

Harlingen bouwt verder



Haalbaarheidsstudie naar de herontwikkeling van het Willemskade-gebied

Naar een aantrekkelijke overgang tussen land en zee
OntwikkelingsCombinatie Willemskade (OCW)

Harlingen bouwt verder

Haalbaarheidsstudie naar de herontwikkeling van het Willemskade-gebied

Inhoudsopgave

	<i>pagina</i>
<i>Eerste meetpunt</i>	3
<i>Inhoud haalbaarheidsstudie</i>	3
<i>Overleg met derden</i>	4
<i>Ruimtelijke ordening</i>	6
<i>Wonen</i>	7
<i>Commerciële ruimten</i>	8
<i>Parkeren</i>	9
<i>De vluchthaven</i>	11
<i>De zeewering</i>	13
<i>De kade</i>	14
<i>Het spoor</i>	15
<i>Bouwrijp maken</i>	17
<i>Financieel</i>	19
<i>Conclusies</i>	21



Eerste meetpunt

Studie is momentopname in een doorgaand proces

Dit boekje bevat de resultaten van de haalbaarheidsstudie voor de realisatie van het plan Willemskade. Na de planpresentatie van 5 april 2000 was de conclusie van de gemeenteraad dat het planconcept van dien aard was dat verdere verkenning van de mogelijkheden gewenst is. De uitkomsten van deze haalbaarheidsstudie worden op 28 maart gepresenteerd aan de gemeenteraad van Harlingen.

In juli 2000 is een intentieovereenkomst getekend tussen de gemeente Harlingen en de OntwikkelingsCombinatie Willemskade v.o.f. i.o. (verder kortweg OCW genoemd). Deze combinatie bestaat uit Moes Projectontwikkeling bv en HBG Vastgoed bv. De intentieovereenkomst beschrijft het proces van juli 2000 tot maart 2001 waarin de ontwikkelingscombinatie in samenwerking met de gemeente de haalbaarheid van het plan toetst.

Met deze studie maken we de stap naar het feitelijke planstadium: na weging door de betrokkenen moet een 'go no-go' volgen. Het plan dat in deze haalbaarheidsstudie onder de loep is genomen, is een uitwerking van het masterplan zoals dit door de gemeente in 1992 is vastgesteld.

Het uitgevoerde onderzoekswerk en nader overleg bewerkstelligt een domino-effect: in allerlei geleidingen wordt op de plannen ingespeeld. Ook tijdens het opstellen van de conclusies was er op veel onderdelen nog volop beweging bij betrokkenen. Er zal dus steeds nagegaan moeten worden of er inmiddels aanvullende informatie of gewijzigde standpunten/inzichten zijn die het eindbeeld nader beïnvloeden. Aan de andere kant staat OCW geheel open voor nieuwe ideeën en het denken in planvarianties.

Inhoud haalbaarheidsstudie

In 2000 is OCW gestart met een studie naar de haalbaarheid van het plan. In conceptuele én in financiële zin. Wat hield deze studie in:

- toetsing van conceptonderdelen
- inventarisatie van beïnvloedende factoren
- waar mogelijk een weging van de opties
- ordening van knelpunten
- starten van overleg met derden
- initiëren en ontwikkelen van alternatieven
- eerste inventarisatie van de kosten en baten
- inzicht verschaffen waar knopen doorgehakt moeten worden

Overleg met derden

In de studieperiode is met een groot aantal partijen overleg geweest, zijn instanties gepolst en is nader onderzoek verricht. Input van deze betrokkenen heeft bijgedragen aan de huidige stand van zaken. Hieronder volgt een kort overzicht van belangrijkste betrokken partijen.

Gemeente

Met de gemeente werd intensief overlegt over de te nemen stappen. Daarnaast werden de tijdens het proces ontwikkelde nieuwe opties doorgenomen en besproken.

Grontmij

Voor de civieltechnische aspecten en het bouw- en woonrijp maken van de locatie is Grontmij ingeschakeld. Grontmij heeft studie gedaan naar oplossingen voor de huidige kade, de te dempen vluchthaven, het parkeren in het plangebied. Tevens heeft Grontmij de kosten geraamd voor deze werkzaamheden. Deze informatie en de conclusies zijn samengevat in een door hen opgesteld rapport.

Provinsje Fryslân

In het kader van de studie naar de financiële haalbaarheid is gesproken met gedeputeerde G. van Klaveren en de heer S. Roosma. Aansluitend is er gesproken met Roosma en medewerkers van Ruimtelijke Ordening en Economie & Infrastructuur. De doelstelling voor dit overleg is de provincie op de hoogte te brengen van dit plan en een indruk te krijgen van de subsidiemogelijkheden die het project financieel mogelijk kunnen maken. Het plan is binnen de provincie enthousiast ontvangen en er is aangegeven dat er subsidiemogelijkheden aanwezig zijn. Met name voor de onrendabele top van de parkeergarage, voor het gebied als geheel vanwege de functieverandering van industriegebied naar nieuwe woon/leefruimte en voor de herinrichting van het openbaar gebied.

Wetterskip Fryslân

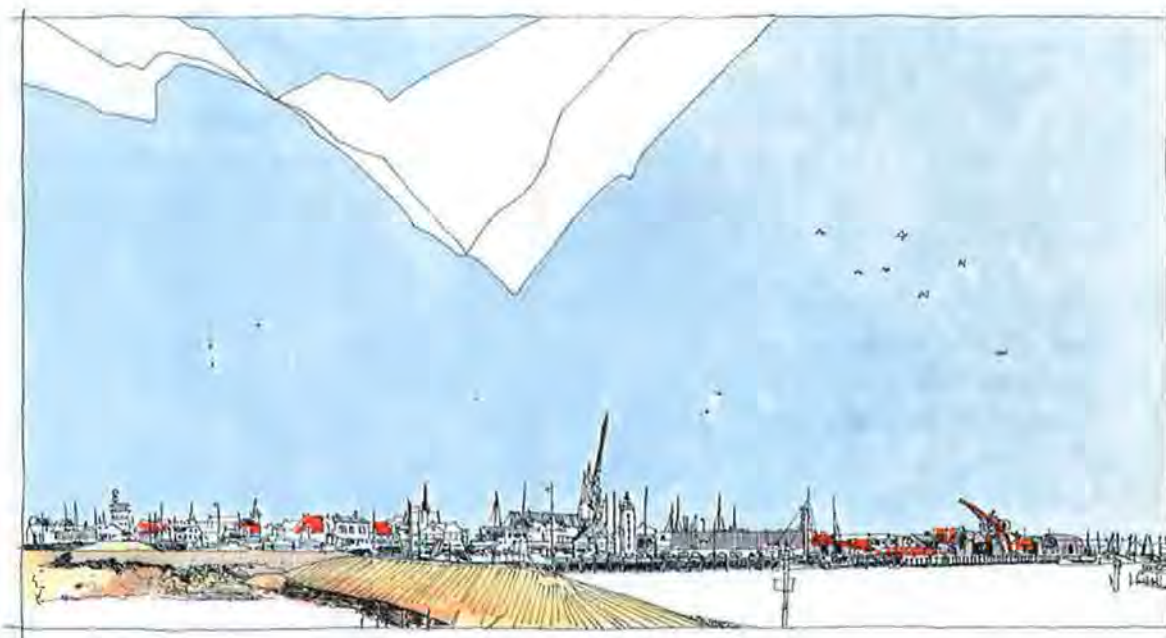
Met het Wetterskip is veelvuldig en zeer constructief overleg gevoerd over een mogelijke integratie van de zeewering in het plan. Dit heeft geleid tot de ontwikkeling van een zeer aantrekkelijk alternatief voor de zeewering met een belangrijke meerwaarde voor de bewoners van de aangrenzende bebouwing (*zie verder paragraaf zeewering*).

Rijkswaterstaat

Nader overleg is op gang gebracht.

Rederij Doeksen

Met de directeur van Rederij Doeksen is gesproken over de logistieke knelpunten nabij de bootterminal in het hoogseizoen. Doeksen is in overleg met de gemeente en andere partijen om tot nieuwe oplossingen te komen. Er zijn goede mogelijkheden om de gesignaleerde knelpunten integraal op te lossen: door de Willemskade-ontwikkeling en eventuele nieuwe terminaloplossingen gelijktijdig aan te pakken kan volgens de OCW een goede synergie worden bereikt. Denk hierbij aan het parkeren, een voorziening om mensen en bagage naar de terminal te vervoeren etc.



Nederlandse Spoorwegen

Er is overleg geweest met NS-Vastgoed waarin de NS heeft aangegeven te willen meewerken aan de ontwikkeling van het gebied. Door organisatorische wijzigingen bij de NS zijn er nog geen concrete afspraken gemaakt. Het maken van nieuwe afspraken zal door de gemeente en het waterschap geïnitieerd worden.

Sportfondsen Nederland (SFN)

Met Sportfondsen is overleg geweest over de haalbaarheid van een zwemaccommodatie in Harlingen op de locatie van de vluchthaven. De haalbaarheid bleek afhankelijk van de voorzieningen en de wijze van exploitatie die door de gemeente wordt gewenst. Inmiddels bleek er binnen de gemeente een voorkeur voor een andere locatie en werd deze optie als niet meer ter zake beschouwd.

Trekkers plan

Het ontwerp van het stedenbouwkundig plan voor de Willemskade is gemaakt door Van der Zee Architecten. Dit bureau wordt geadviseerd door stedenbouwkundigbureau Quadrat. DS Landschapsarchitecten heeft geadviseerd over de inrichting van de openbare ruimte van dit haven- en woongebied. Beide bureaus hadden de goedkeuring van stedenbouwkundigbureau Vijn. De ontwikkeling van het plan is in handen van een samenwerkingsverband tussen Moes Projectontwikkeling en HBG Vastgoed. Deze twee partijen hebben in samenwerking met de gemeente en genoemde andere betrokkenen de haalbaarheidsstudie uitgevoerd.

Ruimtelijke ordening

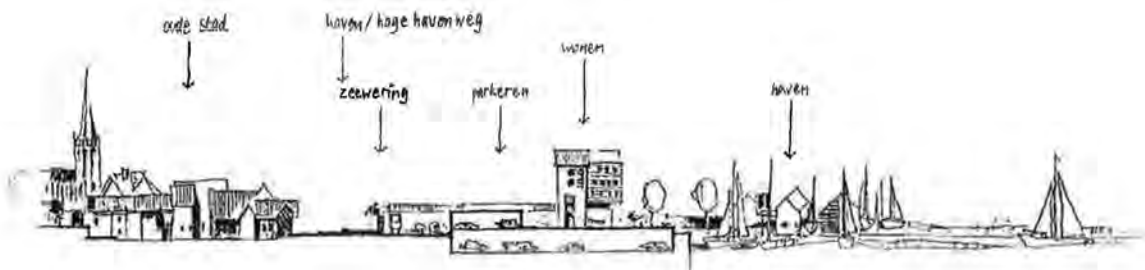
Inpassings- en aanpassingsruimte

Na onderzoek van de financiële haalbaarheid is het nodig het plan verder af te stemmen op allerlei richtlijnen op het gebied van ruimtelijke ordening. Zodra voor een 'go' wordt besloten moet in samenspraak met de Gemeente, Provincie Fryslân, Wetterskip Fryslân, Rijkswaterstaat en anderen afstemming plaatsvinden met de voor dit project relevante ruimtelijke ordeningsrichtlijnen.

Voor het planproces is het van belang om binnen de plannen een zekere ruimte en flexibiliteit te behouden om op genoemde richtlijnen in te kunnen spelen.

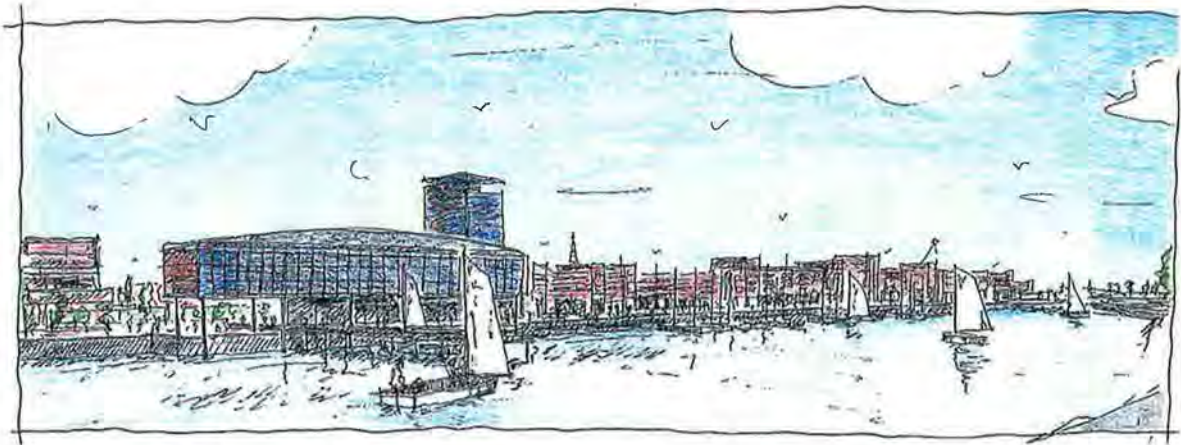
Richtlijnen die in de toekomst van belang kunnen zijn:

- Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening
- PKB, Derde Nota Waddenzee
- Vogelrichtlijn & Habitatrichtlijn
- Bestemmingsplan-procedures
- Eventuele hindercontouren



Wonen

Aantrekkelijk wonen op de grens van land en zee



Drager van het plan

In totaal zullen er circa 170 woningen gebouwd kunnen worden. Woningen met een zeer aantrekkelijk zicht op zee, een van de weinige plaatsen in Nederland waar met zicht op zee wordt gebouwd. De woningen zorgen voor een aantrekkelijke vestiging en betekenen een belangrijke economische impuls voor de stad.

Wat en hoe

- 170 koopwoningen met parkeergarage.
- Gesitueerd op de eerste verdieping en daarboven, met vrij uitzicht op de Waddenzee.
- Langgerekte bebouwing: 4-6 lagen, woonbestemming met op de begane grond een plint van winkels en bedrijfsruimten (*wordt apart behandeld*).
- Eén gebouw hoogbouw: 10-11 lagen, woonbestemming, horeca en kantoorruimte.

Wegingsaspecten woningen

- Er is voldoende vraag in de markt aanwezig.
- Het is een van de zeldzame plaatsten in Nederland waar met zicht op zee wordt gebouwd.
- Aantrekkelijk huisvestingspunt voor degenen die van de zee, uitzicht en modern comfort houden.
- Gunstige ligging en een goede bereikbaarheid zonder verkeersdruk op bestaande knelpunten.
- Overdekt parkeren sluit aan bij wensen verkoopsegment en voorkomt visuele vervuiling.
- Er wordt gestreefd naar woningen met flexibele en individuele indeling.
- Economische impuls voor de stad omdat het project ook niet-Harlingers zal trekken (de woningen zijn bedoeld voor permanente bewoning).

Commerciële ruimten

Een plint met winkels

Vraagstelling

Naast de opstallen op de gedempte vluchthaven (*apart hoofdstuk*) is in de plint langs de boulevard een oppervlakte van ca. 2000 m² voor commerciële ruimten gereserveerd. De vraag is welke doelgroepen zich daar zouden willen vestigen en in welke mate de exploitatie bijdraagt aan de financiering van het plan als geheel. In eerste instantie wordt gedacht aan winkels en bergingen voor de woningen. De indeling moet dan zo vormgegeven worden dat de kade als geheel een aantrekkelijk aanzien krijgt en een plek wordt waar het goed toeven is.

Wegingsaspecten commerciële ruimten

- De plint kan succesvol zijn mits voldoende aantrekkingskracht wordt gecreëerd.
- Een natuurlijke publieksstroom tussen de noord- en zuidpool van het plan bevordert de slagingskansen van deze functie.
- Daarnaast bewerkstelligen de commerciële ruimten door hun zuigende en verlevendigende werking voor een verbindende schakel met het stadscentrum en zij maken het plan tot een integraal onderdeel van het totale stedelijk weefsel.
- Onderzoek wijst uit dat detailhandelszaken met een plaatsafhankelijke doelgroep hier het meest kans van slagen heeft zoals een hengelsportwinkel of duikersbenodigdhedenwinkel, kortom winkels die door hun specialisatie sowieso hun klanten trekken, waar ze ook zitten.
- Detailhandel die geheel georiënteerd is op 'de loop' en op toevallige passanten heeft een kans van slagen mits een natuurlijke publieksstroom tot stand kan komen.
- Voor de horeca is een situering op en rond het plein geschikter gezien de terminalpassanten die van de parkeerplaats naar de boot en omgekeerd gaan.
- Het gedempte deel van de Willemshaven krijgt o.a. een hellingbaan voor het te water laten van kleine zeilboten. Het trainen met kleine wedstrijdboten op stromend water komt steeds meer in de belangstelling en de behoefte voor geschikte locaties neemt sterk toe. Rond de hellingbaan zijn enkele paviljoens gepland die voor commerciële doeleinden kunnen worden gebruikt. Bijvoorbeeld samenhangend met de watersport.



Zicht over kade richting

Parkeren

Naar een ondergrondse oplossing

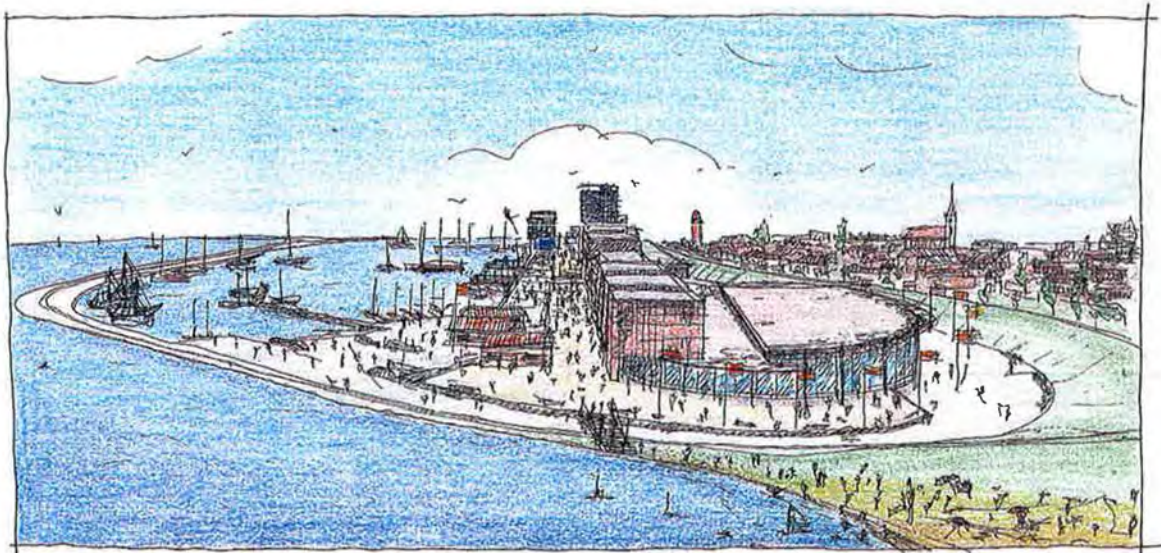
Blik uit het zicht

Het plan voorziet in een parkeeroplossing onder de langgerekte woonbebouwing en de verhoogde kade. Om een inschatting van de mogelijkheden te maken is er een grove inventarisatie gemaakt van de huidige parkeerfaciliteiten en de parkeerbehoeften in Harlingen. Vervolgens is Grontmij gevraagd een inschatting te maken van de parkeerbezetting in de nieuw te bouwen parkeergarage in het Willemskade-gebied. Op basis van deze gegevens en de knowhow en ervaring van vergelijkbare referentieprojecten zijn enkele varianten onder de loep genomen. Daarbij was van begin af aan bekend dat de aanleg van ondergrondse parkeergarages vanwege de hoge aanlegkosten niet zonder subsidies kunnen.



Wegingsaspecten parkeergarage

- Uitgangspunt voor deze parkeeroplossing is de realisatie van 1200-1400 plaatsen voor eilandbezoekers, bruine vlotzeilers en centrumbezoekers. In overleg met derden moet het definitieve aantal worden vastgesteld.
- In de piekperiode kunnen niet alle auto's in de parkeergarage: een overloop blijft noodzakelijk.
- Daarnaast worden nog eens 275 parkeerplaatsen voor bewoners gemaakt.
- De garage kan rekenen op een uitstekende bereikbaarheid.
- Er ontstaat een aantrekkelijk verkeersluw gebied rond de havens.
- Nieuwe kansen om van de toevallige passant een recreant en/of funshopper te maken: halers en
brengers kunnen dankzij de parkeervoorziening 'blijven' en 'verblijven'. Naar schatting 20% van de eilandbezoekers wordt gehaald/gebracht. Met een goede parkeergelegenheid in een aantrekkelijke omgeving kunnen van die groep velen tot 'blijvers' gemaakt worden.
- Met deze optie volgen trein- en autoeristen dezelfde route richting boten.
- Herinrichting van het transferiumgebied biedt mogelijkheden voor nieuwe kwaliteitsoplossingen zoals een overdekte people-mover, een shuttle, een onbemande bus (vergelijk Capelle a/d IJssel etc.) ten behoeve van trein en autoerist.
- Vrijkomen van huidige parkeerplaats voor lang parkeren: nieuwe kansen voor uitbreiding industrie.
- Voor de stad ontstaat een duidelijker scheiding tussen publieks- en industriezijde van het havengebied.
- Goede combinatie van lang en kort parkeren mogelijk waardoor alle bootgangers via één route om de stad geleid worden (scheiding personen en industrieel verkeer).
- Andere verkeerstechnische verbeteringen elders mogelijk.
- Het feit dat de parkeergarage onderdeel van de zeekering is, maakt dat de overheid eigenaar dient te zijn.
- Wanneer de gemeente zelf ook exploiteert, behoudt zij een directe invloed op de parkeeront-



Zicht op gedempte vluchthaven richting Waddenzee.

De vluchthaven

Ruimte voor publiekstrekking

Landaanwinning met publieke functies

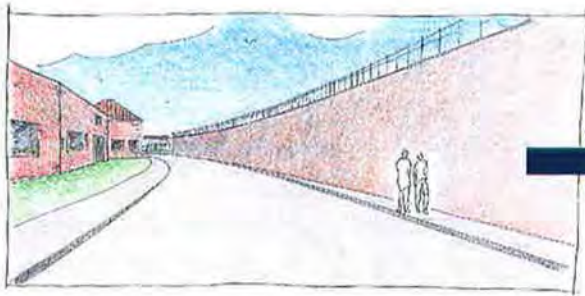
De voormalige vluchthaven wordt gedempt en bouwrijp gemaakt. De gedempte vluchthaven vormt de zuidpool van het plan. De totale oppervlakte van de landaanwinning bedraagt circa 1,5 ha. De invulling van een deel van de bestemming lag - en ligt - nog niet vast. Dit deel is ongeveer 5000 m² groot. In deze studie is uitgegaan van een supermarkt en een publieke inrichtingsfunctie. Deze inrichting bevordert een publieksstroom tussen de noord- en zuidpool. Daarnaast krijgt de zuidpool een hellingbaan voor het te water laten van kleine zeilboten: rond deze plek zijn enkele paviljoens gepland die voor commerciële doeleinden kunnen worden gebruikt. Bijvoorbeeld voor zaken die met watersport te maken hebben.

Aantrekkelijke mix

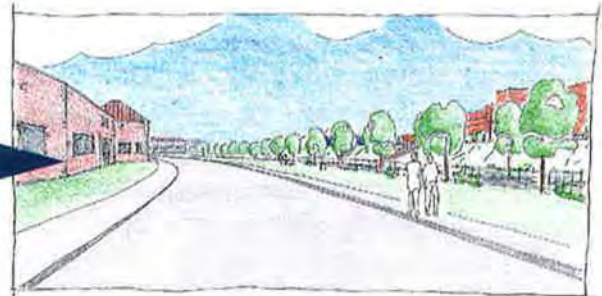
Bij nader onderzoek bleek één optie belangrijk: de komst van een supermarkt. Daarnaast gaat de voorkeur uit naar een nader in te vullen publieksfunctie. Uitgangspunt bij de keuze hiervan is dat de gekozen oplossing een zuigende werking voor het plangebied krijgt. Gezamenlijk dienen ze een aantrekkelijke mix te vormen die de stad een stap verder brengt voor wat betreft de 'quality of life'.

Wegingsaspecten supermarkt

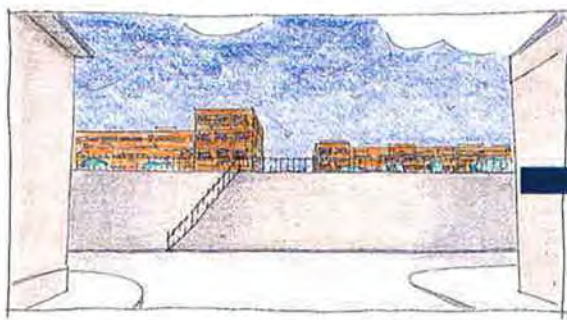
- Creëert een publiekstrekker die zorgt voor een aanzienlijke bezoekersstroom naar het gebied.
- Deze publiekstrek vindt de gehele werkweek plaats.
- Zorgt voor een zuigende werking waar bedrijven in de commerciële plint (onder de woningen) hun voordeel mee kunnen doen.
- * Beverdert de integratie tussen bestaande stad en plangebied.
- De ligging zorgt voor een uitstekende bereikbaarheid voor publiek en een gunstige plek voor nachtelijke bevoorrading.
- De ligging ontlast mogelijk andere verkeersknelpunten in de stad.
- Gunstige, grote, overdekte parkeerplaats op loopafstand zonder visueel 'autoblik'.
- Kan mogelijk aansluiten bij de wens van enkele ketens om supermarkten-nieuwe-stijl te realiseren.



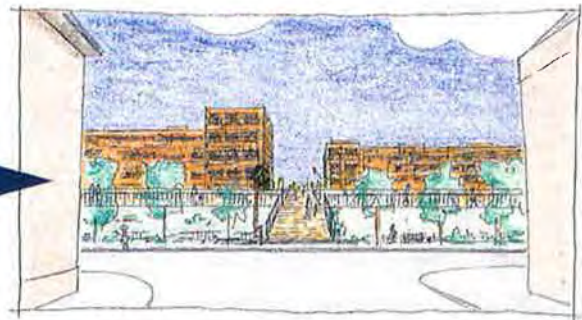
Zicht op verhoogde zeewering vanuit bestaande bebouwing.



Zicht op verplaatste zeewering vanuit bestaande bebouwing.



Zicht op verhoogde zeewering vanuit bestaande bebouwing.



Zicht op verplaatste zeewering vanuit bestaande bebouwing.



Huidige situatie bij bestaande bebouwing.



Zicht op zeewering vanaf de dijk.



Huidige situatie in zuidelijke richting.

De zeewering

Strengere eisen, nieuwe kansen

Nog eens 2,5 meter hoger

Tijdens de studie is aan het licht gekomen dat de zeewering om waterstaatkundige overwegingen de komende jaren gemiddeld nog eens 2,5 meter hoger moet worden dan hij nu al is! Dit heeft te maken met de bijgestelde relatieve zeespiegelstijging per eeuw: tot nu werd uitgegaan van 0,25 meter, dit heeft men bij moeten stellen naar 0,65 meter per eeuw! De zeewering moet dan naar rond de 8m +NAP. Deze verhoging zou voor de aangrenzende woonwijk tot een extreme ommuring leiden; de Berlijnse muur was lager. Tijdens het studietraject is in samenwerking met het Wetterskip Fryslân een zeer aantrekkelijk alternatief ontwikkeld.

Aantrekkelijk alternatief

Kern van het verhogingsalternatief is de sloop en verplaatsing van de huidige zeewering. De nieuwe zeewering komt 15 tot 30 meter dicht bij de kade te liggen en wordt een integraal onderdeel van de nieuwe bebouwing en verhoogde kade. Het plan zelf gaat daarbij als golfbreker werken. Daardoor kan de zeewering circa 2 meter lager worden dan de genoemde 8m +NAP. Dankzij de geïntegreerde zeewering in de nieuwbouwplannen kan de leefbaarheid van de bestaande wijk langs de zeewering sterk worden verbeterd. Met het alternatief vervalt de noodzaak om bestaande betonmuren met 2,5 meter te verhogen, sterker nog hij kan geheel worden gesloopt.

Wegingsaspecten zeewering

- De huidige zeewering kan grotendeels worden gesloopt en 15 tot 30 meter worden verplaatst richting zee: een belangrijke toegevoegde waarde voor de bestaande wijk; de woon- en zichtkwaliteiten van de wijk worden sterk verbeterd.
- De nieuwe zeewering wordt een geïntegreerd onderdeel van het nieuwbouwproject.
- Het Willemskade-project als geheel doet binnen dit plan mede dienst als zeewering waardoor de hoogte van de wering beperkt kan blijven.
- De nieuwe inzichten over de relatieve zeespiegelstijging maken het wenselijk om de aanleghoogte van het plan nog eens kritisch te bezien.
- De sloop van de oude zeewering maakt een stadsparkachtige inrichting voor de bestaande wijk mogelijk.
- Omdat bij verplaatsing van de zeewering de geluidsscheidende functie voor de bestaande bebouwing vervalt, moet dit aspect bij de herinrichting worden meegenomen (*zie ook hoofdstuk spoor*).
- Budgetten voor het verhogen van de zeewering kunnen bijdragen aan de realisatie van een geïntegreerd plan.
- Genoemd zeeweringsalternatief dient met de verschillende betrokkenen verder te worden uitgewerkt.



De zeewering wordt een geïntegreerd onderdeel van het bouwplan waardoor de zeewering minder hoog hoeft te worden.



Huidige situatie kraanbaan kijkend richting Waddenzee.

De kade

Een historisch element blijft behouden

Kraanbaan

De kade is een karakteristiek en historisch element in het plan: de kraan, de kraanbaan, de bolders en de remmingswerken. Deze elementen willen we graag behouden. Vanaf een sfeervolle kade heeft men overal zicht op de Waddenzee. Daarmee wordt een gebied wat tot voorheen de achterkant van de stad was tot een aantrekkelijke voorkant en uitkijkpunt. De kraanbaan op de rand van de Nieuwe Willemshaven is gebouwd op betonpalen. Op de funderingspalen ligt een 0,6 meter dik betondek. Tijdens de studie moest duidelijk worden of deze kraanbaan op palen al dan niet in takt gelaten kan worden. Daarover is duidelijkheid ontstaan.

Wegingsaspecten kade

- Nadere studie heeft aangetoond dat de huidige kade gehandhaafd kan worden: inclusief bolders, palen en remmingswerk; een karakteristiek beeld kan behouden blijven.
- De huidige constructie van de kraanbaankade blijft gehandhaafd; sloop is gezien de 0,6 meter dikke betonplaat op palen zeer kostbaar en technisch ongewenst. Dit maakt enige aanpassingen noodzakelijk aan de parkeergarage ten opzichte van het planconcept.
- Een eerste verkenning van de staat van onderhoud van de constructie en kadedek zijn positief; nadere studie naar de conditie van het beton is vereist.
- De optie van een verbreding van de kade en het aanbrengen van een pier als golfbreker is relevant wanneer de Willemshaven ook gebruikt gaat worden voor de aanleg van boten; deze optie is gezien de toekomst van de haven bij deze studie buiten beschouwing gelaten.

Het spoor

Combineren van functies

Betere inpassing in stadsplan

Herstructurering van het Willemskade-gebied biedt de kans om tot een geïntegreerde, nieuwe opzet van de transferiumfunctie voor de veerdiensten te komen. De overstapmogelijkheden van en naar de boot met trein en auto vragen om een eigentijdse totaaloplossing waarbij de verschillende belangen opnieuw worden gewogen en georganiseerd. De volgende stap in de planvorming is het uitwerken van een aantal inrichtingsvarianten.



Kwaliteitsimpuls voor de oude stad

Verplaatsing van het huidige eindpunt vraagt om goed overleg met de NS. NS Vastgoed heeft aangegeven mee te werken aan de ontwikkeling van het gebied. Door organisatorische wijzigingen binnen NS konden nog geen concretere afspraken worden gemaakt. Het ongebruikte rangeerterrein is ieder een doorn in het oog. OCW doet het voorstel om de oude zeerwering te slopen en te verplaatsen en het oude rangeerterrein te gebruiken voor een kwaliteitsimpuls ten behoeve van de leefbaarheid van de bestaande stad in de vorm van bijvoorbeeld een plantsoen of pleinfunctie. De bestaande bebouwing wordt verlost van de ommuring en krijgt een nieuw, kwalitatief perspectief.



Huidige situatie spoortracé.



Eindpunt spoor.



Huidige situatie rangeerterrein

Wegingsaspecten spoor

- Opruiming van loos spoor en einde van een onnodige blinde vlek grenzend aan woongebied.
- Verplaatsing van de zeewering (*zie aparte paragraaf*) biedt bij herinrichting van huidige spoorbaangebied ruimte voor stadsparkachtige overgang tussen de bestaande wijk en de nieuwbouw Nieuwe Willemskade: belangrijke kwaliteitsverbetering voor de bestaande, aangrenzende wijk.
- Inachtneming van de toegestane geluidscontouren: deze liggen op dit moment binnen woongebied. Volgens de huidige regelgeving mag er binnen de contouren niet zomaar worden gebouwd.

In de contouren wordt echter geen onderscheid gemaakt tussen de vermeende en de daadwerkelijke overlast. De trein maakt op dit spoordeel nauwelijks lawaai.

- Door het verleggen van de zeewering verdwijnt de geluidscheiding tussen spoor en bestaande bebouwing. In verband met de geluidscontouren vraagt dit om overleg.
- Nieuwe kansen voor herinrichting spoor, auto- en busafhandeling. Er zou een integraal plan voor een eigentijdse transferiumoplossing gemaakt moeten worden - een oplossing met toekomstperspectief. In dit plan kan de Willemskade een overstapfunctie krijgen. Hierbij kan de Waddendpromenade worden ontlast doordat de overstapplaats voor de bussen wordt verplaatst.

Bouwrijp maken

Conditie van de te dempen waterbodem

Het slib in het te dempen havengedeelte is verontreinigd. Uitgangspunt tijdens de studie was dat het slib kan blijven waar het is en dat dit door middel van het sproeien van zand wordt opgesloten. Of dit technisch ook echt haalbaar is, is afhankelijk van de samenstelling van het slib. Deze oplossing dient met betrokken instanties nader te worden uitgewerkt.

Conditie landbodem Willemskade

De bodem in het gebied is nog niet nader onderzocht op vervuiling. Uit de beschikbare historische informatie mag men echter aannemen dat het gebied enigszins vervuild is. Grontmij heeft technisch onderzocht hoe de vrijkomende grond aangebracht kan worden in de vluchthaven. Voor een inschatting van de kosten is het uitgangspunt geweest dat er wordt gewerkt met een gesloten grondbalans en dat de vrijkomende grond ondanks de vervuiling kan en mag worden hergebruikt ten behoeve van het dempen van de vluchthaven.



Financieel

Financiële haalbaarheid

Gedurende de haalbaarheidsstudie is informatie verzameld, zijn inventarisaties gemaakt en is studie verricht om een indruk van de opbrengsten en kosten te krijgen. Het gaat hier om inschattingen op basis van de op dit moment beschikbare gegevens.

Kosten

In het plan zitten enkele grote kostenposten zoals de circa 1,5 hectare landaanwinning van de huidige vluchthaven en het opsluiten van de waterbodemonverontreiniging in de vluchthaven. Daarnaast is er sprake van een functieverandering en opwaardering van het gebied van industrie-terrein naar openbaar gebied (woon- en verblijfsruimte). Gevolg is dat het bouw- en woonrijp maken van het Willemskadegebied intensiever en daarom aanmerkelijk duurder is dan een normale situatie.

Opbrengsten

Om bovengenoemde kosten te kunnen dekken dienen opbrengsten te worden gegenereerd. Aan de opbrengstenkant zijn de woningontwikkeling en subsidies & geormerkt geld de belangrijkste kostendragers. De kosten kunnen zeker niet alleen worden gedragen door de ontwikkeling van circa 170 woningen. Van de commerciële activiteiten wordt vooralsnog geen aanzienlijke bijdrage verwacht. De opbrengst, en derhalve ook de bijdrage van de commerciële ruimten aan de kosten, zal afhankelijk zijn van te verwachten commerciële waarde van de horeca en de winkels. De verwachting is vooralsnog dat deze opstallen niet voor een essentiële grondopbrengst zullen zorgen.

Parkeren

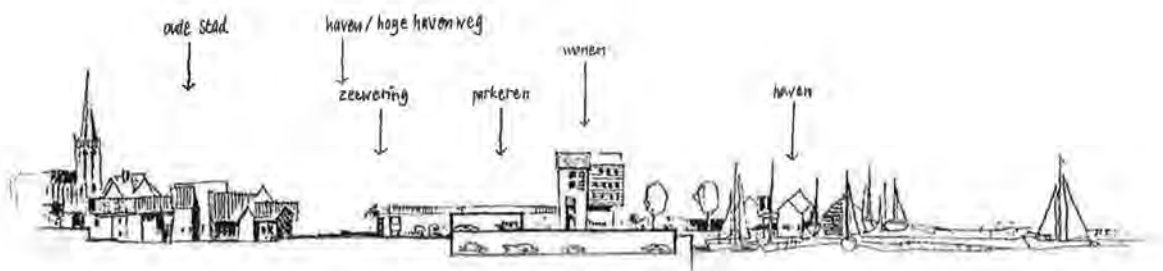
Bij het realiseren en exploiteren van een parkeergarage is een onrendabele top onvermijdelijk. De hoogte van dit onrendabele deel is afhankelijk van een aantal factoren, zoals de grootte, de tariefstelling, de bezetting, de financiering en de exploitatie. Uitgangspunt daarbij is dat de overheid eigenaar en exploitant van de garage wordt en daarmee een directe invloed behoudt op genoemde factoren. De Provinsje Fryslân is bereid een deel van de investeringskosten te subsidiëren.

Subsidies

Om inzicht te krijgen in de mogelijkheden van de verschillende subsidies is op zeer constructieve wijze overlegt met de de Provinsje Fryslân. Uit deze gesprekken, met ondermeer de gedeputeerde Van Klaveren en de heren Roosma, Kramer en Jongma, is naar voren gekomen dat er zeker subsidiemogelijkheden voor de huidige projectopzet zijn. Voor het openbaargebied in het plan kunnen dankzij de functieverandering van industriegebied naar woongebied en het aantrekkelijk maken van stedelijke centra eveneens subsidiebronnen beschikbaar worden gesteld.

Resumé

De conclusie van de studie is dat er op het punt van de financiële haalbaarheid momenteel een deficit overblijft. In het vervolgtraject is een verdere optimalisatie van het plan noodzakelijk en dient er overleg plaats te vinden met partijen zodat een sluitende exploitatie ontstaat.



Conclusies

1. Planopzet

- Op één onderdeel van het plan bleek een essentiële wijziging van belang: dankzij een alternatieve oplossing waarbij de zeewering in het plan wordt geïntegreerd ontstaat er een kwaliteitsimpuls bij de overgang van het plangebied naar de bestaande stad. Deze oplossing verhoogt de woon- en verblijfskwaliteit van de bestaande wijk langs het huidige spoor.
- De contouren van het stedenbouwkundig plan zijn naar aanleiding van de studie niet wezenlijk gewijzigd: op hoofdlijnen blijkt de visie van architect Wytse van der Zee een goed vertrekpunt voor een kwalitatieve herstructurering met een toegevoegde waarde voor bestaande knelpunten die samenhangen met de transferiumfunctie van de stad.
- De faciliteiten in het water zijn niet meegenomen in het plan: de havenontwikkeling is losgekoppeld van de kadeontwikkeling omwille van de haalbaarheid.
- De herstructurering biedt kansen om de transferiumfunctie van Harlingen te professionaliseren.
- De herstructurering kan bijdragen aan een economische impuls waarbij passanten tot verblijvers, recreanten en/of funshoppers worden.
- Het plan biedt Harlingen een uitbreiding van het woonsegment met unieke kwaliteiten.
- De optie om voor de kade een pier aan te leggen ten behoeve van een eventuele havenactiviteit en de verbreding van de kade op een lager niveau is losgekoppeld van de herstructurering van het vaste land en niet in deze studie opgenomen.

2. Bouw- en woonrijp maken

- De kosten voor het bouw- en woonrijp maken kunnen niet volledig door de grondopbrengsten gedragen worden.
- Deze worden naast de standaardkosten voor bouw- en woonrijp maken onder andere veroorzaakt door de hoge kosten die zijn gemoeid met de landaanwinning in de vluchthaven, de daarbij behorende damwand, het opsluiten van de waterbodemonverontreiniging en de functieverandering van industrie naar woon- en verblijfsgebied.

3. Woningen

- Het woningbouwconcept is kansrijk gezien de unieke woonlocatie. Van de opstallen dragen de woningen het meeste bij aan de exploitatieopbrengsten.
- Er wordt uitgegaan van de bouw van 170 woningen. Mogelijk kan dit aantal nog wijzigen, ondermeer omdat er een gedifferentieerd aanbod van woningen nodig is. Daarnaast zal er een continue aandacht zijn voor verdere planoptimalisatie. Dit kan invloed hebben op het aantal woningen.

4. Commerciële ruimten

- De invulling van de commerciële ruimten in het plan heeft nog nadere studie.
- De beste oplossing is "de polenoplossing" waarbij een passanten- en loopverkeerstream wordt gecreëerd tussen plein, vluchthaven en oude stad.
- Het commerciële plint wordt als lang ervaren en heeft een vanzelfsprekende loop van bezoekers nodig.
- Het plan heeft behoefte aan autonome trekkers: winkels waarvoor bezoekers komen onafhanke-



lijk van de vestigingsplaats (doelmarkt).

- De vluchthaven is een geschikte locatie voor een supermarkt en andere publieksfunctie.
- Qua opbrengsten in de exploitatie zijn de commerciële invullingen voornamelijk kostenneutraal.

5. Parkeergarage

- Voor de grootte van de parkeergarage is uitgegaan van 1200 –1400 plaatsen. In overleg moet een definitief aantal worden vastgesteld.
- De onrendabele top van de parkeergarage is afhankelijk van een aantal factoren die in overleg met gemeente, provincie en eventuele andere partijen moeten worden vastgesteld.
- Voornamelijk kan het plan de gehele huidige parkeerfaciliteit in drukke perioden niet vervangen: een overloopbuffer is noodzakelijk.
- De provincie ziet mogelijkheden voor het subsidiëren van (een deel van) de onrendabele top van de parkeergarage.
- De gemeente en OCW dienen in een open planproces nog verder invulling te geven aan het parkeren in relatie tot de gehele parkeersituatie in de stad.
- Elders in de stad kunnen parkeervoorzieningen vrijkomen en ontstaan er nieuwe kansen voor ontwikkeling.

6. Financiën

- Als gevolg van een aantal kostenopdrijvende activiteiten kunnen de ontwikkelingskosten niet alleen worden gedragen door de opstalontwikkeling.
- Een bijdrage in de vorm van subsidies en geoormerkt geld is onontbeerlijk.
- Momenteel is er een deficit in de exploitatie; planoptimalisaties en bijdragen en subsidies moeten het plan financieel doen sluiten.

7. Eindresultaat

Met dit plan wordt Harlingen groter en breidt de stad zich uit richting haar grootste kwaliteit: de ligging aan het water. Harlingen verovert een gebied dat qua sfeer helemaal bij de stad gaat horen: de haven, de boten, het wonen, het recreëren en het winkelen. Dat is Harlingen ten voeten uit. Met dit plan krijgt Harlingen een nieuw stadsdeel om trots op te zijn.

Slotconclusie OCW

De haalbaarheidsstudie heeft OCW duidelijk gemaakt dat het geen eenvoudig ontwikkelingstraject wordt en dat er een lange, zorgvuldige weg gegaan moet worden. In het geheel zijn er nog veel onzekerheden en blijkt er een deficit in de exploitatie. OCW is er echter van overtuigd dat deze ontwikkeling haalbaar moet kunnen worden gemaakt in samenspraak met de gemeente Harlingen, Provinsje Fryslân, Wetterskip Fryslân, Rijkswaterstaat, NS, Doeksen en de gemeenteraad van Harlingen. Derhalve durft OCW het aan om op grond van nadere studie en uitwerking, en een geloof in het project met de gemeente een samenwerkingsovereenkomst aan te gaan voor de ontwikkeling van het gebied. Een concept daarvan is in voorbereiding.

OCW, 28 maart 2001

 **vastgoed**

 **moes**
projectontwikkeling