



HOUTSKOOLSCHETS
HARLINGEN KOERST NAAR 2025

STADSVISIE DEEL 1

| VOORTVAREND VEELZIJDIG >>

HOUTSKOOLSCHETS

HARLINGEN KOERST NAAR 2025

STADSVISIE DEEL 1

JANUARI 2008

[1] DE HOUTSKOOLSCHETS VAN DE GEMEENTE HARLINGEN	4
1.1 STADSVISIE	6
1.2 HOUTSKOOLSCHETS	7
[2] HARLINGEN ANNO 2007	8
2.1 ONTWIKKELINGEN TOT 2007	11
2.2 CONCLUSIES	13
[3] DE KOERS VOOR 2025: VOORTVAREND VEELZIJDIG	16
3.1 DE KOERS OP 2025	18
3.2 HET VERSTERKEN VAN DE SOCIAAL MAATSCHAPPELIJKE EN ECONOMISCHE STRUCTUUR	18
3.3. INSPELEN OP DE OPGAVEN EN KANSEN ROND KLIMAATVERANDERING EN DUURZAAMHEID	20
3.4. HET VERBETEREN VAN SAMENHANG EN DIVERSITEIT IN DE RUIMTELIJK-PROGRAMMATISCHE STRUCTUUR	21
[4] DE ONTWIKKELINGSGEBIEDEN	24
4.1 HAVENS EN KANAAL	26
4.2 BINNENSTAD EN WATERFRONT	30
4.3 WESTERZEEDIJK	34
4.4 CENTRALE ZONE	37

[1] DE HOUTSKOOLSCHETS VAN DE
GEMEENTE HARLINGEN

[2] HARLINGEN ANNO 2007

[3] DE KOERS VOOR 2025:
VOORTVAREND VEELZIJDIG

[4] DE ONTWIKKELINGSGEBIEDEN

| 1.1 STADSVISIE >>

6

| 1.2 HOUTSKOOLSCHETS >>

7

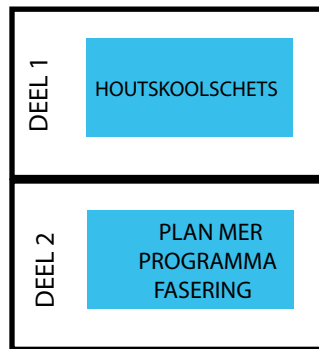


[1]



De gemeente Harlingen heeft besloten een nieuwe toekomstvisie op te stellen: de Stadsvisie Harlingen 2025. De Stadsvisie wordt in twee stappen gemaakt. Eerst worden in de houtskoolschets de ambities en de contouren voor de toekomst verwoord en verbeeld. Daarna zal in de uiteindelijke Stadsvisie die de vorm krijgt van een structuurvisie, de uitwerking van de hoofdkeuzes van de Houtskoolschets plaats vinden. Daar wordt het programma (bijvoorbeeld het aantal woningen) preciezer bepaald, wordt de economische haalbaarheid beoordeeld en kan de fasering worden aangegeven. Bovendien wordt tijdens het maken van deze Stadsvisie ook een zogenaamde Plan-MER uitgevoerd, waarmee de gewenste ontwikkelingen op hun milieueffecten worden beoordeeld en mogelijk worden bijgesteld. Ter voorbereiding van deze plan-MER is in de fase van de Houtskoolschets de notitie 'reikwijdte en detailniveau' opgesteld, waarin is aangegeven op welke onderdelen een plan-MER noodzakelijk zal zijn.

STADSVISIE



| 1.1 STADSVISIE

De gemeente Harlingen heeft diverse redenen om een Stadsvisie te maken. Er komen veel ontwikkelingen op de gemeente af en er liggen belangrijke beslissingen, vaak bij provincie of rijk, in het verschiet die Harlingen direct aangaan en waar de gemeente haar positie op moet bepalen. Zo wordt de N31 opgewaardeerd naar een volwaardige snelweg, zonder op- en afritten in de stad zelf. Dit heeft gevolgen voor de ontsluitingsstructuur van de stad. Een andere belangrijke vraag is of deze weg het Van Harinxmakanaal, een belangrijke levensader voor de economie, zal kruisen met een nieuwe brug of ondertunneld zal worden. Voor een betere bereikbaarheid van Harlingen over het water is het van groot belang dat de Boontjes, de geul tussen Harlingen en het IJsselmeer, wordt uitgediept. De zeehaven van Harlingen wordt in hoog tempo uitgegeven. Dat roept de dringende vraag op of en waar een uitbreiding van de haven moet komen en welke rol de vervanging van de Tjerk Hiddessluizen, die in 2020 technisch zijn afgeschreven daarbij kan spelen. Tegelijk neemt het besef van de ecologische en landschappelijke waarde van de Waddenzee toe, net als de wettelijke bescherming daarvan. Deze bescherming heeft bovendien beperkingen tot gevolg voor sommige nieuwe activiteiten op het land, met directe invloed op de ontwikkeling van Harlingen zelf. Ook mondiale ontwikkelingen als de zeespiegelstijging en de klimaatverandering hebben voor Harlingen als stad aan zee gevolgen.

Niet alleen moet Harlingen haar positie bepalen op deze grote dossiers, de gemeente wil ook inspelen op de dynamiek en vraagstukken die vanuit Harlingen zelf komen. Zoals de vergrijzing van de bevolking en de mogelijke krimp van het inwonertal in Noord-Nederland. Of het zorgen voor voldoende werkgelegenheid in een stad met traditioneel hoge werkloosheid. Richt Harlingen

zich op de havengerelateerde en industriële werkgelegenheid of juist op de verbreding van de economie naar bijvoorbeeld toerisme en diensten? Hoe zorgt Harlingen voor voldoende zorgvoorzieningen en adequate huisvesting voor de groeiende groep ouderen? Hoe houdt Harlingen het voorzieningenniveau op peil in een wereld van schaalvergroting en toenemende mobiliteit? Welke positie hebben de dorpen Midlum en Wijnaldum in de gemeente en welke ontwikkeling willen zij doormaken?

Deze ontwikkelingen vragen om keuzes. De Stadsvisie brengt zowel de opgaven als de keuzemogelijkheden helder in beeld en de keuzes kunnen goed afgewogen en in samenhang gemaakt worden. Zo wordt voorkomen dat ingrijpende en bepalende beslissingen ad hoc worden genomen, zonder integrale afweging. Met de Stadsvisie kan Harlingen zelf sturen in plaats van gestuurd worden door andere overheden en loopt de gemeente niet achter de feiten aan.

De Stadsvisie bouwt voort op eerdere plannen van de gemeente Harlingen, zoals het Masterplan Harlingen Waddenstad uit 1990 en het daarop gebaseerde Structuurplan uit 1998. De ambities zijn geactualiseerd en in het licht van de 21e eeuw geplaatst.

| 1.2 HOUTSKOOLSCHETS

De Houtskoolschets vormt de opmaat tot de Stadsvisie. Op basis van een gedegen analyse van Harlingen anno 2007 en de trends en ontwikkelingen die voor Harlingen relevant zijn, is in de Houtskoolschets de ambitie voor de toekomst bepaald: welke richting wil Harlingen uit? Het gaat om de hoofdkeuzes voor de ontwikkeling van Harlingen op de langere termijn en daarom is de Houtskoolschets vooral een strategische visie. De Houtskoolschets omvat een integraal perspectief. Het gaat over sociale aspecten, zoals zorg en voorzieningen, over economie en over ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur.

De toekomst van Harlingen is van iedereen. De Houtskoolschets moet daarom een zo groot mogelijk draagvlak hebben bij de eigen inwoners en ondernemers, maar ook bij belangenorganisaties en andere overheden. Bij het maken van de hoofdkeuzes voor de toekomst van de gemeente Harlingen is dan ook niet over één nacht ijs gegaan. Aan de start van de Houtskoolschets zijn interviews gehouden met een breed scala aan personen en organisaties, van winkeliers, havenondernemers, recreatieondernemers, inwoners en natuurorganisaties tot provincie, waterschap en ministeries. Er is een brede klankbordgroep opgericht en op diverse momenten is met de gemeenteraad gediscussieerd over de analyse, de ambities en de hoofdkeuzes. De plannenmakers zijn bovendien gevoed door een goed bezochte bewonersavond die geheel gewijd was aan de thema's van de Houtskoolschets. Ook de schooljeugd van twee basisscholen heeft nagedacht over de toekomst van Harlingen en in een tekenwedstrijd haar ideeën over de toekomst van Harlingen de vrije loop gelaten.

[1] DE HOUTSKOOLSCHESTS VAN DE
GEMEENTE HARLINGEN

[2] HARLINGEN ANNO 2007

[3] DE KOERS VOOR 2025:
VOORTVAREND VEELZIJDIG

[4] DE ONTWIKKELINGSGEBIEDEN

| 2.1 ONTWIKKELINGEN TOT 2007 >>

11

| 2.2 CONCLUSIES >>

14



[2]

DE WADDENSTAD

- Vaarroute
- Kustroute
- Noordelijke Ontwikkelingsas
- Waddenzee



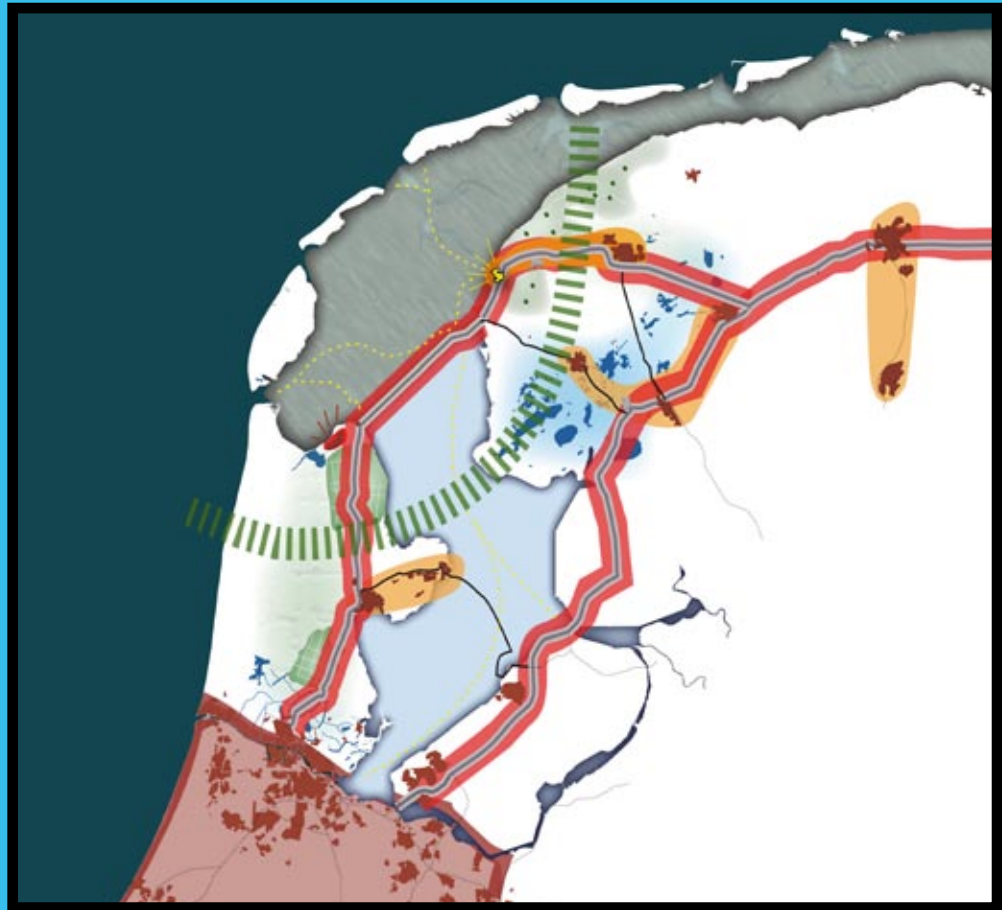
TOERISME

- Elfstedenvaarroute
- IJsselmeersteden
- Noordzeekust
- Friese meren
- Vaarroutes
- Stepping stone



INFRASTRUCTUUR EN ECONOMISCHE DYNAMIEK

-  Bundelingsgebieden
-  Verbindingsassen
-  Bijzondere Landschappen
-  Randstad
-  Vaarroutes



| 2.1 ONTWIKKELING TOT 2007

Harlingen anno 2007 roept het beeld op van een Friese gemeente vol dynamiek. Een havenstad aan het Wad die flink aan de weg timmert en ook toeristisch grote naamsbekendheid heeft.

Harlingen ligt strategisch aan belangrijke weg- en waterinfrastructuur. Harlingen is goed verbonden met haar (inter)nationale en lokale achterland, door middel van de A7-A31, de binnenvaartroutes met Kampen, Amsterdam en Rotterdam en de short sea routes met Engeland, Scandinavië en de Baltische staten. Door deze gunstige positie aan de infrastructuur heeft de Harlinger haven een belangrijke economische functie voor heel Noord-Nederland en fungeert het als de Poort van Friesland voor de uit de noordwestelijke Randstad oprukkende dynamiek. Zo zal de nieuwe Industriehaven die in 2004 is aangelegd naar verwachting in 2010 al weer vol zijn.

In het streekplan is Harlingen samen met Franeker aangewezen als stedelijk bundelingsgebied met een regionale opvangtaak voor bedrijvigheid en wonen. De regionale ruimtelijke ontwikkeling van met name bedrijventerreinen wordt in de Westergozone in gezamenlijkheid gestuurd.

De Wadden vormen een bijzonder, uiterst dynamisch ecosysteem van wereldbelang. Het Wad is een van de grootste natuurgebieden van Europa en is voorgedragen als Unesco Werelderfgoed. De stad Harlingen is één van de weinige kernen die direct aan de Waddenzee ligt en is in elke vezel



van haar historie, heden en toekomst met het Wad verbonden. Het Wad maakt Harlingen extra bijzonder en biedt kansen voor toerisme, duurzame economie en kennisontwikkeling.



Harlingen is ook een aantrekkelijke woon- en bezoekstad, vooral vanwege de prachtige historische binnenstad waar de zee diep in doordringt. Als woonstad is Harlingen de afgelopen jaren bezig haar achterstand in woonmilieus in te halen. Er lijken tot 2025 voldoende locaties te zijn om tegemoet te kunnen komen aan de woningbehoefte. Als regionaal centrum heeft Harlingen een aantrekkelijk voorzieningenniveau van zowel detailhandel als zorg- en onderwijsvoorzieningen. De nabijheid van Leeuwarden en de Randstad, de uitstekende verbindingen en de betaalbare woningen maken Harlingen tot een concurrerende vestigingsplaats. Toeristisch gezien ligt de stad op het strategische kruispunt van de vaargebieden van de Friese meren, het IJsselmeer, de Waddenzee en de Noordzee, met een belangrijk transferpunt voor toeristen naar Vlieland en Terschelling, met circa 600.000 passagiers per jaar.

Tenslotte wordt Harlingen gekenmerkt door de open en vrijzinnige cultuur die inherent is aan een handelsstad aan zee. Het is een stad met een brede blik, eigenzinnig en fris.

Er zijn ook zwakke schakels en bedreigende ontwikkelingen waar te nemen. Het is vooral de relatief zwakke sociaal-economische structuur die opvalt, met een vrij kwetsbare economie die sterk leunt op industrie en havenlogistiek. Historisch kent Harlingen een hoge werkloosheid, die in de laatste jaren sterk is afgenomen maar nog steeds boven het Nederlandse en Friese gemiddelde zit. Harlingen krijgt te maken met de vergrijzing van haar

bevolking, in percentages net boven het Nederlandse gemiddelde, hetgeen bijvoorbeeld gevolgen heeft voor de zorgvoorzieningen en de gewenste woningvoorraad



Het voorzieningenniveau staat onder druk door de maatschappelijke en economische schaalvergroting. Dit is merkbaar in de zorg, waar de positie van het eigen ziekenhuis onder druk staat. Het is ook merkbaar in de commerciële (detailhandels)voorzieningen in het oude centrum, onder meer door de verplaatsing van grote ketens naar het zuidelijke deel van Harlingen en door gebrek aan plaats voor grotere volumes. De toenemende schaalvergroting, groeiende mobiliteit en de vergrijzing maken het steeds minder vanzelfsprekend dat het voorzieningenniveau in Harlingen op voldoende draagvlak uit de eigen bevolking en de regio kan rekenen.

Harlingen heeft naast de lusten van het Wad, ook te maken met de lasten, het restrictieve natuurbeleid rond de Waddenzee en het toekomstig beheerperspectief van de Waddenzee met haar invloed op de ruimtelijke activiteiten aan de kust. Dit draagt het risico in zich van een dreigende tegenstelling tussen ecologie en economie.

Rond het Wad zijn veel andere overheden actief zoals de provincie en rijksdiensten, die elk vanuit een eigen perspectief opereren. Ook als het gaat om de water- en weginfrastructuur en om de kwaliteit van de ruimte spelen andere overheden in de gemeente Harlingen een belangrijke rol. Harlingen heeft daarom, meer dan een gemiddelde gemeente, een beperkte autonome beleidsruimte.

De ruimtelijke samenhang van de stad vormt ook een punt van aandacht. Het centrum ligt excentrisch, op afstand van de grotere woonwijken. De stad als geheel mist een heldere opbouw en is zodanig doorsneden met infrastructuur, dat het centrum onvoldoende gevoed kan worden en de wijken



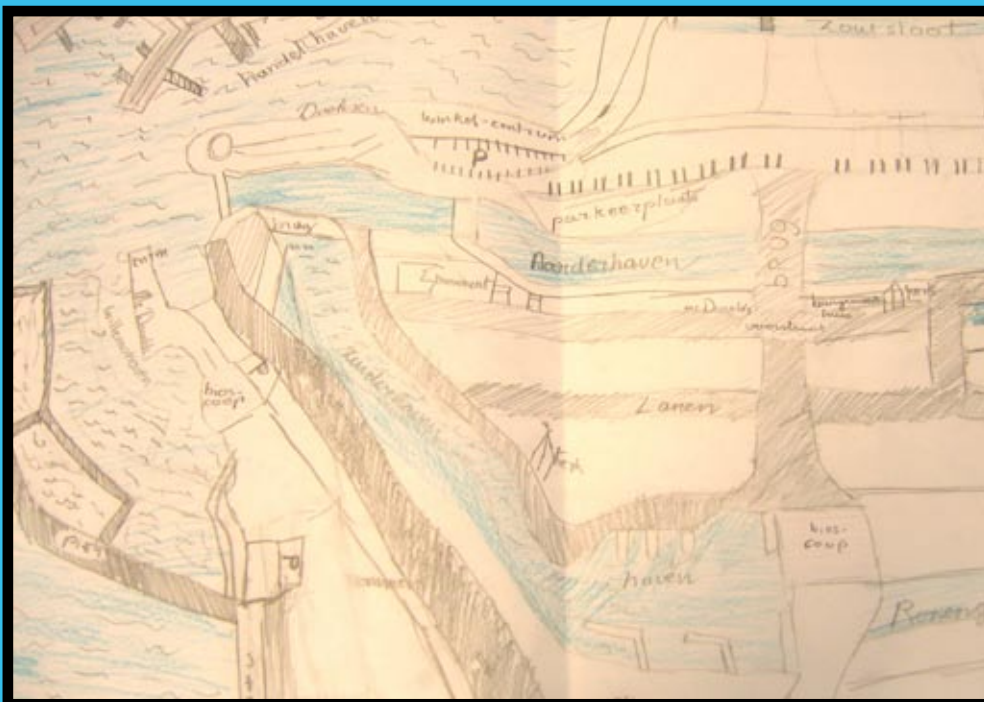
onderling slecht met elkaar verbonden zijn. De belangrijkste barrières zijn het spoor, de waterwegen en de N31. Ruimtelijk toont Harlingen haar gezicht nauwelijks aan zee en worden kansrijke gebieden als de Willems haven en de kuststrook bij de Westerzeedijk onbenut gelaten.

| 2.2 CONCLUSIES

Anno 2007 staat Harlingen op een bepalend kruispunt in haar ontwikkeling. Harlingen is vol kansen, klein maar sterk, met veel beloften die werkelijkheid kunnen worden maar ook aan de stad voorbij kunnen gaan.

Er is in de afgelopen jaren veel bereikt. De acute sociaal-economische achterstandpositie heeft Harlingen weten te overwinnen en de economie heeft zich voorspoedig ontwikkeld. De gemeente is in staat meer dan tevoren vanuit eigen kracht te sturen en er is ruimte ontstaan om te kunnen kiezen en prioriteiten te stellen. Tegelijk dringt zich een beeld op van een relatief kleine gemeente die veel voor de kiezen krijgt bij het realiseren van eigen ambities. Een gemeente die bovendien onderdeel uitmaakt van diverse belangrijke vraagstukken waar andere overheden voorstaan, zoals het uitdiepen van de Boontjes en de opwaardering van de N31 tot snelweg. Ook de grote wettelijke restricties die uitgaan van het Wad beperken de stad in haar bewegingsvrijheid en autonomie. Harlingen zal strategisch moet opereren om haar doelen te bereiken en coalities moet aangaan met de betrokken bestuurlijke partners. De grote uitdaging is om niet het schaakbord van andermans spel te worden maar zelf als grootmeester te spelen. Onder het motto wie klein is moet slim zijn doet Harlingen met deze houtskoolschets haar eerste zet.

TEKENINGEN VAN WEDSTRIJD HARLINGEN 2025



[1] EEN HOUTSKOOLSCHETS VOOR DE
GEMEENTE HARLINGEN

[2] HARLINGEN ANNO 2007

[3] DE KOERS VOOR 2025:
VOORTVAREND VEELZIJDIG

[4] DE ONTWIKKELINGSGBIEDEN

| 3.1 DE KOERS OP 2025 >>

18

| 3.2 HET VERSTERKEN VAN DE SOCIAAL
MAATSCHAPPELIJKE EN ECONOMISCHE STRUCTUUR >>

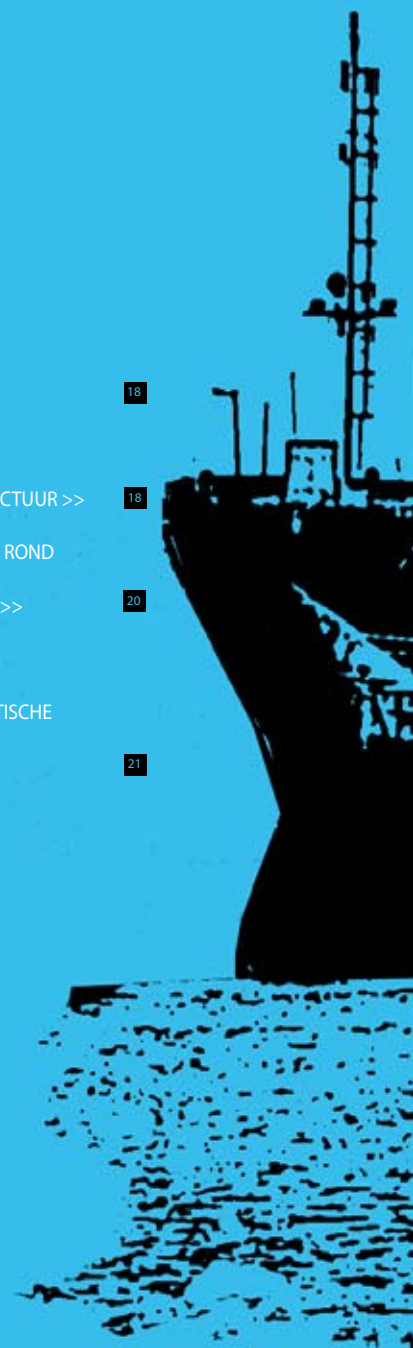
18

| 3.3. INSPELEN OP DE OPGAVEN EN KANSEN ROND
KLIMAATVERANDERING EN DUURZAAMHEID >>

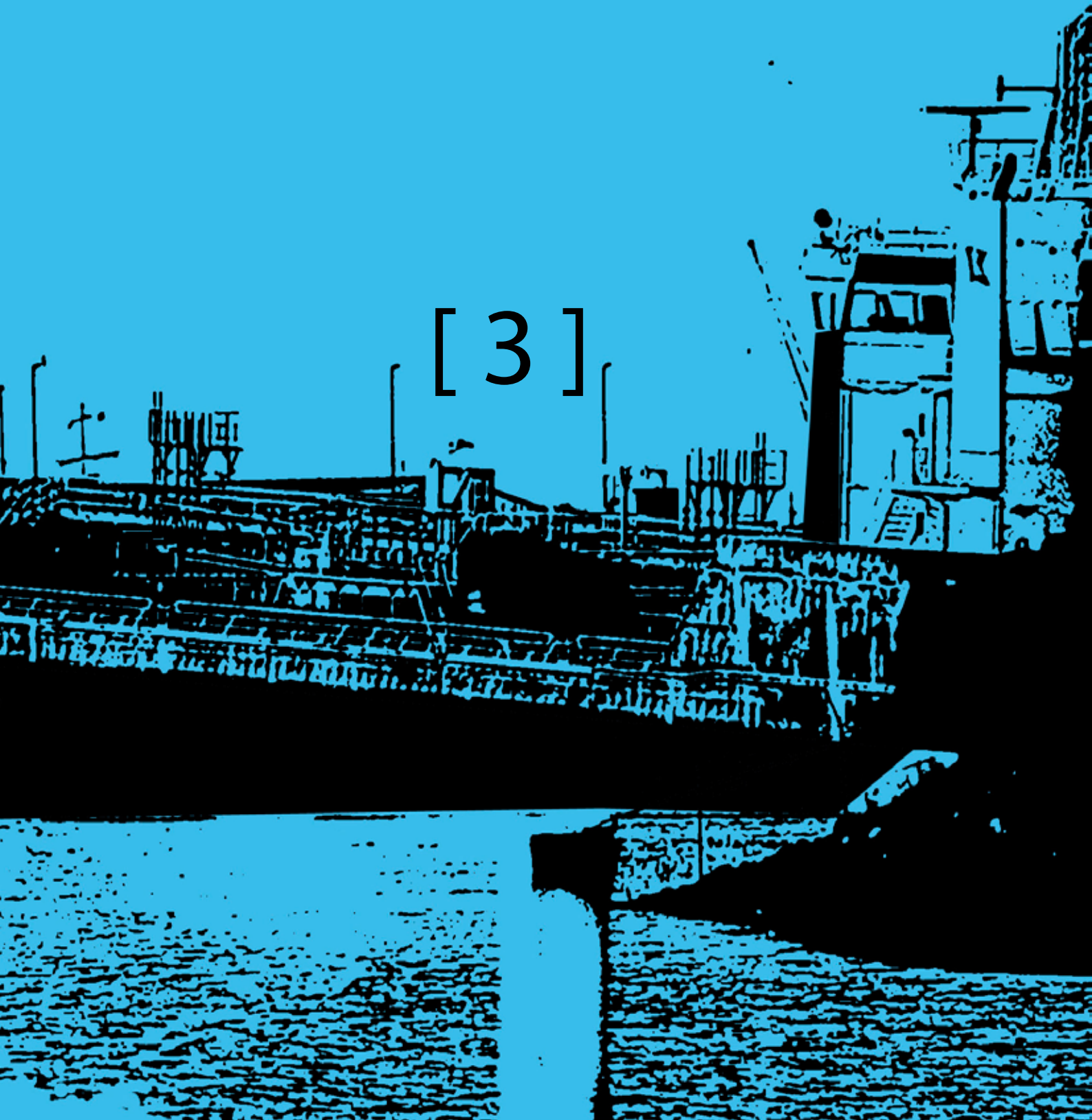
20

| 3.4. HET VERBETEREN VAN SAMENHANG EN
DIVERSITEIT IN DE RUIMTELIJK-PROGRAMMATISCHE
STRUCTUUR >>

21



[3]





| 3.1 DE KOERS OP 2025

Harlingen kiest voor een offensieve en zelfbewuste strategie. Een strategie die zich richt op het benutten van haar kwaliteiten en op het verzilveren van haar kansen op een slimme en afgewogen manier. Daarbij zet Harlingen niet alleen in op de groei van de haven maar juist ook op verbreding van de werkgelegenheid door het benutten van de kansen die het Wad biedt (Waddengoud) en de kansen die duurzaamheid, het toerisme en de zorgeconomie bieden. Harlingen benut haar kernkwaliteiten in de volle breedte, doet dat in onderlinge afweging, in samenhang, met oog voor de beste mix. En met een hernieuwd oog voor de kwaliteiten van de bestaande stad. Door het gezicht naar zee te richten, naar variatie te zoeken door het scheppen van nieuwe milieus voor nieuwe bedrijvigheid waarbij inbreiding voor uitbreiding gaat. Ook door de interne ruimtelijke structuur te verbeteren en het wegnemen van de tweedeling, het versterken van de relatie met de dorpen. Voortvarend op weg naar een veelzijdige en florerende stad.

De ambities van Harlingen concentreren zich op de volgende thema's:

1. Het versterken van de sociaal-maatschappelijke en economische structuur
2. Inspelen op de opgaven en kansen rond klimaatverandering en duurzaamheid
3. Het verbeteren van samenhang en diversiteit in de ruimtelijk-programmatische structuur.

De basis moet op orde zijn. Dat is een voor de hand liggend uitgangspunt, maar daarmee niet eenvoudig. Het gaat om de basistaken van de gemeente, ongeacht de keuzes voor de toekomst. Op sociaal gebied gaat het dan om het werken aan sociale samenhang, om de maatschappelijke ondersteuning, om het scheppen van een goed leefklimaat en sociale veiligheid. Ruimtelijk om bijvoorbeeld de openbare ruimte en de cultuurhistorie. Economisch gaat het bijvoorbeeld om de zorg voor een goed vestigingsklimaat en de afstemming van onderwijs en werkgelegenheid. Deze aspecten zijn geen expliciet onderdeel van de Houtskoolschets maar vormen wel een noodzakelijke opgave voor de gemeente.

| 3.2 HET VERSTERKEN VAN DE SOCIAAL-MAATSCHAPPELIJKE EN ECONOMISCHE STRUCTUUR

Verbreding economie

Harlingen wil voldoende stabiele werkgelegenheid scheppen voor lager, middelbaar en hoger geschoolden door verbreding van de economie. Dat is nodig omdat de huidige economie sterk leunt op de industrie en de havenlogistiek. Dit maakt Harlingen kwetsbaar en ondanks het historisch lage percentage werkloosheid, is die hoger dan gemiddeld. Het algemene gevoel is dat wanneer de economie hapert er in Harlingen snel klappen gaan vallen. Zoals ook elders in het Noorden is het vertrek van jongeren met een hogere opleiding in Harlingen voelbaar. Nu de economische dynamiek nog groot is het van belang om snel te verbreden.

Toerisme

Harlingen wil haar economische basis verbreden door het stevig uitbouwen van toerisme en recreatie. Naast het stimuleren van festivals (de Harlinger Visserijdagen is een van de grootste publiekstrekkingen)

van Friesland!) speelt Harlingen 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 o.a. 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. Andere kansen voor verbreding liggen in de groei van de kenniseconomie en de zorgsector.

Kennis en educatie

Een andere kansrijke combinatie van economische verbreding en ecologie / duurzaamheid zijn de mogelijkheden voor kennisontwikkeling en educatie rond het Wad als dynamisch ecosysteem. De toekomstige status van de Wadden als Werelderfgoed zal de belangstelling voor de Wadden doen toenemen en een nieuwe toeristenstroom op gang brengen waar ook Harlingen van kan profiteren. Harlingen wil zich specialiseren als centrum voor onderzoek, monitoring, beleidsvorming en –beïnvloeding inzake het Wad en nieuwe vormen van kustverdediging. De stad wil een combinatie creëren tussen deze kennis en de educatie en beleving van het Wad in de vorm van een Waddenexperience centre.

Harlingen wil zich bovendien meer richten op de creatieve sector, kleinschalig van aard en aansluitend op de kunst-, kennis- en cultuursector. Tenslotte biedt de groeiende zorgeconomie een goede kans voor het verbreden van de economie en het inspelen op de vergrijzing. De zorg biedt werk aan laaggeschoolden. Denkbaar zijn combinaties van zorg en de oudere toerist / recreant.

Bruisend en veelzijdig centrum

Harlingen wil in 2025 een complete en hechte stad zijn met het voorzieningenniveau dat past bij een stedelijk centrum. Daartoe wil Harlingen het voorzieningenniveau in het centrum ondersteunen en waar mogelijk uitbreiden. Dat is nodig omdat het voorzieningenniveau van Harlingen door de schaalvergroting steeds meer onder druk komt te staan. Het centrum zou dan sterk inboeten aan compleetheid en zou zijn lokale en regionale functie niet meer naar behoren kunnen uitoefenen. Daarom wil Harlingen werken aan de aantrekkelijkheid, compleetheid en bereikbaarheid van het centrum en de grotere (veelal maatschappelijke) voorzieningen op centrale locaties dichtbij het centrum concentreren. Het karakter en de uitstraling van het centrum moet zich zoveel mogelijk van andere centra in Friesland onderscheiden. Daarmee wordt het centrum aantrekkelijker voor de eigen inwoners, voor de regio en voor de toerist.

Vergrijzing accommoderen en benutten

Harlingen wil bovendien actief inspelen op de vergrijzing, zowel wat betreft haar eigen bevolking als wat betreft de groter wordende groep actieve oudere toeristen. Dit betekent sturen op meer combinaties van wonen en zorg, onder meer door aanpassing en herstructurering van de huidige woningvoorraad en door te zorgen voor nieuwe diensten en concentratie van zorgvoorzieningen. Daarnaast wil Harlingen inspelen op de groter wordende groep actieve ouderen door haar functie als pleisterplaats te koppelen aan goede zorg voor oudere toeristen.



| 3.3. INSPELEN OP DE OPGAVEN EN KANSEN ROND KLIMAATVERANDERING EN DUURZAAMHEID

Klimaatveranderingen, kustverdediging en spuicapaciteit

Harlingen wil dat de noodzakelijke verbeteringen in de kustverdediging altijd bijdragen aan de relatie tussen Harlingen en de zee en aan het versterken van de ruimtelijk-programmatische kanten van het waterfront. Voorkomen moet worden dat Harlingen opnieuw een vestingstad wordt. De klimaatverandering werpt haar schaduw vooruit en leidt nu al tot aanpassingen van de waterkeringen. De verwachting is dat in de derde toetsronde dijken over enkele jaren zal blijken dat Nederland voor een nieuwe ronde dijkverzwaring staat. In Harlingen is de fysieke relatie van de stad met de zee een belangrijke kernkwaliteit die onder druk kan komen te staan door de doorgaans sterk sectorale benadering van kustverdediging.

De zeespiegelstijging, de voortgaande bodemdaling en overvloedige neerslag maken extra spuicapaciteit in Friesland nodig. Harlingen is aangewezen als één van de plekken waar de spuicapaciteit vergroot moet worden. In de huidige situatie, met hetemaal in de Tjerk Hiddessluizen, leidt het spuien tot veel slibneerslag in de haven met als gevolg dagelijkse baggerwerkzaamheden. Harlingen zet zich er voor in dat er een goede locatie voor een nieuwemaal komt met een duurzamere oplossing van de slibneerslag.

Duurzame bedrijvigheid

Duurzaamheid wordt een steeds belangrijker thema in de ruimtelijke ontwikkeling en de economie als geheel. De maatschappij stelt steeds meer eisen aan de bescherming van natuur, ecologie en aan de ontwikkeling van duurzame economische activiteiten. Duurzame energie en watertechnologie zijn speerpunten in het noordelijke overheidsbeleid. In het noordelijke verband vormt kennis en ontwikkeling van duurzame energie het speerpunt van het samenwerkingsverband Energy Valley. Dat is niet zonder reden. Innovatieve projecten gaan van Noord-Nederland de Europese proeftuin op het gebied van energietransitie maken. De huidige afspraken in EU verband en in het kabinetsakkoord geven aan dat duurzame energie de komende decennia een hoofdrol in de ontwikkeling van heel Europa gaat spelen. Het gaat daarbij om het verminderen van de CO₂-uitstoot door middel van zuinig gebruik van eindige energiebronnen, het hergebruik van afvalstromen ("wij kennen geen afval alleen grondstoffen") en om het opwekken van energie door oneindige energiebronnen als wind, zon en water (osmose en getijde).

Wadden-ecologie als kans

Duurzaamheid heeft ook een ecologische kant waarbij vanuit Harlingen vooral de Wadden centraal staan. De Wadden kennen een streng beheerregime waarvan de gevolgen ook op het land voelbaar zijn. Harlingen wil waar mogelijk de potentiële tegenstelling tussen natuurbescherming enerzijds en toerisme en de havenconomie anderzijds opheffen en juist met elkaar combineren. Harlingen zet in op een ontwikkeling die zowel de vruchten plukt van het 'Waddengoud' als de economische potenties van de havenconomie benut. Bij het beter benutten van het Waddengoud zal Harlingen zich vooral richten op het beleefbaar maken van het Wad op toerisme en de kenniseconomie.

De groenste en slimste haven van Nederland

De Harlingerhaven ontwikkelt zich voorspoedig. Met het blue energy project bij Frisia levert de haven nu al een bijdrage aan de kennisontwikkeling rond duurzame energie. Om de slag naar een moderne haven met relatief veel hoogwaardige werkgelegenheid te maken wil Harlingen haar positie als havenstad versterken en de focus nog zwaarder leggen op duurzaamheid. Harlingen wil de groenste en slimste haven van Nederland worden door de toepassing van innovaties rond duurzame energie en industriële ecologie. De gemeente wil zo een bijdrage leveren aan de mondiale, nationale en regionale duurzaamheidsdoelen en aan de versterking van deze economische sector.

| 3.4. HET VERBETEREN VAN SAMENHANG EN DIVERSITEIT IN DE RUIMTELIJK-PROGRAMMATISCHE STRUCTUUR

Harlingen wil de ruimtelijke structuur van de stad versterken, wil meer massa in de stad creëren door inbreiding en vergroting van de diversiteit aan woonmilieus en wil haar profiel aan zee verder ontwikkelen.

Hechte en complete stad

Harlingen wil de bestaande stad versterken door de barrières in de stad te slechten en kansrijke plekken in de stad veel beter te benutten. Het centrum en de andere voorzieningen moeten optimaal gevoed kunnen worden. Harlingen is nu opgebouwd uit 'eilanden' waardoor de noodzakelijke ruimtelijke samenhang in de knel is gekomen. De zwakke plekken in de ruimtelijke structuur concentreren zich in de zone tussen het spoor en de Trekvaart. Deze 'centrale zone' vormt de verdeelschijf van de stad, de overgangszone tussen nieuwe wijken en het historische centrum. Ondanks de centrale ligging wordt het gebied gekenmerkt door grootschalige bedrijvigheid en de N31 die het gebied doorsnijdt. De optimale voeding van het centrum door inwoners en bezoekers wordt hierdoor verhinderd.

Dorpen als parels




















Harlingen wil zijn twee karakteristieke terpdorpen Midlum en Wijnaldum koesteren. Ingezet wordt op het handhaven van het dorpse karakter en op het zorg dragen voor een veilige, herkenbare verbinding met het centrum opdat ook van die zijde kan worden bijgedragen aan de draagkracht van de stad.

Waterfront ontwikkelen

Harlingen wil de unieke, eenmalige kans verzilveren het waterfront te ontwikkelen en zo de stad te versterken. Door het huidige, vaak introverte ruimtelijke karakter om te buigen naar een veel grotere fysieke gerichtheid op het water en het centrum, wil Harlingen van haar Waterfront het nieuwe visitekaartje maken.

HOUTSKOOLSCHETS HARLINGEN 2025

Legenda

-  Havenindustriële complex
-  Waddenzee
-  Binnenwater
-  Natuurontwikkeling
-  Landelijk gebied
-  Stedelijk gebied
-  Historisch centrum
-  Aanhechting stad (bebouwd)
-  Aanhechting stad (onbebouwd)
-  Dorpen
-  Groene en slimme haven
-  Hoofdinfrastuctuur
-  Snelwegen
-  inpassing A31, ter plaatse van centrale zone
-  Spoor
-  Uitbreiding havenindustriële complex
-  Entree Doeksen
-  Groene entree
-  Entree Franekertrekvaart

Ontwikkelingsgebieden

-  Centrale zone
-  Westerzeedijk
-  Havens en kanaal
-  Binnenstad en waterfront



[1] EEN HOUTSKOOLSCHETS VOOR DE
GEMEENTE HARLINGEN

[2] HARLINGEN ANNO 2007

[3] DE KOERS VOOR 2025:
VOORTVAREND VEELZIJDIG

[4] DE ONTWIKKELINGSGBIEDEN

| 4.1 HAVENS EN KANAAL >>

26

| 4.2 BINNENSTAD EN WATERFRONT >>

30

| 4.3 WESTERZEEDIJK >>

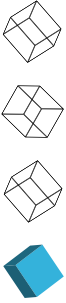
34

| 4.4 CENTRALE ZONE >>

37



[4]



[4] DE ONTWIKKELINGSGBIEDEN

In dit hoofdstuk wordt de koers aan de hand van vier ontwikkelingsgebieden verwoord en verbeeld. Het gaat om de gebieden: Haven en kanaal, Binnenstad en waterfront, Westerzeedijk en de Centrale zone. Daarmee wordt een eerste stap gezet op weg naar integrale gebiedsontwikkeling samen met andere publieke en marktpartijen.

| 4.1 HAVENS EN KANAAL

Dit gebied vormt het industriële hart van Harlingen en tevens de haven van Friesland. Het is van groot belang voor de werkgelegenheid van Harlingen en de regio. De havenbedrijvigheid/industrie zorgt in Harlingen zelf voor veel directe (20-25%) en indirecte werkgelegenheid (geschat op 20-25%). Hier bevindt zich het belangrijkste deel van de industriële en havengerelateerde bedrijvigheid en de belangrijke weg- en waterinfrastructuur. Het is ook het gebied dat een belangrijke rol speelt bij het versterken en verbreden van de belangrijkste bron van werkgelegenheid, de haveneconomie, en bij het realiseren van de ambitie om de kansen voor duurzame economie te benutten.

Het gebied loopt van de Noorderpier tot voorbij Oostpoort en omvat de zeehaven, het Van Harinxmakanaal en de bedrijvigheid aan beide zijden van het kanaal

Ambitie: meest veelzijdige haven van het noorden

Harlingen heeft de ambitie om de meest veelzijdige haven van het Noorden te worden. Uitstekend bereikbaar, goed geoutilleerd en met voldoende ontwikkelingsruimte. Bovendien stelt Harlingen zich ten doel de groenste en slimste haven van Nederland te worden, waar schaalvergroting en groei hand in hand gaan met duurzaamheid. Daarbij hoort ook duurzaam ruimtegebruik.

Concreet kiest Harlingen in dit gebied voor de volgende ontwikkelingen:

Groeien in clusters, massa en toegevoegde waarde

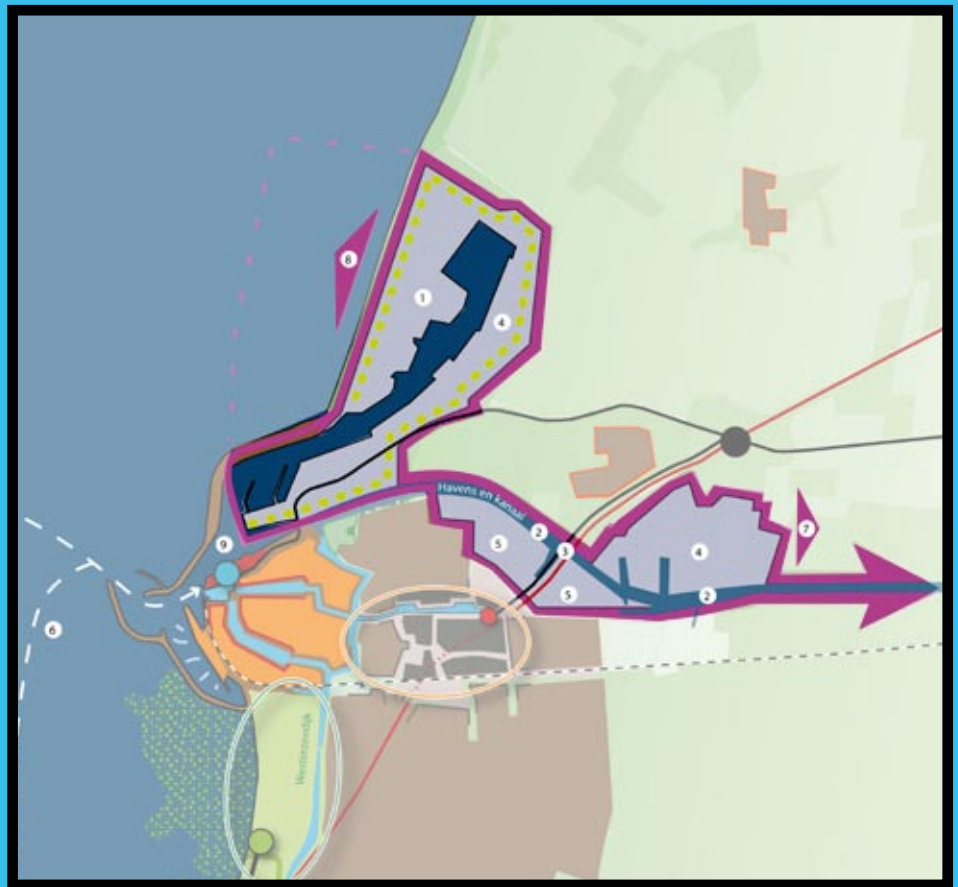
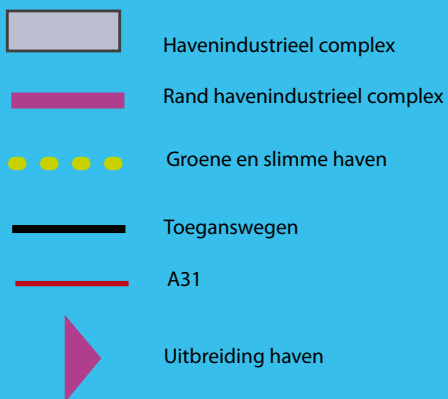
De haven maakt een stevige groei door. De economie van haven en logistiek wordt verder versterkt door het vormen van clusters, het vergroten van de vervoersstromen en het sturen op meer toegevoegde waarde. Door clustervorming ontstaat een complex van producerende, toeleverende en afnemende bedrijven en dienstverleners met voldoende kritische massa om, ondanks de beperkte omvang van de Harlinger haven, ook in de toekomst stevig te staan. Het vergroten van de vervoersstromen is nodig om de faciliteiten in de haven te kunnen behouden en de kosten ervan zo laag mogelijk te houden. Activiteiten met een hogere toegevoegde waarde zoals het bewerken van producten en maritieme dienstverlening zorgen voor meer en betere arbeidsplaatsen door de overslagfunctie alleen.

Harlingen richt zich, naast het faciliteren van de visserij, op de volgende kansrijke sectoren:

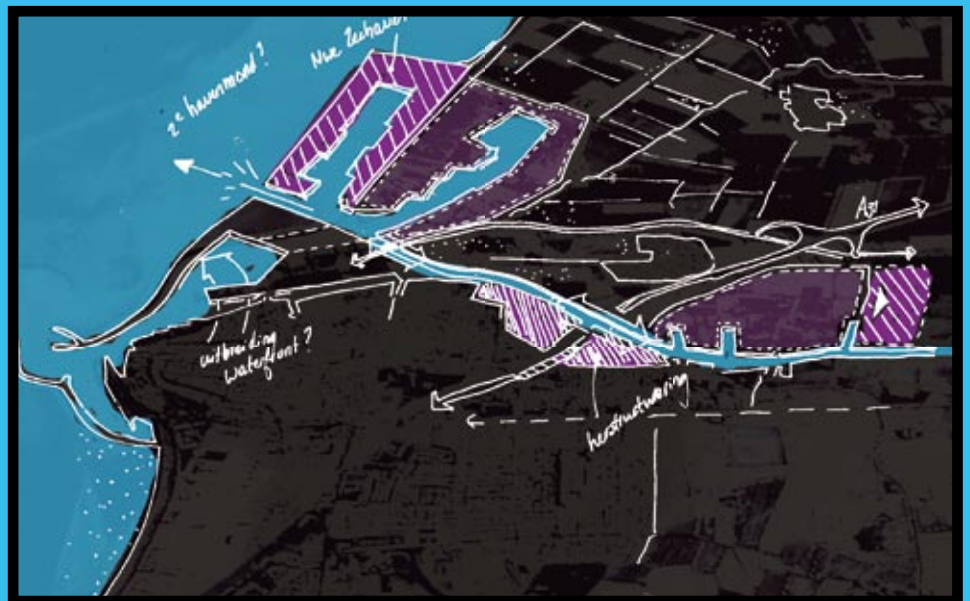
- Zand en grind

Haven en kanaal

1. Vormen van clusters en verduurzaming
2. Opwaarderen naar klasse Va
3. Aquaduct
4. Optimaliseren
5. Herstructureren
6. Uitdiepen
7. Oostpoort III en Kie
8. Uitbreiding zeehaven
9. Scheiden van stromen



IMPRESSIE HAVEN EN KANAAL GEBIED





[4] DE ONTWIKKELINGSGBIEDEN

- Scheeps-/jacht(af)bouw en onderhoud
- Logistiek (o.a. containers) in short sea verband
- Maritieme techniek (offshore)
- Maritieme dienstverlening.

Groene en slimme haven

Duurzame en innovatieve activiteiten, nu al ruim aanwezig in de haven, krijgen ook in de toekomst bijzondere aandacht. Zo liggen er kansen voor het afvangen en transporteren van CO2 uit de productieprocessen in de haven ten behoeve van de (geplande uitbreiding van) glastuinbouw bij Sexbierum. Gebruik van de restwarmte van OMRIN (de reststoffenenergiecentrale van Friesland) biedt eveneens een belangrijke kans en aanknopingspunt voor industriële ecologie. Harlingen gaat ook haar pijlen richten op aquacultuur, bijvoorbeeld in de vorm van biologische viskweek of zilte teelten, waarvoor restwarmte goed gebruikt kan worden. De clustering van knowhow en de ligging buiten de sluizen bieden uitstekende kansen voor met name de offshore windindustrie op de Noordzee die Harlingen wil verzilveren. Tenslotte wil Harlingen de biodiversiteit, door bijvoorbeeld mosselenhangcultuur, in haar havens bevorderen.

Duurzaam ruimte gebruik

Harlingen wil de groei in de havengerelateerde economie op een verantwoorde wijze accommoderen door zuinig en efficiënt om te gaan met de bestaande bedrijventerreinen. Ruimte is schaars, zeker in Harlingen waar het ontwikkelen van een nieuw zeehaventerrein lange adem vraagt. De huidige, geoptimaliseerde, zeehaventerreinen en de vergrootte opvangcapaciteit van de terreinen gelegen aan het Van Harinxmakanaal zullen in de tussenliggende periode de vraag moeten accommoderen. Dit betekent tegengaan van morsen met ruimte, benutten van bestaande verouderde terreinen door herstructurering en zorgen voor het juiste bedrijf op de juiste plek. Het bedrijventerrein Kie moet daarbij betrokken worden, in afstemming met Franeker. Niet-zeehavengebonden bedrijven horen in principe een locatie te krijgen langs het Van Harinxmakanaal.

Uitstekend bereikbaar

Het Van Harinxmakanaal is één van de dragers van de economie van de Westergozone. Om de natte bedrijventerreinen langs het kanaal in Harlingen en Franeker zo goed mogelijk te kunnen benutten en de overloopfunctie vanuit de haven in te kunnen vullen is verbetering van de bereikbaarheid van deze terreinen noodzakelijk. Harlingen wil daarom het kanaal opwaarderen naar klasse Va (bovenop de geplande aanpassing op klasse IV) tot aan Kie, met een nieuwe zeeluis die hierop aansluit en met een vrije kruising van het kanaal met de toekomstige A31, door aanleg van een aquaduct. Bovendien spant Harlingen zich in voor het uitdiepen van de Boontjes, een essentiële schakel in de binnenvaartverbinding van Randstad naar Harlingen.

Uitbreiding zeehaven

Gezien het grote belang en succes van de havengerelateerde economie kiest Harlingen voor de uitbreiding van de zeehaven. Dat is nodig omdat de natte bedrijventerreinen binnen de sluizen door de beperkte breedte en diepte slechts in beperkte mate een rol kunnen spelen in de opvang

van de te verwachten groei van de sector. Harlingen heeft een sterke voorkeur voor een zeewaartse uitbreiding boven een uitbreiding in noordelijke richting. Met een zeewaartse uitbreiding kan een breder en compacter haventerrein worden gecreëerd met meer mogelijkheden tot clustering, wordt het silhouet minder aangetast en kan de industrie op afstand van de dorpen blijven en kunnen de archeologisch waardevolle kwelderruggen gespaard blijven.

Vooral in deze uitbreiding moet de ambitie van groenste en slimste haven gestalte krijgen.

De haven richt zich op state of the art duurzame en innovatieve bedrijvigheid en krijgt ook een nadrukkelijk 'groen' karakter waar het gaat om het ontwerp en de inrichting. Wanneer de uitbreiding van de zeehaven noodzakelijkerwijs moet leiden tot natuurcompensatie, dan kiest Harlingen er voor deze te koppelen aan het verhogen van de biodiversiteit van het Wad, bij voorkeur aan de zeezijde van de Westerzeedijk.

Scheiden van stromen

De pleziervaart, veerdiensten, bruine vloot en bedrijfsmatige vaart (van en naar de Industriehaven en het Van Harinxmakanaal) zitten elkaar nu in de weg in de smalle havenmond. Dat wordt er niet beter op wanneer de zeehaven is uitgegeven en de transportbewegingen over water van o.a. OMRIN en de ethanolfabriek op gang zijn gekomen. Dit brengt niet alleen veiligheidsrisico's met zich mee, het staat ook groei van de haven en het toerisme in de weg. Harlingen kiest voor het aanbrengen van een duurzame scheiding van de recreatiegebonden vaart en de bedrijfsgebonden vaart, zo mogelijk in de vorm van een tweede havenmond.

Nader onderzoek

Nader onderzoek is nodig naar:

- De uitbreidingsruimte van de zeehaven. Dit onderzoek zal duidelijkheid moeten geven over de vraag of gekozen kan worden voor het voorkeursalternatief van een buitendijkse haven. De toetsingskader uit de PKB Waddenzee speelt hierbij een belangrijke rol.
Harlingen wil in de studie meenemen:
 - o de wijze waarop de scheiding van stromen het beste uitgevoerd kan worden. Het kan gaan om vergroting van de huidige havenmond of aanleg van een tweede havenmond.
 - o De bijdrage die een verlegging van het van Harinxmakanaal met een nieuwe sluis en eventuele spui kan leveren aan een kwalitatief goede afronding van de noordelijke kant van de oude stad.
- De wijze waarop en de omvang waarin in de zeehaven ruimte vrij kan worden gemaakt voor zeehavengebonden bedrijven door herstructurering en verplaatsing naar havengebonden terreinen aan het van Harinxmakanaal.
- De ruimte die nodig is om te voldoen aan de vraag naar bedrijventerreinen (havengebonden en modern gemengd) inclusief de verplaatsingsbehoefte.
- De mogelijkheden voor revitalisering van het noordelijk deel van Hermes en van het bedrijventerrein Koningsweg.
- Ontwikkelingsstrategie voor de herstructurering en uitplaatsing.



[4] DE ONTWIKKELINGSGBIEDEN

| 4.2 BINNENSTAD EN WATERFRONT

De binnenstad is de parel van Harlingen. Een uniek historisch centrum waar eb en vloed letterlijk diep in doordringen. Waar watertoeristen op de eerste rang kunnen aanleggen. Met prachtige monumenten, het winkelhart, uitgaansgelegenheden en kunst en cultuur onder handbereik. Dit ontwikkelingsgebied omvat de binnenstad, inclusief de singels en de randen, en het gebied van Waddenpromenade met de veerterminal naar Vlieland en Terschelling en met de Willems haven.

Ambities: bruisend centrum met een smoel aan zee

In dit gebied krijgt de verbreding van de economie en het stimuleren van werkgelegenheid voor laagopgeleiden in de toeristische sector vorm. Ook richt de aandacht zich op het op peil houden van het voorzieningenniveau. Harlingen wil dat de binnenstad een sterk en bruisend centrum blijft dat comfortabel en aantrekkelijk is voor inwoners, voor de regio en toeristen. Harlingen heeft bovendien de ambitie om haar gezicht meer naar de zee te richten. De Willems haven biedt hiervoor een unieke kans. Dit nieuwe waterfront wordt het visitekaartje van Harlingen: smoel aan zee. De ontwikkelingen in het waterfront vragen om integratie van kustverdediging en ruimtelijke ontwikkeling. Op het gebied van (water)toerisme wil Harlingen een flinke kwaliteitsslag maken van stepping stone van IJsselmeer naar Noordzee of het Wad naar een comfortabele en pleisterplaats voor zoet en zout.

Concreet kiest Harlingen in dit ontwikkelingsgebied voor de volgende ontwikkelingen:

Bruisend centrum

Draagvlak voor voorzieningen

Harlingen wil voldoende kritische massa in het centrum houden voor clustering van detailhandel en het tegengaan van het ontstaan van andere winkelcentra elders in de stad die de kracht van de binnenstad te kort doen. Harlingen wil een aantrekkelijke detailhandelsmix die past bij de centrumfunctie van Harlingen en tevens aanloop creëert voor de horeca en kunst- en cultuursector. De schaalvergroting in de detailhandel maakt het echter steeds moeilijker om met name grotere ketens in de binnenstad te vestigen en de gewenste mix te houden. Harlingen gaat daarom gericht sturen op het scheppen van mogelijkheden om grotere volumes in het centrum te kunnen handhaven voorzover dat past binnen de cultuurhistorische waarden van dit monumentale deel van Harlingen. Bijvoorbeeld door kansrijke plekken te inventariseren en actief op te treden in de markt. Grootschalige en perifere detailhandel (zoals doe-het-zelf zaken en tuincentra) kunnen wel buiten de binnenstad geplaatst worden, zo veel mogelijk gekoppeld aan de hoofdinfrastructuur van de stad. Voor het vergroten van het draagvlak van het centrum zijn goede parkeergelegenheden en een aantrekkelijke openbare ruimte van belang. Tot nu toe is een parkeergarage voor het centrum niet van de grond gekomen. Nu het centrum daadwerkelijk het hart van de stad wordt zullen de mogelijkheden voor een parkeergarage opnieuw worden bestudeerd. Het gaat om een gezamenlijk belang van gemeente, winkeliers, bewoners en bezoekers!



Smoel aan zee

Waterfront ontwikkelen met luxe nieuwe jachthaven

Harlingen wil snel een aantal stappen zetten om de kansen die het toerisme biedt optimaal te kunnen benutten en de noodzakelijke inhaalslag te maken. In de Willemshaven accommodeert Harlingen de schaalvergroting in de pleziervaart, de behoefte aan meer luxe en de opkomst van de belevingseconomie. De ontwikkeling van de Willemshaven omvat de aanleg van een nieuwe luxe jachthaven, gericht op grotere schepen en cruisevaart, vertrekhaltes voor wadexcursies, gecombineerd met vastgoedontwikkeling van winkels en horeca, bedrijvigheid en mogelijk wonen. Ook de bruine vloot past goed in dit concept. De omvang van de Willemshaven laat naast de luxe jachthaven ook ruimte aan lichte maritieme bedrijfjes en wellicht een wellnesscentrum. De ruimtelijke invulling van de Willemshaven vergt nadere studie. Zo kan de luxe jachthaven in het noordelijke deel op zijn plek zijn, rond het Dok en dus dicht bij het centrum, maar ook in de zuidelijke oksel dat echter meer inzet vraagt voor herontwikkeling en verbinding met het centrum. Met dit nieuwe waterfront kan een belangrijke bijdrage worden geleverd aan het vergroten van de aantrekkelijkheid van Harlingen als 'jaarrond' bestemming. Deze nieuwe 'jachthaven plus' moet programmatisch aanvullend en ondersteunend zijn aan de binnenstad. Daarom moet de jachthaven fysiek zo goed mogelijk verbonden zijn met het centrum en qua sfeer, schaal en maat bij het bestaande centrum aansluiten, waarbij vooral (beperkte) bouwhoogten een belangrijke factor vormen.

Poort naar de Friese meren

Waar de nieuwe Willemshaven zich vooral op de grotere zeegaande jachten richt, blijft de binnenstad van groot belang voor kleinere schepen. Harlingen wil haar positie als poort naar de Friese Meren versterken door zich meer richten op de toeristische (motor)vaart op de Friese binnenwateren. Dit betekent dat verdere kwaliteitsverhoging van de voorzieningen in de Noorderhaven, Zuiderhaven en de Singels nodig is. Het gaat om bijvoorbeeld walstroom en sanitaire voorzieningen in de directe omgeving, maar ook om uitgebreidere dienstverlening en de koppeling met zorgvoorzieningen. Voor de koppeling tussen toerisme en zorg zijn ligplaatsfaciliteiten en de ontwikkeling van een zorgdienstencentrum in Oranjeoord (HMCL) van belang.

Optimale bereikbaarheid

Bereikbaarheid over de weg

Harlingen hecht belang aan goede bereikbaarheid van het centrum waarbij het wegverkeer de ontwikkeling van de watersport bij het centrum zo weinig mogelijk belemmert. Wanneer de huidige plannen voor opwaardering van de N31 doorgaan zal een aantal op- en afritten verdwijnen. Een parallel aan de N31 aan te leggen lokale noord-zuid verbinding kan veel van het doorgaande lokale verkeer opvangen. Dat neemt niet weg dat het verkeer door het centrum zal toenemen, waar het conflicteert met de pleziervaart van en naar de Noorder- en Zuiderhaven. De twee belangrijkste bruggen zitten immers in het oude centrum. Daarom is het van belang maatregelen te treffen die het verkeer in het centrum van doorgaande automobilisten zoveel mogelijk beperkt.

Bereikbaarheid vanaf de Friese meren

De bereikbaarheid is bij de kleine pleziervaart verbonden met de Elfstedenroute. De Elfstedenroute ten noorden van Harlingen (Sexbierumervaart) is niet bevaarbaar vanwege de vele dammen en duikers en het alternatief van het van Harinxmakanaal is weinig aantrekkelijk. Harlingen wil daarom de route van Harlingen via Achlum en Hitzum naar Franeker, als onderdeel van het Elfstedenvaarnetwerk, opwaarderen. Ook een betere doorvaart vanaf Bolsward via Witmarsum en het opwaarderen van de vaart via Arum leveren een extra bijdrage aan de bereikbaarheid van Harlingen vanaf de Friese meren.

Nader onderzoek

Er is nader onderzoek nodig naar:

- de ontwikkelmogelijkheden van de Willemshaven in het licht van
 - o de marktpotenties
 - o de grootte van dit gebied
 - o vrijwaringszones van de primaire waterkering
 - o de hoogte van het buitendijkse terrein en de daarop te realiseren functies
 - o de noodzakelijke voorzieningen in een luxe haven en andere programmatische aspecten mede in het licht van het totaal stedelijke programma
 - o de ruimtelijke inpassing van de bebouwing (maat, schaal en silhouet).
 - o aantrekkelijke route naar het centrum
 - o de relatie met de kop van de Westerzeedijk
- De realisatie van één of meerdere parkeergarages.
- De toekomstige interne verkeersstructuur en de wijze waarop autoverkeer door het centrum kan worden ontmoedigd. Daarbij worden ook meegenomen de effecten die een mogelijke knip in de verbinding tussen de Waddenpromenade en (Hoge) Havenweg kunnen hebben op het functioneren de verkeerssystemen van de stad.



[4] DE ONTWIKKELINGSGBIEDEN

| 4.3. WESTERZEEDIJK

Het gebied Westerzeedijk ligt net ten zuiden van de binnenstad en heeft nu een overwegend groene en recreatieve functie met sportvelden, weilanden en een camping. Buitendijks ligt, dicht tegen de stad aan, het Harlinger strand.

Dit gebied wordt grofweg begrensd door het spoor aan de noordzijde, de Bolswardervaart in het oosten, de aansluiting van de N31 en de Westerzeedijk in het zuiden, het Hegewiersterfjild en de vaargeul van de Boontjes in het westen.

Ambities: Harlingen Waddenstad

In dit gebied presenteert Harlingen zich als Waddenstad. Het accent ligt op de natuur, biodiversiteit, de beleving, educatie en de kennis over de Waddenzee.

Harlingen wil haar toeristische profiel als de Waddenstad uitbouwen door niet alleen een goede watersportstad te zijn, maar het Wad in al haar facetten in Harlingen beleefbaar te maken.

Harlingen wil zich een centrale positie verwerven op het gebied van kennisontwikkeling, monitoring en educatie rond het ecosysteem van de Wadden. Tenslotte wil Harlingen haar ligging aan zee ook uitbuiten op het gebied van wonen.

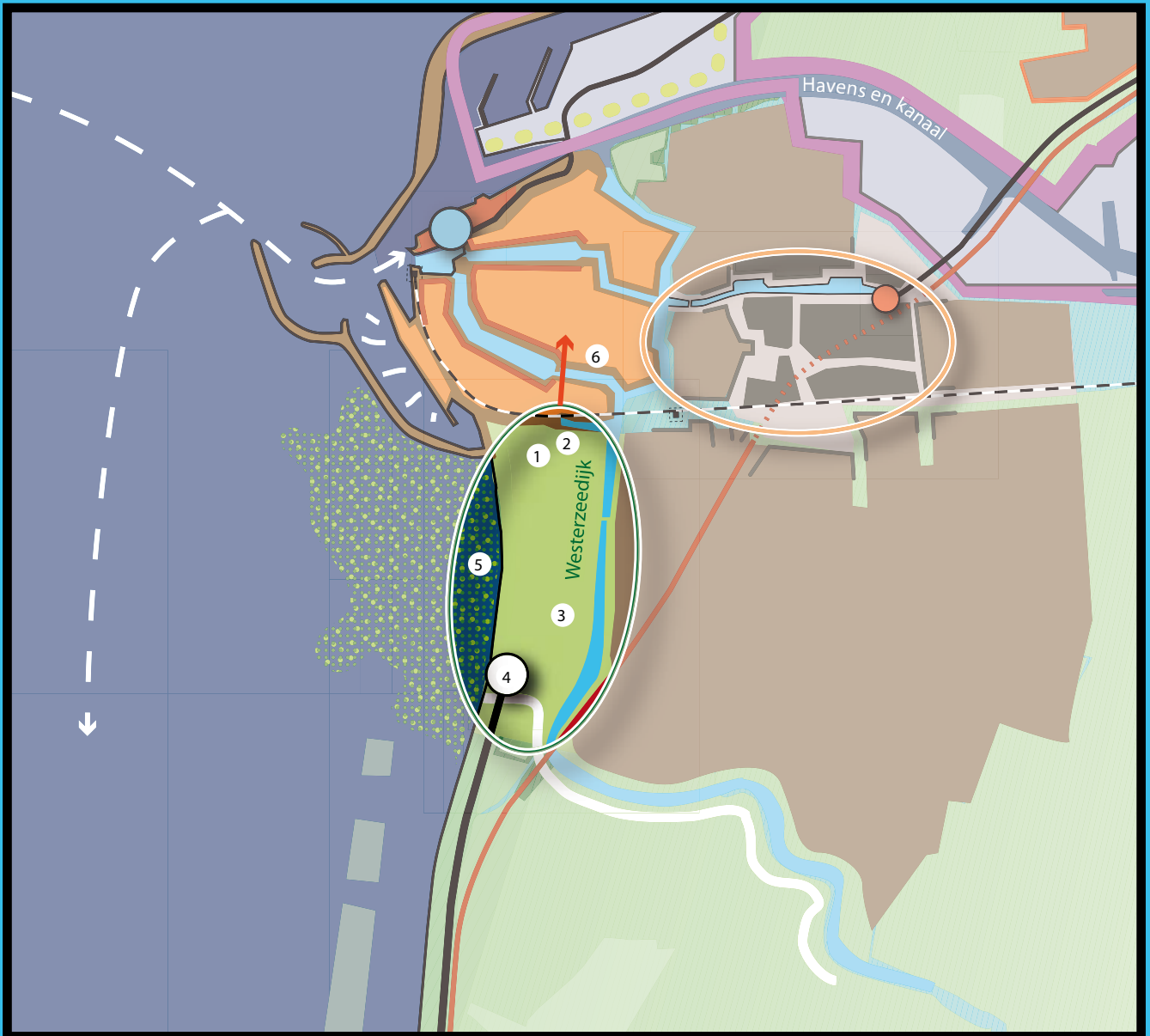
Concreet kiest Harlingen in dit ontwikkelingsgebied voor de volgende ontwikkelingen.

Waddenbeleving

De Westerzeedijk ligt dicht bij de binnenstad en aan zee. De Westerzeedijk biedt veel ontwikkelruimte en is uitstekend bereikbaar vanuit de stad, met de trein en vanaf de snelweg. Het is een uitstekende plek voor een hoogwaardig en grootschalig programma. Programma's die niet in of rond het centrum kunnen of gewenst zijn. Hier wordt ontwikkelruimte geboden voor een cluster van toeristisch-recreatieve activiteiten, dat zich richt op vier-seizoensbeleving van en educatie over het Wad (bijvoorbeeld een publiekstrekker als een Wadden Experience Center en/of zeehonden crèche), en op de groeiende behoefte aan sport en ontspanning (leisure en wellness). De Waddenzee verdient het om op een uitstekend bereikbare plaats een Waddencentrum van formaat te hebben. Het is immers een van de grootste natuurgebieden van Europa dat bovendien over enige tijd op de Werelderfgoedlijst komt te staan waardoor een nieuwe toeristenstroom op gang komt. Met zo'n centrum ook bezoekers die een tocht naar Vlieland of Terschelling maken, tot een bezoek te verleiden. De Westerzeedijk is ook het gebied waar ruimte is voor het bundelen van de kennisontwikkeling rond de Wadden en voor bijzondere woonmilieus, waarmee Harlingen invulling kan geven aan het motto 'Friesland woonprovincie'.

In de toekomst wordt de Westerzeedijk beter bereikbaar door de verandering in de N31, waardoor dit gebied als nieuwe poort van het centrum kan fungeren.

De nieuwe zuidelijke stadsentree kan dan een betere aansluiting op de binnenstad krijgen, bijvoorbeeld in het verlengde van de Steenhoudersstraat, conform het huidige verkeersplan van de gemeente.



Westerzeedijk

1. Cluster toeristisch-recreatief, leisure
2. Kenniscentrum
3. Bijzondere woonmilieus
4. Waddenpoort
5. Natuurontwikkeling
6. Verbinding centrum



Natuurontwikkeling



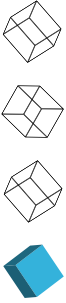
Toeganswegen



Verbinding centrum



Groene entree



Slimme combinatie ecologie, toerisme, kustverdediging

Met het Wad ten westen van de Westerzeedijk en het Hegewiersterfjild aan de zuidoostzijde heeft Harlingen veel Waddennatuur in dit gebied. Het is belangrijk de beleefbaarheid van het Wad te vergroten om de bezoeker meer te betrekken bij het Wad en om een sterkere relatie te leggen met toeristisch-recreatieve programma op het land.

De klimaatverandering vraagt in de toekomst om aanpassing van de kustverdediging. Harlingen staat in Westerzeedijk een integrale benadering voor, waarbij kustverdediging, beleving van het Wad en ruimtelijke ontwikkeling hand in hand gaan. De traditionele benadering zet in op dijkverhoging en verbreding en vereist een grote reserveringszone achter de dijk waarin geen ontwikkelingen plaats mogen vinden. De mogelijkheden voor Westerzeedijk worden daarmee ernstig beperkt. Een mogelijk alternatief zou een zeewaartse kustverdediging kunnen zijn, waarbij de dijk niet verhoogd hoeft te worden en de ruimtelijke barrière van de dijk niet groter wordt dan strikt noodzakelijk. Een zeewaartse kustverdediging kan gecombineerd worden met het vergroten van de natuurlijke rijkdom aan de zeezijde, waardoor de waddennatuur aan beleefbaarheid toeneemt. Het dempen van de golven kan langs verschillende wegen gerealiseerd worden. Bijvoorbeeld door kwelders aan te leggen die relatief weinig biodiversiteit hebben, of een lage tweede dijk (een soort zomerdijk) op de grens met de Boontjes. Hierdoor kan een luw gebied, een lagune, ontstaan die veel meer bijdraagt aan de diversiteit. Biodiversiteit is gebaat bij het creëren van meer overgangen tussen nat en droog en/of zout en zoet. Met een spui bij de Westerzeedijk zou deze overgang gecreëerd kunnen worden die bovendien een bijdrage zou leveren aan de noodzakelijke uitbreiding van de spuicapaciteit bij Harlingen. Door deze extra spuicapaciteit ontstaat buitendijks een wereld van nat en droog maar ook van zoet, brak en zout, met zeer positieve ecologische effecten. De slibneerslag als gevolg van het spuien, die momenteel in de Harlinger haven dagelijkse baggerwerkzaamheden tot gevolg heeft, kan op deze plek juist een bijdrage leveren aan het ontstaan van kwelders en slikken. Wanneer bij de uitbreiding van de zeehaven het vraagstuk van de natuurcompensatie aan de orde is, kan juist in dit gebied compensatie worden gevonden. Op deze wijze kunnen veel ontwikkelingen elkaar versterken.

Nader onderzoek

Er is nader onderzoek nodig naar:

- de mogelijkheden voor een Proeftuin voor zeewaartse kustverdediging in combinatie met:
 - o verhogen biodiversiteit
 - o nieuwe locatie spui
 - o versterken beleefbaarheid van het Wad.
- De marktkansen voor een publiekstrekker zoals een Wadden Experience Centre.
- De mogelijkheden om Maritieme - en Waddenkennis in Harlingen te bundelen.
- Integraal ontwerp van het gebied waarin uitgezocht wordt:
 - o welk bijzonder woonmilieu in dit gebied past en welke bijdrage dit milieu kan leveren aan het groen-blauwe karakter van het gebied
 - o inpassing van een publiekstrekker
 - o inpassing van een kenniscentrum
 - o hoe aan een nieuwe stadsentree vorm kan worden gegeven.

| 4.4 CENTRALE ZONE

De centrale zone vormt de verdeelschijf voor een groot deel van de stad. Hier liggen de meeste verbindingen tussen de binnenstad en de woonwijken en de oostelijke entree van de binnenstad. De centrale zone wordt grofweg begrensd door de Zuidoostersingel in het westen, het spoor in het zuiden, het zuidelijke deel van Hermes in het noorden en de Nieuwe Trekweg in het oosten. Het spoor in het zuiden, de waterwegen in het noorden van de zone en de N31 vormen belangrijke barrières naar de omgeving.

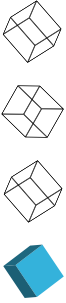
Ambities: hechte stad

Harlingen heeft als een van de centrale ambities het versterken van de stedelijke structuur geformuleerd en het opheffen van de ruimtelijke tweedeling. De centrale zone heeft een belangrijke, bijna cruciale functie, waarbij het slechten van de functionele en infrastructurele barrières in het gebied, en vooral de N31, bijzondere aandacht verdient. Een ander motto voor de toekomst is: inbreiden vóór uitbreiden. Harlingen wil in deze zone nieuwe ruimte voor bedrijvigheid creëren door herstructurering van oude bedrijventerreinen. Daarnaast wil Harlingen door transformatie en het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit kansrijke gebieden gebruiken voor nieuwe stedelijke (woon)milieus. Zo ontstaat niet alleen een prettiger en beter 'doorwaadbaar' gebied er ontstaat ook meer massa op korte afstand van de binnenstad.

Concreet kiest Harlingen in dit ontwikkelingsgebied voor de volgende ontwikkelingen.

Structuurverbetering door functieverandering

De ruimtelijke kwaliteit van het gebied is laag. Door de lange industriële geschiedenis en het bijeenkomen van allerlei infrastructuur verkeert het gebied in slechte staat. Er sprake van een mix van grootschalige en kleinschalige bedrijvigheid en woonfuncties. Het doel is een betere aanhechting van de binnenstad aan de na-oorlogse wijken te realiseren. Harlingen kiest er voor het gebied tussen de Grensweg en de historische stad te transformeren naar een aantrekkelijk en toegankelijk gebied met een menging van wonen, kleinschalige en schone werkfuncties en grootschaligere commerciële en maatschappelijke functies/voorzieningen. Harlingen kan de watergebonden kernkwaliteiten van de oude stad verbreden naar dit gebied. Het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit is niet alleen van belang voor de sociale samenhang van de stad, maar ook voor het vergroten van het draagvlak voor de voorzieningen in de binnenstad. De binnenstad moet immers zo goed mogelijk bereikbaar zijn. Het draagvlak voor de binnenstad wordt bovendien vergroot met het maken van extra massa door nieuwe woningbouw. Maatschappelijke voorzieningen die qua afmeting niet in de binnenstad passen of wenselijk zijn (zoals bijvoorbeeld een bibliotheek of een multifunctioneel centrum), krijgen bij voorkeur een plek in deze centrale zone. Het Hermes terrein wordt aan de noordzijde ingezet ter ondersteuning van de havengerelateerde industrieën. De zuidzijde kan, door de gunstige ligging aan het water, benut worden voor nieuwe milieus die iets extra's toevoegen aan Harlingen. Gedacht wordt aan meer stedelijke vormen van werken en woon-werk combinaties, waarbij dienstverlening, de creatieve sector en ict- bedrijven de voorkeur hebben.



Herkenbare routes in een aantrekkelijke omgeving

Voor de bereikbaarheid van de binnenstad voor de inwoners ten zuiden van het spoor (dus via de centrale zone) zijn herkenbare routes in een aantrekkelijke omgeving nodig. De Franekertrekvaart met de daaraan gelegen Kanaalweg vormt de belangrijkste structuurdrager in dit gebied. Met de transformatie naar A31 zal de barrière van deze snelweg geslecht moeten worden, zodat de cultuurhistorische route naar Franeker en de zichtlijn van Kanaalweg en de Trekvaart weer in ere hersteld kunnen worden. Nadere studies moeten uitwijzen op welke wijze de barrièrewerking van de A31 het beste kan worden opgeheven, bijvoorbeeld door middel van ondertunneling of door een verdiepte open tunnelbak. Het oplossen van de barrièrewerking van de A31 en het herstel van de Kanaalweg als drager, bieden meteen perspectief voor de rest van het gebied. Hierdoor ontstaan nieuwe mogelijkheden om zowel de fijnmazigheid van de verbindingen als de functies (bijvoorbeeld transformatie van werken naar wonen) in de centrale zone sterk te verbeteren. Er ontstaat nieuwe ontwikkelruimte en een nieuw perspectief op de gebieden direct naast de weg, waardoor een integrale ontwikkeling van de gehele centrale zone mogelijk wordt.

TWEDELING IN DE STAD



EILANDENSTRUCTUUR

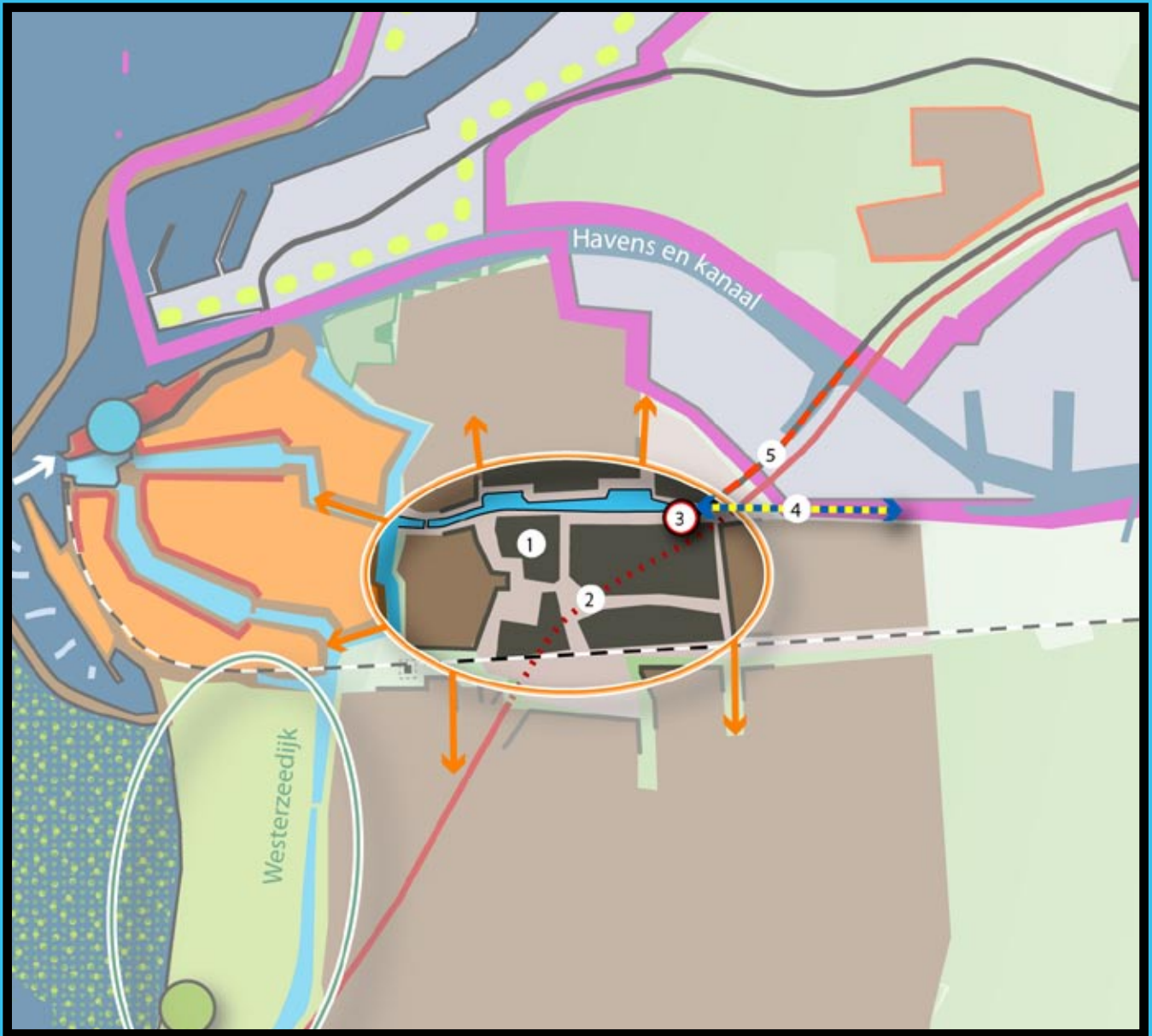


Langs de A31 is een parallelstructuur gewenst om de regionale bereikbaarheid van de binnenstad vanaf de A31 veilig te stellen en doorgaand verkeer door de binnenstad te weren. Deze parallelstructuur moet de centrale zone vanaf de A31 bereikbaar houden. De bestaande op- en afritten in de centrale zone naar de N31 zullen verdwijnen met de opwaardering naar A31. Dit betekent dat bij verdiepte aanleg van de A31 de parallelstructuur nog altijd in de centrale zone omhoog moet komen en aansluiting op de verbindingen in de zone moet krijgen.

Nader onderzoek

Voor dit ontwikkelingsgebied is nader onderzoek gewenst naar:

- de mogelijkheden voor het verdiept aanleggen van de A31
 - o in relatie tot de centrale zone en in relatie tot de hoofdfunctie van de N/A31.
- De wijze waarop de parallelstructuur in het gebied ingebed kan worden en de nieuwe lokale entree kan worden vorm gegeven
- De gewenste lokale infrastructuur met haar verbindingen met de rest van de stad.
- Programma en fasering wonen.
- Woon-werk combinaties en woonwatermilieus.



Centrale zone

1. Transformatie woongebied
2. Opheffen barrierewerking A31
3. Nieuwe entree
4. Relatie Kanaalweg - Trekvaart
5. Parallelstructuur

<ul style="list-style-type: none"> Bestaand stedelijk gebied Openbaar gebied Herstructurering 	<p>Water</p> <ul style="list-style-type: none"> Inpassing N31/A31 Verbindingen Parallel Verbinding naar van harinxmakanaa Achlumervaart
--	--

BIJLAGE

Gesprekspartners interviewronde

Dhr. S.Albeda, Nesta Shipping
Dhr. G. Boesjes, Westergozone
dhr. G. de Boer, voorzitter HOV, Hema
Mw. M. Delfos, Dorpsbelang Wijnaldum
Dhr. J. van der Geer, Rijkswaterstaat
Dhr. W. Herrebrugh, afdelingshoofd havenbeheer gemeente Harlingen
Dhr. Jansen de dhr. Heimrink, Dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid Noord-West Fryslân
Dhr. M. de Jong, Harlingen Seaport
Dhr. H. van Kersen, directeur Waddenvereniging
Dhr. S. Kingma, Koninklijke Vereniging Schuttevaer
Dhr. W. Klaver, Klaver Vastgoed
Dhr. W. Kleefstra, Toeristisch Informatiepunt Harlingen, camping "de Zeehoeve"
Dhr. Lisman en dhr. Van Meer, Lisman Inter Holding
Dhr. J. Langenberg en dhr. J. Veenstra, Wetterskip Fryslân
Dhr. A. Prakken, Rijkswaterstaat Noord
Dhr. R. Post, Commerciele club Noordwest Friesland
Dhr. E. Scheer, Heijmans Ontwikkeling
Dhr. G. Schouwstra, dhr. S. Douma, mw. S. van Lieshout, dhr. J. Goos, mw. H. Stijnen, dhr. R. Duvergé,
mw. W. Hulshoff, Provincie Fryslân:
Dhr. R. Steensma, Recron
Dhr. D. van Tuinen, Frisia Zout / ESCO/ Voorzitter VNO/NCW Noord
Dhr. A. van der Weck en dhr. M. de Vries, Delft Hydraulics
Dhr. J.J. van Weerlee, De Bouwvereniging

Samenstelling klankbordgroep

Bewoners

Afke Stoer

Theo Kalksma,

Ondernemers:

Gerard de Boer,

Durk van Tuinen,

Toerisme:

Johan Schop,

Wybren Kleefstra

Natuurorganisaties

Hidde van Kersen

Provincie

Sietze Douma,



COLOFON

Houtskoolschets

Voortvarend veelzijdig: Harlingen koerst op 2025

In opdracht van de gemeente Harlingen

door BVR adviseurs ruimtelijke ontwikkeling

BVR team:

Hansje van Douwen, supervisie

Maarten Janssen, projectleiding

Judith van Hees, stedenbouwkundig ontwerper

Jasper Nijveldt, projectmedewerker

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van deze rapportage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever.

© BVR, januari 2008

