp

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

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

In samenwerking met

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

Projectgroep

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

Met dank aan

Gemeente Harlingen

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

Initiatiefnemers

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

Niet-Ambtelijke Werkgroep

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

Belanghebbenden

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

November 2013

BIJLAGE 2



14.003237

BRANDWEER

Fryslân

Gemeente HARLINGEN

Ingekomen

30 SEP. 2014

No.



Gemeente Harlingen
T.a.v. H. Runia
Postbus 10000
8860 HA HARLINGEN

Postbus 612
8901 BK LEEUWARDEN
T 088 22 99 666
F 088 22 99 661
I www.brandweerfryslan.nl
E info@brandweerfryslan.nl

Datum 24 september 2014
Onze referentie UIT/14002218/BRW/BR/RB
Uw referentie
Uw brief van 21 augustus 2014

Behandeld door S. Veerbeek
Doorkiesnummer 088 22 98 912
E-mail s.veerbeek@brandweerfryslan.nl
Bijlagen 0

Onderwerp Advies "Notitie reikwijdte en detailniveau plan- en projectmer Willemshaven"

Geacht college,

Op 21 augustus 2014 heeft u aan ons ter advisering de "Notitie reikwijdte en detailniveau plan- en projectmer Willemshaven" te Harlingen toegezonden, met de vraag eventuele opmerkingen aan u te richten.

In deze brief worden onze bevindingen en ons advies weergegeven ten aanzien van deze notitie. In ons advies richten wij ons op het optimaliseren van de veiligheidssituatie; wij gaan niet in op de vraag of het groepsrisico aanvaardbaar is. Dit advies is nog niet het formele advies in het kader van het Besluit externe veiligheid buisleidingen.

De notitie gaat uit van de volgende voorgenomen ontwikkelingen voor de Willemshaven:

- Jachthaven met 225 extra lig- en passantenplaatsen
- Cruisehaven
- Cruiseterminal
- Nautisch bezoekerscentrum
- Verschillende optionele initiatieven (o.a. restaurant, hotel, etc.)

Voor de ontwikkelingen kan de bestaande bebouwing worden benut, maar is nieuwbouw ook mogelijk.

Conclusies externe veiligheid

In en in de nabijheid van het plangebied ligt een risicovolle inrichting, vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over het water en ligt een hogedruk gasleiding. In de notitie wordt niet gesproken over het mogelijk maken van nieuwe risicobronnen. Hier is dan ook niet vanuit gegaan.

De brandweer heeft in haar advies gekeken naar een aantal aspecten voor deze risicobronnen:

- plaatsgebonden risico
- groepsrisico
- nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen
- bestrijdbaarheid
- zelfredzaamheid

Meiïnoar foarút



BRANDWEER

Fryslân



Onderstaand zijn de conclusies opgenomen.

Algemene bevindingen

Voor de Willems haven is nog niet precies duidelijk welke onderdelen van het aanvullend programma binnen het plangebied worden gerealiseerd. Hierdoor wordt in het nog op te stellen bestemmingsplan een grote mate van flexibiliteit ingebouwd. Het is van belang om bij het bepalen van het groepsrisico en het beoordelen van de externe veiligheid rekening te houden met de maximale mogelijkheden aan personen in het plangebied. Daarnaast is het van belang om nieuwe functies met een groot aantal mensen buiten het invloedsgebied van de hogedruk gasleiding te houden.

Risicovolle inrichtingen

Uit de aangeleverde gegevens blijkt dat een propaangastank in het plangebied aanwezig is. Deze propaantank valt op basis van de inhoud van de tank niet onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Voor de propaantank zijn alleen de veiligheidsafstanden van toepassing die in artikel 3.28 van het Activiteitenbesluit zijn opgenomen. In het nog op te stellen bestemmingsplan moet geborgd worden dat binnen de veiligheidsafstanden geen kwetsbare objecten gevestigd kunnen worden.

Buisleidingen

In de directe nabijheid van het plangebied loopt een hogedruk gasleiding. In het kader van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) dient rekening te worden gehouden met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Op basis van de risicokaart blijkt dat de aanwezige leiding geen plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} buiten de leiding heeft. Voor deze leiding geldt een invloedsgebied van 95 meter rondom de leiding waarbinnen het groepsrisico beoordeeld moet worden. Het invloedsgebied loopt gedeeltelijk over het plangebied. Hierbinnen zal een verantwoording van het groepsrisico moeten plaatsvinden.

Bij de formele advisering zullen wij het externe veiligheidsscenario, inclusief de mogelijke effecten, spiegelen aan de mogelijkheden in het bestemmingsplan.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Over het Van Harinxmakanaal vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Op basis van het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en het Besluit externe veiligheid transportroutes (verwachting begin 2015 van kracht) is voor deze waterweg geen plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} van toepassing. Ook is er geen verantwoording van het groepsrisico nodig. Deze risicobron wordt dan ook niet verder meegenomen in de advisering wat betreft externe veiligheid.

Repressief advies

Brandweer Fryslân heeft de mogelijkheid een repressief advies te geven in het kader van ruimtelijke plannen. In een dergelijk advies komen aspecten aan bod die van belang zijn voor de Basis Brandweerbepaling. Hierbij valt te denken aan onder meer bereikbaarheid, de beschikbaarheid van bluswater en de opkomsttijden. De huidige opkomsttijd van het plangebied ligt onder de 8 minuten. In deze van de fase van de planvorming kan het plan nog niet inhoudelijk beoordeeld worden op bovengenoemde punten. Wel is het goed om bij de keuzes en het opstellen van het bestemmingsplan alvast rekening te houden met de onderstaande uitgangspunten om een goede bestrijdbaarheid van incidenten te waarborgen. Deze uitgangspunten zal Brandweer Fryslân in een later stadium (concept bestemmingsplan) bij de formele advisering betrekken.

Uitgangspunten

- Gebouwen en functies in het plangebied zijn minimaal tweezijdig te benaderen door een tankautospuit.
- Toegankelijkheid van het gebied voor hulpdiensten waarborgen.
- Voldoende (bereikbaar) bluswater in het plangebied behouden en/ of realiseren.



BRANDWEER

Fryslân



Advies

In overeenstemming met bovengenoemde opmerkingen adviseert Brandweer Fryslân om:

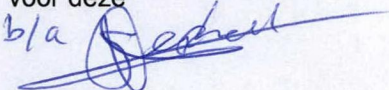
- De bovengenoemde uitgangspunten in het kader van bestrijdbaarheid alvast mee te nemen in de planvorming;
- Externe veiligheid als aspect mee te wegen in de milieueffectrapportage;
- Het groepsrisico te verantwoorden op basis van het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de maximale ruimte in het bestemmingsplan. In de volgende fase van de planvorming kan hiervoor alvast een completer concept worden opgesteld;
- De veiligheidsafstanden rondom de propaantank op verbeelding van het bestemmingsplan op te nemen en hieraan planregels te verbinden;
- Het conceptbestemmingsplan inclusief de milieueffectrapportage aan ons voor te leggen ter advisering, zodat een formeel advies gegeven kan worden op basis van de externe veiligheidswetgeving (Besluit externe veiligheid buisleidingen).

Mocht u naar aanleiding van bovenstaande nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met S. Veerbeek van Specifiek Domein Risicobeheersing, te bereiken via 088 – 229 8912.

Graag willen wij van u vernemen hoe ons advies binnen uw organisatie wordt verwerkt. Deze informatie willen wij gebruiken bij de verdere ontwikkeling van onze adviestaak.

Wij gaan ervan uit hiermee te hebben voldaan aan uw adviesaanvraag.

Hoogachtend,
Namens het dagelijks bestuur van Veiligheidsregio Fryslân,
voor deze

b/a 

ing. G.C. Kuntz
afdelingshoofd Brandweer Noordwest Fryslân



BIJLAGE 3

datum 12-3-2015
dossiercode 20150312-2-10601

Project: Bestemmingsplan Harlingen - Willemshaven
Gemeente: Harlingen
Aanvrager: Thomas de Jong
Organisatie: Rho Adviseurs

Geachte heer/mevrouw Thomas de Jong,

Voor het plan *Bestemmingsplan Harlingen - Willemshaven* heeft u een watertoets aangevraagd op www.dewatertoets.nl. Met de gegevens die u heeft opgegeven is bepaald dat het plan geen invloed heeft op de waterhuishouding. Hierdoor kan de procedure Geen waterschapsbelang worden gevolgd voor de watertoets.

Dit betekent dat u verder geen contact hoeft op te nemen met Wetterskip Fryslân. Onderstaande waterparagraaf kunt u opnemen in de ruimtelijke onderbouwing van het plan. Mochten er desondanks vragen zijn, dan kunt u contact opnemen via 058 292 2222 en vragen naar de contactpersoon voor uw gemeente.

Via www.dewatertoets.nl hebben wij uw watertoets als een melding ontvangen. Wij archiveren deze melding. De watertoets is hiermee voor Wetterskip Fryslân afgerond.

Met vriendelijke groet,

Wetterskip Fryslân
Postbus 36
8900 AA Leeuwarden
T 058 292 2222
F 058 292 2223
E info@wetterskipfryslan.nl

Waterparagraaf Geen waterschapsbelang

De initiatiefnemer heeft Wetterskip Fryslân geïnformeerd over het plan *Bestemmingsplan Harlingen - Willemshaven* via de Digitale watertoets (www.dewatertoets.nl). Hiermee is bepaald dat het plan geen invloed heeft op de waterhuishouding en de afvalwaterketen. Verder overleg met Wetterskip Fryslân is niet nodig. Wetterskip Fryslân geeft een positief wateradvies.

De WaterToets 2014

datum 12-3-2015
dossiercode 20150312-2-10601

Samenvatting van de gegevens voor de watertoets van

Project: Bestemmingsplan Harlingen - Willemshaven
Gemeente: Harlingen

Gegevens plan

oppervlak: 164484 m2

Gegevens aanvrager

Thomas de Jong
Rho Adviseurs
Postbus 81
9062 ZJ Oenkerk
T: 058-2564087
E: thomas.dejong@rho.nl

Gegevens gemeente

Gemeente: Harlingen
Contactpersoon: De heer H. Runia
T: 14 0517
E: H.Runia@harlingen.nl

Resultaat kaartenanalyse voor het plangebied

Heeft u een beperkingsgebied geraakt?
ja

Welke gemeente omvat het grootste deel van het door u getekende plangebied?
Lelystad

Uw antwoorden op onderstaande vragen

Wordt ALLEEN de gebruiksfunctie van bebouwing gewijzigd?
Antwoord: ja

Is er sprake van een toename van lozing van verontreinigd water op het oppervlaktewater?
Antwoord: nee



Te volgen watertoetsprocedure

Geen waterschapsbelang

De WaterToets 2014

INHOUDSOPGAVE

REGELS

HOOFDSTUK 1	INLEIDENDE REGELS	1
Artikel 1	Begrippen	1
Artikel 2	Wijze van meten	6
HOOFDSTUK 2	BESTEMMINGSREGELS	7
Artikel 3	Gemengd - Havenfront	7
Artikel 4	Verkeer - Verblijf	9
Artikel 5	Water	11
Artikel 6	Water - Waterkering	13
HOOFDSTUK 3	ALGEMENE REGELS	15
Artikel 7	Anti-dubbeltelbepaling	15
Artikel 8	Algemene aanduidingsregels	16
Artikel 9	Algemene gebruiksregels	17
Artikel 10	Algemene afwijkingsregels	18
Artikel 11	Overige regels	19
HOOFDSTUK 4	OVERGANGS- EN SLOTREGELS	20
Artikel 12	Overgangsrecht	20
Artikel 13	Slotregel	21

HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS

Artikel 1 Begrippen

In deze regels wordt verstaan onder:

1.1 plan:

het Bestemmingsplan Harlingen - Willemshaven met identificatienummer NL.IMRO.0072.Willemshaven-VO01 van de gemeente Harlingen;

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels;

1.3 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 aanloopgericht horecabedrijf:

een horecabedrijf dat is gericht op het verstrekken van dranken en etenswaren aan met name bezoekers van het havengebied, zoals eethuisjes, ijssalons, croissanterieën, dagcafé's, en naar de aard daarmee gelijk te stellen horecabedrijven;

1.6 ambachtelijk scheepsbouwbedrijf:

een bedrijf dat is gericht op het geheel of overwegend door middel van handwerk vervaardigen, bewerken of herstellen van houten schepen;

1.7 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

1.8 bedrijfsvloeroppervlakte:

de totale vloeroppervlakte van de ruimte binnen een functie die wordt gebruikt voor een aan-huis-verbonden beroep c.q. een kleinschalige bedrijfsmatige activiteit, een (dienstverlenend) bedrijf of een dienstverlenende instelling, inclusief opslag- en administratieruimten en dergelijke;

1.9 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak;

1.10 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.11 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

1.12 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak;

1.13 bouwlaag:

een doorlopend gedeelte van een gebouw dat door op gelijke of bij benadering gelijke bouwhoogte liggende vloeren of balklagen is begrensd, zulks met inbegrip van de begane grond en met uitsluiting van onderbouw en zolder;

1.14 bouwperceel:

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten;

1.15 bouwperceelgrens:

een grens van een bouwperceel;

1.16 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten;

1.17 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct, hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.18 cultuurhistorische waarden:

de aan een bouwwerk of een gebied toegekende waarden, gekenmerkt door het beeld dat is ontstaan door het gebruik dat de mens in de loop van de geschiedenis van dat bouwwerk of dat gebied heeft gemaakt;

1.19 dak:

iedere bovenbeëindiging van een gebouw;

1.20 detailhandel:

het bedrijfsmatig te koop aanbieden (waaronder de uitstalling ten verkoop), verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit;

1.21 dienstverlenend bedrijf en/of dienstverlenende instelling:

bedrijf of instelling waarvan de werkzaamheden bestaan uit het verlenen van economische en/of maatschappelijke diensten aan derden;

1.22 dienstverlening:

het beroepsmatig verlenen van diensten;

1.23 eerste bouwlaag:

de bouwlaag op de begane grond;

1.24 evenement:

een publieke activiteit met een tijdelijk, plaatsgebonden en van het reguliere gebruik afwijkend karakter, plaatsvindend in de open lucht of in (tijdelijke) onderkomens en in het algemeen bedoeld ter ontspanning en/of vermaak, waaronder begrepen commerciële, culturele, religieuze, recreatieve en/of sportieve of daarmee gelijk te stellen activiteiten, zoals markten, braderieën, beurzen, kermissen, festivals, wedstrijden, bijeenkomsten en dergelijke, met uitzondering van markten als bedoeld in de Gemeentewet, kansspelen als bedoeld in de Wet op de kansspelen en betogingen, samenkomsten en vergaderingen als bedoeld in de Wet openbare manifestaties;

1.25 gebouw:

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

1.26 geluidsbelasting:

de geluidsbelasting vanwege een spoorweg of het wegverkeer;

1.27 geluidsgevoelige functies:

in een gebouw of op een terrein aanwezige functies die maken dat een gebouw of terrein als geluidsgevoelig object wordt aangemerkt;

1.28 geluidsgevoelige objecten:

gebouwen welke dienen ter bewoning of andere geluidsgevoelige gebouwen of terreinen, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder en/of het Besluit Geluidhinder;

1.29 geluidszoneringsplichtige inrichting:

een inrichting, bij welke ingevolge de Wet geluidhinder rondom het terrein van vestiging in een bestemmingsplan een geluidszone moet worden vastgesteld;

1.30 grote evenementen

evenementen met meer dan 50.000 bezoekers;

1.31 hogere grenswaarde:

een bij een bestemmingsplan in acht te nemen maximale waarde voor de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten, die hoger is dan de voorkeurgrenswaarde en die in een concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder en/of het Besluit Geluidhinder;

1.32 horecabedrijf en/of -instelling:

een bedrijf of instelling waar bedrijfsmatig dranken en etenswaren voor gebruik ter plaatse worden verstrekt en/of waarin bedrijfsmatig logies wordt verstrekt;

1.33 horecaterras:

een terras, behorende bij een horecafunctie of een (zelfstandig) horecabedrijf;

1.34 horecavloeroppervlakte:

de oppervlakte van de ruimte binnen een horecabedrijf, die wordt gebruikt voor de verstrekking van dranken, etenswaren of logies, exclusief toilet-, keuken-, entree-, opslag- en administratieruimten, e.d.;

1.35 hotel:

een horecabedrijf waar tegen vergoeding logies worden verstrekt;

1.36 jachthaven:

een haven met de daarbijbehorende grond waar overwegend gelegenheid wordt gegeven voor het aanleggen, afmeren, of afgemeerd houden van pleziervaartuigen;

1.37 kantoor:

een gebouw, dat dient voor de uitoefening van administratieve werkzaamheden en werkzaamheden die verband houden met het doen functioneren van (semi)overheidsinstellingen, het bankwezen, en naar de aard daarmee gelijk te stellen instellingen, al dan niet in combinatie met ondergeschikte horeca ten dienste van deze voorzieningen;

1.38 kap:

een dak dat voor minder dan 50% in het horizontale vlak ligt;

1.39 landschappelijke waarden:

de cultuurhistorische en de visuele waarden van het landschap;

1.40 logiesverstrekking:

het verstrekken van logies, waarbij de logieseenheden enkel zijn ingericht voor recreatief nachtverblijf;

1.41 ondergronds:

beneden peil;

1.42 peil:

het Normaal Amsterdams Peil + 4,70 m;

1.43 productiegebonden detailhandel:

detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd, geteeld, gerepareerd en/of toegepast in het productieproces, waarbij de detailhandelsfunctie ondergeschikt is aan de productiefunctie;

1.44 prostitutiebedrijf:

een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte waarin bedrijfsmatig, of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, prostitutie wordt verricht.

Onder een prostitutiebedrijf wordt in ieder geval verstaan: een erotische-massagesalon, een seksbioscoop, een seksclub, een seks theater, een bordeel of een parenclub, of een daarmee gelijk te stellen bedrijf, al dan niet in combinatie met elkaar;

1.45 restaurant:

een horecabedrijf dat voornamelijk is gericht op het verstrekken van maaltijden;

1.46 rijstrook:

een strook behorende bij een (hoofd)weg, niet zijnde ventwegen, rijwielpaden, voetpaden en daarmee gelijk te stellen wegen en paden;

1.47 risicovolle inrichting:

een inrichting, bij welke ingevolge het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen een grenswaarde, richtwaarde voor het risico c.q. een risicoafstand moet worden aangehouden bij het in het bestemmingsplan toelaten van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten;

1.48 verkoopvloeroppervlakte:

de vloeroppervlakte van voor het publiek toegankelijke winkelruimten;

1.49 voorkeurgrenswaarde:

de bij een bestemmingsplan in acht te nemen maximale waarde voor de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten, zoals deze rechtstreeks kan worden afgeleid uit de Wet geluidhinder en/of het Besluit Geluidhinder;

1.50 vuurwerkbedrijf:

een bedrijf dat is gericht op de vervaardiging of assemblage van vuurwerk of de (detail)handel in vuurwerk, niet bedoeld periodieke verkoop in consumentenvuurwerk, c.q. de opslag van vuurwerk en/of de daarvoor benodigde stoffen;

1.51 woning:

een complex van ruimten, uitsluitend bedoeld voor de huisvesting van één afzonderlijk huishouden.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 bouwhoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.2 dakhelling:

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak;

2.3 goothoogte van een bouwwerk:

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel;

2.4 inhoud van een bouwwerk:

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen;

2.5 oppervlakte van een bouwwerk:

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS

Artikel 3 Gemengd - Havenfront

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Gemengd - Havenfront' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebouwen ten behoeve van:
 1. nautische dienstverlening, waaronder de reddingsmaatschappij;
 2. aanloopgerichte horecabedrijven en/of restaurants;
 3. toeristisch-recreatieve voorzieningen, met daaraan ondergeschikt:
 - cultuur en ontspanning;
 - educatieve doeleinden;
 - congres- en conferentiedoeleinden;
 4. detailhandel, voorzover ten dienste van en ondergeschikt aan de toeristisch-recreatieve functie van de haven;
 5. ambachtelijke scheepsbouwbedrijven;
 - b. gebouwen, voorzover ten dienste ten behoeve van de recreatieve en nautische functie van de haven, in de vorm van:
 1. nutsvoorzieningen;
 2. sanitaire voorzieningen;
 3. onderhoud en beheer;
 - c. werken ten behoeve van de waterkering;
 - d. zeewering;
- met de daarbijbehorende:
- e. wegen, paden en toegangen tot gebouwen;
 - f. groenvoorzieningen;
 - g. parkeervoorzieningen;
 - h. terreinen en verhardingen;
 - i. pleinen;
 - j. horecaterrassen;
 - k. nutsvoorzieningen;
 - l. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen lid 3.1. sub a

Voor het bouwen van de in lid 3.1 sub a genoemde gebouwen gelden de volgende regels:

- a. de gebouwen zullen binnen een bouwvlak worden gebouwd;
- b. de goot- en of bouwhoogte van een gebouw zal ten hoogste de in de aanduiding 'maximale goot- en bouwhoogte (m)' bedragen, waarbij over een oppervlakte van 25% van het gebouw een hoogteaccent van 15 meter is toegestaan.

3.2.2 *Gebouwen lid 3.1. sub b*

Voor het bouwen van de in lid 3.1 sub b genoemde gebouwen gelden de volgende regels:

- a. het aantal gebouwen zal ten hoogste één bedragen;
- b. de oppervlakte van het gebouw zal ten hoogste 100 m² bedragen;
- c. de bouwhoogte van het gebouw zal ten hoogste 6,00 m bedragen.

3.2.3 *Gebouwen lid 3.1. sub c*

Voor het bouwen van de in lid 3.1 sub c genoemde gebouwen gelden de volgende regels:

- a. de oppervlakte zal per gebouw zal ten hoogste 75 m² bedragen;
- b. de bouwhoogte van het gebouw zal ten hoogste 3,00 m bedragen.

3.2.4 *Bouwwerken, geen gebouwen zijnde*

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen zal ten hoogste 2,00 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zal ten hoogste 10,00 m bedragen.

3.3 **Nadere eisen**

Burgemeester en Wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de waterkerende functie;
- b. de woonsituatie;
- c. de verkeersveiligheid;
- d. de milieusituatie; en
- e. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

3.4 **Specifieke gebruiksregels**

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor (recreatieve) bewoning;
- b. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor geluidzoneringsplichtige inrichtingen, vuurwerkbedrijven en risicovolle inrichtingen;
- c. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor de uitoefening van detailhandel over een verkoopvloeroppervlakte van meer dan 500 m²;
- d. het gebruik van de gronden en bouwwerken voor toeristisch-recreatieve voorzieningen over een bedrijfsvloeroppervlakte van meer dan 9.500 m²;
- e. het gebruik van gronden en bouwwerken voor horecadoeleinden over een horecavloeroppervlakte van meer dan 2.000 m²;
- f. het gebruik van gronden en bouwwerken voor zelfstandige kantoren over een bedrijfsvloeroppervlakte van meer dan 2.000 m².

Artikel 4 Verkeer - Verblijf

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen en paden en toegangen tot gebouwen;
 - b. parkeervoorzieningen;
 - c. werken ten behoeve van de waterkering;
 - d. zeewering;
 - e. een kraan met als functie hotel, ter plaatse van de aanduiding 'horeca';
- waarbij het behoud van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden wordt nagestreefd;

met de daarbijbehorende:

- f. hellingbanen, kaden en oevers;
- g. horecaterrassen;
- h. groenvoorzieningen;
- i. terreinen en verhardingen;
- j. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

4.2.2 Kranen

Voor het bouwen van kranen gelden de volgende regels:

- a. het aantal kranen zal ten hoogste één bedragen;
- b. de bouwhoogte van de kraan zal ten hoogste 50,00 m bedragen.

4.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van terreinafscheidingen zal ten hoogste 2,00 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, zal ten hoogste 10,00 m bedragen.

4.3 Nadere eisen

Burgemeester en Wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de waterkerende functie;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de landschappelijke en cultuurhistorische waarden;
- d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

4.4 Gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- het gebruik van de gronden voor wegen met meer dan twee rijstroken.

Artikel 5 Water

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water;
- b. havens, niet zijnde jachthavens;
- c. jachthavens, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - jachthaven'; met de daarbij behorende:
- d. werken ten behoeve van de waterkering;
- e. zeewering;
- f. steigers en aanlegvoorzieningen voor schepen;
- g. oevers en kaden;
- h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

5.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende regel:

- de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zal ten hoogste 5,00 m bedragen.

5.3 Nadere eisen

Burgemeester en Wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de waterkerende functie;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

5.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de gronden en bouwwerken ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - jachthaven' voor meer dan 150 ligplaatsen;
- b. het gebruik van de gronden en bouwwerken als aanleggelegenheid voor schepen met een lengte van meer dan 160 m.

5.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en Wethouders kunnen, met inachtneming van de zeedefensie en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, het plan wijzigen in die zin dat het aanduidingsvlak 'specifieke vorm van water - jachthaven' wordt vergroot, mits:

- a. het gezamenlijke aantal ligplaatsen ten hoogste 225 mag bedragen;
- b. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de landschappelijke waarden en er geen significant negatieve aantasting plaatsvindt van het Natura 2000-gebied.

Artikel 6 Water - Waterkering

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water - Waterkering' aangewezen gronden zijn bestemd voor:
werken ten behoeve van de waterkering;

- a. zeewering;
- b. recreatief medegebruik;
waarbij het behoud van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden wordt nage-
streefd;
- met de daarbijbehorende:
- c. wegen en paden;
- d. groenvoorzieningen;
- e. terreinen en verhardingen;
- f. water;

6.2 Bouwregels

6.2.1 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

6.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:

- a. de bouwhoogte van terreinafscheidingen zal ten hoogste 2,00 m bedragen;
- b. de bouwhoogte van de overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, zal ten hoogste 10,00 m bedragen.

6.3 Nadere eisen

Burgemeester en Wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing, ten behoeve van:

- a. de waterkerende functie;
- b. de verkeersveiligheid;
- c. de landschappelijke en cultuurhistorische waarden; en
- d. de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

6.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.4.1 Vergunningplichtige werken en werkzaamheden

Het is verboden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van Burgemeester en Wethouders (aanlegvergunning) de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden, uit te voeren:

- a. het planten van bomen en struiken;

- b. het aanbrengen en verwijderen van verhardingen, waaronder wegen en paden.

6.4.2 Uitzonderingen

Het bepaalde in lid 6.4.1 is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:

- a. het normale onderhoud betreffen;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan.

6.4.3 Voorwaarden

De in lid 6.4.1 genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterkerende functie en aan de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de gronden.

HOOFDSTUK 3 ALGEMENE REGELS

Artikel 7 Anti-dubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

8.1 vrijwaringszone - dijk

8.1.1 Aanduidingsomschrijving

De voor 'vrijwaringszone - dijk' aangeduide gronden zijn mede bestemd voor de bescherming van de functie van de primaire waterkering.

8.1.2 Bouwregels

In afwijking van het bepaalde in de ter plaatse voorkomende bestemming(en) gelden ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - dijk' de volgende regels:

- a. er mogen geen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ten behoeve van de waterkering worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zal ten hoogste 2,00 m bedragen.

8.1.3 Afwijken van de bouwregels

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van bepaalde in 8.1.2 sub a in die zin dat gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan ten behoeve van de waterkering worden gebouwd, mits:

- a. vooraf advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de waterkering;
- b. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de bescherming, ophoging, verbreding en verbetering van het doelmatig en veilig functioneren van de nabijgelegen waterkering.

8.1.4 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en Wethouders kunnen het plan wijzigen in dié zin dat de aanduiding 'vrijwaringszone - dijk' wordt verwijderd, mits het definitieve tracé van de reserveringszone is vastgesteld en de aanduiding aan dit tracé wordt aangepast.

Artikel 9 Algemene gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met de gegeven bestemmingen, wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruik van de gronden en bouwwerken ten behoeve van een prostitutiebedrijf;
- b. het gebruik van de gronden als standplaats voor kampeermiddelen;
- c. het gebruik van de gronden als stalling voor auto's.

Tot een gebruik, niet strijdig met de gegeven bestemmingen, wordt gerekend:

- a. het gebruik van gronden voor minder dan drie grote evenementen per jaar;
- b. het gebruik van gronden voor evenementen met versterkte muziek, waarbij:
 - 1. de geluidsbelasting vanwege de versterkte muziek in de dag- en avondperiode (tot 23.00 uur doordeweeks en tot ten hoogste 01.00 uur op een dag voor een vrije dag) op het meest nabijgelegen geluidsgevoelig object niet meer bedraagt dan 70 dB(A) ;
 - 2. in de nachtperiode de geluidsbelasting vanwege de versterkte muziek op het meest nabijgelegen geluidsgevoelige object niet meer dan 45 dB(A) bedraagt;
 - 3. podia alleen met de achterzijde/zijkant naar de woningen zijn gericht.

Artikel 10 Algemene afwijkingsregels

Mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterkerende functie, het bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, kan met omgevingsvergunning worden afgeweken van:

- a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen en percentages, tot ten hoogste 10% van die maten, afmetingen en percentages, mits deze afwijking uitsluitend wordt toegepast bij incidentele gevallen, waarbij het om bouwtechnische redenen en/of redenen van doelmatigheid noodzakelijk wordt geacht en aantoonbaar is, dat in geringe mate van de gegeven maten moet worden afgeweken;
- b. de bestemmingsregels in die zin dat het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geeft;
- c. de bestemmingsregels in die zin dat bouwgrenzen worden overschreden, indien een meetverschil daartoe aanleiding geeft;
- d. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, in die zin dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot ten hoogste 10,00 m;
- e. de bestemmingsregels ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, in die zin dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot ten hoogste 25,00 m;
- f. het bepaalde ten aanzien van de maximale (bouw)hoogte van gebouwen in die zin dat de (bouw)hoogte van de gebouwen ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen, mits:
 1. de maximale oppervlakte van de vergroting ten hoogste 10 m² zal bedragen;
 2. de bouwhoogte leidt tot een bouwhoogte welke ten hoogste 1,25 maal de maximale (bouw)bouwhoogte van het betreffende gebouw zal bedragen;
- g. het bepaalde ten aanzien van het bouwen van gebouwen binnen het bouwvlak in die zin dat de grenzen van het bouwvlak naar de buitenzijde tot ten hoogste 1,50 m worden overschreden door:
 1. plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen en schoorstenen;
 2. gevel- en kroonlijsten en overstekende daken;
 3. ingangspartijen, luifels, balkons en galerijen.

Artikel 11 **Overige regels**

11.1 **Aanvullende werking welstandscriteria**

De door in het bestemmingsplan geboden ruimte ten aanzien van de situering en de maatvoering van bouwwerken, kan nader worden ingevuld door de in artikel 12a van de Woningwet bedoelde welstandscriteria.

11.2 **Voldoende parkeergelegenheid**

- a. Een bouwwerk, waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht, kan niet worden gebouwd of gebruikt wanneer op het bouwperceel of in de omgeving daarvan niet in voldoende parkeergelegenheid is voorzien en in stand wordt gehouden.
- b. Bij een omgevingsvergunning wordt aan de hand van op dat moment van toepassing zijnde beleidsregels bepaald of er sprake is van voldoende parkeergelegenheid.
- c. Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in sub a en worden toegestaan dat in minder dan voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, mits dit geen onevenredige afbreuk doet aan de parkeersituatie.

HOOFDSTUK 4 OVERGANGS- EN SLOTREGELS

Artikel 12 Overgangsrecht

12.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
 - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - 2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Burgemeester en wethouders kunnen eenmalig ontheffing verlenen van sublid a. voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het sublid a. met maximaal 10 %.
- c. Sublid a. is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

12.2 Overgangsrecht gebruik

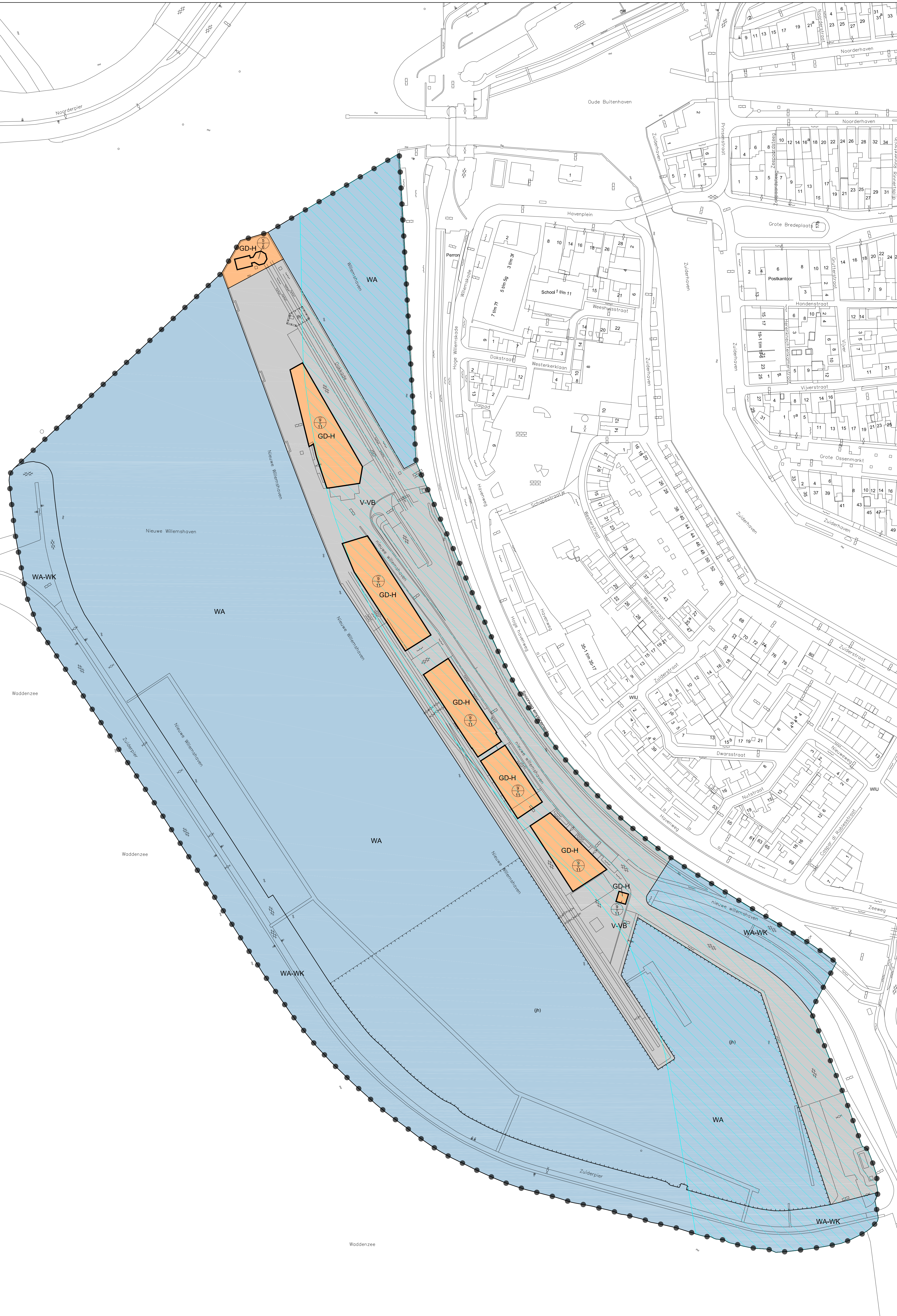
- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in sublid a., te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld in sublid a., na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Sublid a. is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsregels van dat plan.

Artikel 13 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

**Regels van het
bestemmingsplan Harlingen - Willemshaven
van de gemeente Harlingen.**

Behorend bij besluit van



Plangebied
 Harlingen Willemshaven

Enkelbestemmingen

GD-H

Gemengd - Havenfront

V-VB

Verkeer - Verblijf

WA

Water

WA-WK

Water - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

vrijwaringszone - dijk

Functieaanduidingen

(h)

horeca

(jh)

jachthaven

Bouwvlakken

bouwvlak

Maatvoeringen

maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)

status	datum	tervisielegging	get.
vastgesteld			
ontwerp			PVD
voorontwerp	12-03-15		PVD
concept	10-07-14		PVD

Gemeente Harlingen
Bestemmingsplan Harlingen Willemshaven

code: 13-19-03

ICN: NLJMRO.0072.Willemshaven-VO01

formaat: 840 x 760 mm

schaal: 1:1000

kaart: 1/1

Bezoekadres: Stania State, Rengersweg 98,
9062 EJ Oenkerk

Postadres: Postbus 81, 9062 ZJ Oenkerk

tel.: (058) - 256 25 25 fax: (058) - 256 40 40

e-mail: oenkerk@rho.nl internet: www.rho.nl

Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE